



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ (КСОДД) АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «СУРАЖСКОЕ
ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ СУРАЖСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ»»
(2020-2030гг)**

Брянск 2020г.

УТВЕРЖДЕНА
Постановлением администрации
Суражского муниципального района
Брянской области

от _____ 2020 года № _____

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ (КСОДД) АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «СУРАЖСКОЕ
ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ СУРАЖСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА БРЯНСКОЙ ОБЛАСТИ»
(2020-2030гг)**

Заказчик:

Администрация Суражского муниципального района
Брянской области

Исполнитель:

ООО "Брянскагропромдорпроект"

Брянск 2020г.

Содержание

1. Паспорт.....	6
2. Общая характеристика муниципального образования.....	8
2.1. Природно-климатические условия и природные ресурсы территории.....	8
2.2. Общее социально-экономическое состояние городского поселения.....	9
2.3. Демографическая ситуация и качество жизни населения.....	10
3. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения.....	19
3.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.....	18
3.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....	22
3.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом.....	27
3.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.....	33
3.4.1. Генеральный план.....	33
3.4.2. Проект планировки и межевания.....	40
3.4.3. Правила землепользования и застройки.....	42
3.4.4. Стратегия социально-экономического развития.....	44
3.4.5. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры.....	45
3.5. Анализ положений имеющихся документов.....	46
3.6. Характеристика улично-дорожной сети.....	52
3.6.1. Организация движения транспортных средств.....	64
3.6.2. Организация пешеходного и велосипедного движения.....	68

3.6.3. Организация движения маршрутных транспортных средств.....	71
3.6.4. Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса.....	72
3.6.5. Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств...	74
3.7. Анализ эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения.....	74
3.8. Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения.....	75
3.9. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	75
3.10. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств.....	85
4. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД.....	87
5. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов.....	88
6. Разработка мероприятий по ОДД на территории г. Сураж.....	91
6.1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети и организации дорожного движения.....	91
6.1.1. Реконструктивно-планировочные мероприятия.....	91
6.1.2. Организационные мероприятия.....	92
6.2. Категорирование дорог с учетом прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.....	93
6.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог.....	94
6.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функции и этапы	

внедрения.....	95
6.5. Организация системы мониторинга технического состояния автомобильных дорог.....	96
6.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	99
6.7. Организация пропуска транзитных транспортных потоков.....	100
6.8. Организация пропуска грузовых транспортных средств.....	101
6.9. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.....	104
6.10. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	105
6.11. Формирование единого парковочного пространства.....	106
6.12. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон.....	107
6.13. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.....	111
7. Основные мероприятия.....	115
8. Оценка эффективности предложенных мероприятий по организации дорожного движения.....	120
9. Очередность реализации мероприятий.....	124
10. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.....	126
11. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД, разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий.....	127

1. Паспорт

Объект выполнения работ: Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) автомобильных дорог муниципального образования «Суражское городское поселение Суражского муниципального района Брянской области», включающая улично-дорожную сеть и объекты транспортной инфраструктуры.

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) – это системный план мер организации дорожного движения, направленный на проведение единой государственной и муниципальной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах полномочий местных исполнительных и распорядительных органов.

КСОДД представляет собой проектный документ, содержащий комплекс взаимосвязанных и обоснованных системных мероприятий по совершенствованию организации движения транспортных и пешеходных потоков на улично-дорожной сети территории Суражского городского поселения на краткосрочную и долгосрочную перспективу.

Цель:

- разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории Суражского городского поселения.

Задачи:

- определение приоритетных направлений развития системы организации дорожного движения, обоснование выбора оптимального варианта развития улично-дорожной сети и системы организации дорожного движения;
- повышение уровня организации движения грузового и легкового транспорта;
- оптимизация парковочного пространства;
- совершенствование условий движения пешеходов;
- повышение уровня безопасности дорожного движения;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;

- снижение негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

- определение ориентировочных объемов капиталовложений на реализацию мероприятий по организации дорожного движения, с разбивкой по объектам и этапам;

- определение социально-экономической эффективности от внедрения мероприятий КСОДД.

2. Общая характеристика муниципального образования

2.1. Природно-климатические условия и природные ресурсы территории

Суражское городское поселение — муниципальное образование в центральной части Суражского района Брянской области. Единственный населённый пункт — город Сураж.

Образовано в результате проведения муниципальной реформы в 2005 году, путём преобразования дореформенного Суражского горсовета.

Суражский район расположен в северо-западной части Брянской области. Площадь района — 1128,37 км². Протяжённость территории с севера на юг 52 км, с запада на восток 39 км, общая протяжённость границ района составляет 228,6 км. Основная площадь - равнинная, лесостепная, с умеренно континентальным климатом. Преобладающее направление ветра — юго-западное. Поверхность территории района представляет собой полузакрытую пологоволнистую равнину

Район граничит на западе с Гордеевским, на востоке с Мглинским, на юге с Клинцовским и Унечским районами, на севере с Костюковичским и Хотимским районами Могилёвской области Республики Беларусь. Основные реки — Ипуть, протекающая по территории района на протяжении 122 км, и её правый приток Иржач.

Климат умеренно-континентальный, с теплым летом и умеренно-холодной зимой, с достаточным увлажнением. Часто устанавливается пасмурная и дождливая погода, это определяется близостью к Атлантическому океану, западным и южным воздушным течениям. Среднее количество осадков составляет 554 мм в год, из них 258 мм приходится на летний период. Максимальное количество осадков наблюдается в июле, минимальное - в зимний период.

Средняя температура января – 7,2°С со знаком минус, а средняя температура июля - +18,4°С. Зимой нередко бывают оттепели, вызываемые западными и южными циклонами. Продолжительность безморозного периода составляет 158 дней, причем весной из-за вторжения арктического воздуха в мае температура может понижаться до 2-3 градусов мороза, а осень заморозки бывают в начале сентября.

2.2. Общее социально-экономическое состояние городского поселения.

В качестве положительных факторов экономико-географического положения Суражского городского поселения можно выделить:

- развитая промышленность;
- развитая сеть автомобильных дорог, обеспечивающая транспортные связи поселения с основными близлежащими центрами региона;
- наличие действующей сети железных дорог;
- наличие местной сырьевой базы;
- наличие сухопутной границы с Республикой Беларусь.

Отрицательные факторы:

- не достаточно развитое сельское хозяйство;
- стабильное уменьшение численности населения в последние годы;
- низкая бюджетная обеспеченность;
- отток трудоспособного населения в г. Брянск, и другие регионы.

Приоритетными отраслями экономики муниципального образования являются бумажная и легкая промышленность, сельское хозяйство, перерабатывающая и пищевая промышленность. Имеются предприятия электроэнергетики, транспорта, связи, жилищно-коммунального хозяйства, торговли и бытового обслуживания.

Основная доля производимой в районе промышленной продукции приходится на целлюлозно-бумажную отрасль. Градообразующим является промышленное предприятие АО «Пролетарий». Помимо АО «Пролетарий» важное место в промышленности района занимает Суражский филиал ООО «Хлебогор» (Суражское обособленное подразделение ООО «Возрождение»), обеспечивающее жителей района хлебобулочными изделиями.

Сельскохозяйственная отрасль муниципального образования представлена 10 коллективными сельскохозяйственными предприятиями и 4 крестьянско-фермерскими хозяйствами. Под сельскохозяйственными угодьями закреплено 54831 га площадей, в том числе пашня - 27074 га.

Значительная доля пашни, сельхозугодий находится в собственности граждан, в виде закрепленных паев.

Основными направлениями в деятельности сельхозпредприятий, КФХ являются: растениеводство (производство зерна, картофеля, корнеплодов, выращивание трав, культур для создания кормовой базы) и животноводство (молочное и мясное).

Начиная с октября 2010 года на территории Суражского района свою деятельность по развитию мясного скотоводства осуществляет крупнейший агрохолдинг «Мираторг». Появление данного предприятия благоприятно воздействовало на развитие городского поселения и района в целом.

2.3. Демографическая ситуация и качество жизни населения

Городское поселение характеризуется неблагоприятным демографическим положением. Об этом говорят характеристики демографического развития.

Таблица 1 – Основные показатели численности населения Суражского городского поселения

	2015г	2016г	2017г	2018г	2019г
Все население, человек	11242	11089	10979	10884	10814
Общий коэффициент естественного прироста (убыли)		-5.1	-9.2	-4.8	
Число родившихся, человек		122	73	87	
Число умерших, человек		179	174	139	

Анализируя численность населения в период с 2015 по 2019 г, можно отметить, что сегодняшний день городское поселение характеризуется отрицательным естественным приростом населения, высокими показателями смертности и низкими показателями рождаемости. В городе наблюдается миграционный отток постоянно проживающего населения. Многие лица трудоспособного возраста, не востребованные в определенной местности, уезжают в поисках работы в другие регионы России. Этот факт оказывает негативное

воздействие на возможность развития предприятий различных отраслей экономики в Суражского городского поселения. Однако проводимая в настоящее время на федеральном уровне демографическая политика и соответствующие меры, предпринимаемые по преодолению демографической проблемы на региональном уровне, должны оказать существенное положительное воздействие на демографическую ситуацию. Кроме того, в Суражском городском поселении и в Суражском районе в целом реализуется значительное число муниципальных программ, что должно так же улучшить демографическую ситуацию и район более привлекательным.

Наиважнейшей задачей остается стабилизация ситуации на рынке труда. Однако стоит отметить, что Суражском районе, ежегодно сокращается уровень регистрируемой безработицы.

Социальная инфраструктура района включает в себя развитую сеть учреждений здравоохранения, образования, культуры, социальной защиты населения. Район располагает всеми видами социальных учреждений, призванных оказывать социальные услуги жителям. Имеются предприятия, обеспечивающие населения услугами связи, бытовыми, коммунальными услугами. Основные показатели уровня социальной обеспеченности населения приведены в таблицах.

Таблица 2 – Основные показатели развития спорта Суражского городского поселения

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018
Число спортивных сооружений					
спортивные сооружения	единица	20	20	27	25
стадионы с трибунами	единица	1	1	1	1
плоскостные спортивные сооружения	единица	13	13	20	17

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018
спортивные залы	единица	6	6	6	7
Число муниципальных спортивных сооружений					
спортивные сооружения	единица	15	15	22	19
стадионы с трибунами	единица	1	1	1	1
плоскостные спортивные сооружения	единица	11	11	18	14
спортивные залы	единица	3	3	3	3
Число детско-юношеских спортивных школ	единица	1	1	1	1
Число самостоятельных детско-юношеских спортивных школ	единица	1	1	1	1
Численность детей, занимающихся в детско-юношеских спортивных школах	человек	315	315	315	345

Таблица 3 – Организация отдыха, развлечений, культуры

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018
Число организаций культурно-досугового типа	единица	2	2	2	
Численность работников организаций культурно-досугового типа с учетом обособленных подразделений (филиалов)	человек	17	14	17	
Численность специалистов культурно-досуговой деятельности в учреждениях культурно-досугового типа	человек	12	9	16	
Число обособленных подразделений (филиалов) библиотек	единица			0	
Число библиотек	единица	2	2	2	
Численность работников библиотек с учетом обособленных подразделений (филиалов), всего	человек	15	16	16	
Численность библиотечных работников в библиотеках с учетом обособленных подразделений (филиалов)	человек	15	14	16	

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018
Число музеев	единица	1	1	1	
Численность работников музеев с учетом обособленных подразделений (филиалов)	человек	7	7	7	
Численность научных сотрудников и экскурсоводов в музеях с учетом обособленных подразделений (филиалов)	человек	2	2	2	
Число парков культуры и отдыха (городских садов)	единица	1	1	1	
Численность работников парков культуры и отдыха (городских садов), всего	человек	13	7	3	
Численность специалистов культурно-досуговой деятельности в парках культуры и отдыха	человек	1	2	3	
Число детских музыкальных, художественных, хореографических школ и школ искусств	человек	1	1	1	

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018
Ко-во работников детских музыкальных, художественных, хореографических школ и школ искусств с учетом обособленных подразделений (филиалов), всего	человек	14	13	12	
Численность преподавателей детских музыкальных, художественных, хореографических школ и школ искусств с учетом обособленных подразделений (филиалов)	человек	12	11	12	

Таблица 4 – Образование

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018
Число общеобразовательных организаций (без вечерних (сменных) общеобразовательных организаций) на начало учебного года	единица	3	3	3	
Число обособленных подразделений (филиалов) общеобразовательных организаций	единица		1	3	
Число обучающихся общеобразовательных организаций с учетом обособленных подразделений (филиалов)	человек	1369	1439	1468	
Число вечерних (сменных) общеобразовательных организаций	единица				
Численность обучающихся вечерних (сменных) общеобразовательных организаций с учетом структурных подразделений (филиалов)	человек				

Таблица 5 – Строительство жилья

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018	2019
Введено в действие жилых домов на территории муниципального образования	квадратный метр общей площади	1676	846	234	258	
Введено в действие индивидуальных жилых домов на территории муниципального образования	квадратный метр общей площади	1676	846	234	258	
Число семей, состоящих на учете в качестве нуждающихся в жилых помещениях на конец года (с 2008 г.)						
Всего	единица	884	1275			

Важнейшей составляющей экономической политики является привлечение инвестиций в развитие новых производств. В Сураже возможна промышленная, сельскохозяйственная и жилая застройка. Для дальнейшего развития необходимо привлечения инвестиций в основной капитал.

Анализируя имеющуюся информацию, достигнутого уровня социально-экономического развития, можно отметить, что в Суражском городском поселении присутствуют множество отрицательных тенденций, влияющих на возможности развития. Так, к числу подобных факторов можно отнести:

- снижение численности постоянного населения;
- увеличение смертности;
- снижение рождаемости;
- увеличение естественной убыли населения;
- сокращение численности среднего медицинского персонала;

- падение темпов роста введенного в эксплуатацию жилья;

С другой стороны к числу положительных аспектов можно отнести:

- рост обеспеченности детей местами в дошкольных образовательных учреждениях;
- рост валового производства сельскохозяйственной и промышленной продукции;
- стабильный рост заработной платы;
- увеличение обеспеченности жилой площадью на 1 человека;
- развитие спортивной, социальной и культурной инфраструктуры.

3. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения

3.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.

Для оценки текущей ситуации транспортного, социально-экономического, технического, правового развития транспортной системы Суражского городского поселения проведен ряд аналитических и натурных исследований.

Результат проведения исследований – база данных материалов для последующего анализа существующего состояния транспортной системы и оценка потенциала ее развития.

В рамках оказания услуг по анализу имеющихся исходных данных для разработки комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД), были применены следующие методы получения исходной информации:

1. Отчетно-статистический метод. Данный метод обследования основывается на сборе исходной информации, источниками которой служат:

- документы стратегического планирования;
- социально-экономические показатели развития г.Сураж;
- действующие генеральные планы и схемы территориального планирования Суражского городского поселения;
- разрабатываемые программы комплексного развития транспортной инфраструктуры;
- действующие отраслевые схемы и программы развития отдельных видов транспорта;
- сведения о динамике численности, структуры парка транспортных средств, зарегистрированных на территории городского поселения;
- сведения о наличии, размещении и объемах работы аэропортов, морских и речных портов, причалов, железнодорожных вокзалов и станций, автовокзалов и автостанций; сведения о сети маршрутов регулярных перевозок, количестве

подвижного состава по видам транспорта, объемах перевозок транспортных средств общего пользования, иная информация;

- данные о размещении и вместимости гаражей, парковок и стоянок, о размещении и мощности объектов автосервиса, автозаправочных станций;
- отчетные показатели деятельности юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов;
- действующие схемы организации дорожного движения;
- статистические данные о ДТП в динамике за последние годы;
- иные источники в соответствии с целями и задачами обследований.

Источниками информации для исходных данных могут служить:

- информация, полученная из органов государственной власти и органов местного самоуправления по официальным запросам;
- интернет-ресурсы;
- статистические данные о Суражском городском поселении, взятые из официальной базы данных Федеральной службы государственной статистики.

2. Второе направление подготовки данных предусматривает - натурные обследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени.

В настоящее время натурные исследования являются самым распространенным видом получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применяются стационарные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых исследователь фиксирует параметры транспортных потоков (ТП) с помощью различных способов:

- замер скорости движения, плотности и интенсивности движения транспортных потоков;
- обследование территории городского поселения на предмет наличия объектов дорожного сервиса, парковок;

- обследование существующей организации дорожного движения на территории городского поселения.

Результаты исследования должны обеспечить:

- детальную оценку состояния дорожного движения в Суражском городском поселении;

- базу для проведения детальных исследований и анализа по задачам КСОДД;
- информацию для проектирования и разработки мероприятий КСОДД;
- информацию для планирования и контроля ресурсов КСОДД;
- информацию для экономической оценки эффективности мероприятий КСОДД.

Проведение натурных обследований на территории Суражского городского поселения с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД не требуется, так как все необходимые данные предоставлены заказчиком и взяты из открытых источников.

В работе проводятся следующие исследования:

- транспортные исследования;
- социально-экономические исследования;
- исследования общественного мнения.

Целью транспортных исследований дорожного движения является получение информации для разработки общей концепции стратегии и отдельных задач КСОДД.

Социально-экономические исследования позволяют определить текущее экономическое положение в городском поселении, оценить существующий спрос, использование транспортной системы, а также прогнозировать экономическое развитие на ближайшую и дальнюю перспективу и оценить рост спроса на использование транспортной системы.

Задачами экономических исследований являются:

- объекты тяготения и генерации транспортного спроса (перечень, размещение);
- качественные и количественные характеристики тяготения;

- корреспонденции;
- перспективы развития транспортной инфраструктуры в соответствии с Генпланом и документами стратегического планирования Суражского городского поселения.

Целью исследования общественного мнения является получение информации об эффективности проводимой политики в области развития транспортной инфраструктуры и организация взаимосвязанной работы граждан и органов местного самоуправления.

КСОДД разрабатываются и утверждаются на срок не менее 15 лет либо на срок действия документов стратегического планирования на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД. Согласно сроку действия документов стратегического планирования Суражского городского поселения данная программа КСОДД разрабатывается на 2020-2030гг. Корректировка КСОДД осуществляется в случае изменения дорожно-транспортной ситуации, но не реже чем один раз в пять лет. В случае существенных изменений в социально-экономической жизни городского поселения КСОДД так же подлежит корректировке.

3.2 Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

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

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

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

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

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону № 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. Однако этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют четко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных

мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порожденными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

Согласно ФЗ «Об организации дорожного движения» к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в сфере организации дорожного движения (далее - ОДД) относятся:

1) определение основных направлений развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, принятие региональных целевых программ по организации дорожного движения;

2) осуществление регионального государственного контроля (надзора) в сфере организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения;

3) осуществление организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения;

4) осуществление мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения;

5) осуществление прогнозирования объемов дорожного движения по автомобильным дорогам регионального и межмуниципального значения;

6) утверждение нормативов финансовых затрат на работы по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения и правил расчета размера ассигнований бюджета субъекта РФ на указанные цели;

7) согласование мероприятий по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения на участках их примыкания к иным автомобильным дорогам и объектам улично-дорожной сети;

8) создание совместных координационных органов субъектов Российской Федерации по решению вопросов взаимодействия субъектов Российской Федерации, имеющих общую границу, при осуществлении территориального транспортного планирования и организации дорожного движения на примыкающих автомобильных дорогах регионального значения;

9) принятие решений о создании и об использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации, и о прекращении такого использования;

10) установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации;

11) установление размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации;

12) осуществление иных полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации.

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.

Так, органы местного самоуправления Суражского района Брянской области, осуществляющие управление дорожной деятельностью, обеспечивают:

- разработку и исполнение местных бюджетов в части расходов на дорожную деятельность;

- разработку и реализацию программ ПКРТИ и КСОДД;

- управление имуществом муниципальных автомобильных дорог;
- развитие сети улиц, проездов, дорог местного значения;
- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения;
- организацию дорожного движения по муниципальным автомобильным дорогам совместно с управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее - ГИБДД).

На уровне Суражского городского поселения – ответственным по вопросам ОДД является администрация Суражского района. Специализированного структурного подразделения по ОДД и безопасности дорожного движения (далее – БДД) – нет. Вопросами ОДД занимаются должностные лица администрации района.

Анализ деятельности органов государственной власти субъекта РФ и органов местного самоуправления по ОДД показало, что Администрацией Суражского района Брянской области проводится большая работа в области организации дорожного движения. Кроме того большое значение Администрация уделяет содержанию и своевременному ремонту автомобильных дорог, а так же разработке, актуализации и реализации проектов ОДД.

В целях наиболее эффективного использования средств бюджета, администрация Суражского муниципального района разрабатывает Программу комплексного развития транспортной инфраструктуры Суражского городского поселения на 2020-2030 годы.

3.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

Нормативно-правовое обеспечение деятельности в сфере ОДД и БДД основывается на выполнении проектных работ по разработке проектов организации дорожного движения, по проведению ежегодной оценки транспортно-эксплуатационных свойств автомобильных дорог, по проведению работ по

содержанию автомобильных дорог – паспортизации автомобильных дорог. Проведя анализ наличия выше описанных документов в распоряжении Суражского городского поселения, в рамках КСОДД предлагается организация работы по полному обеспечению данными документами.

В Суражском городском поселении разрабатывается муниципальная программа

«Комплексное развитие транспортной инфраструктуры поселения на 2020-2030 годы», основными целями которой являются:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории городского поселения;

- обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории городского поселения;

- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в городском поселении;

- обеспечение условий для управления транспортным спросом;

- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;

- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов

транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с содержанием, ремонтом, реконструкцией существующих объектов.

Информационное обеспечение участников дорожного движения должно проводиться путем размещения информации по организации дорожного движения (расписание работы общественного транспорта, график выполнения дорожных работ, планы по проектированию и строительству в сфере дорожного хозяйства) с помощью сети интернет на официальном сайте района и города, а также на информационных стендах.

Для информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД и БДД необходимо получение достоверной информации об дорожно-транспортной обстановке: показатели безопасности движения (количество ДТП), показатели транспортного потока (состав потока, интенсивность движения, скорость движения), показатели пешеходного и велосипедного потоков (интенсивность движения), показатели маршрутного транспорта (расписание работы, информация о движении по маршруту).

Исследования многих стран подтверждают, что качественное улучшение сложившейся ситуации возможно только при условии планирования и реализации мероприятий по совершенствованию условий движения как единого и неделимого комплекса, и прежде всего внедрение новых технологий организационного управления транспортной системой с использованием современных информационно-телекоммуникационных и телематических технологий. Мировым транспортным сообществом решение найдено в создании уже не систем управления транспортом, а транспортных систем, в которых средства связи, управления и контроля изначально встроены в транспортные средства и объекты инфраструктуры, а возможности управления (принятия решений) на основе получаемой в реальном времени информации доступны не только транспортным операторам, но и всем пользователям транспорта. Задача решается путем построения интегрированной системы: люди – транспортная инфраструктура – транспортные средства, с максимальным использованием новейших

информационно-управляющих технологий. Такие «продвинутые» системы и стали называть интеллектуальными.

Интеллектуальная транспортная система (ИТС) – система, интегрирующая современные информационные, коммуникационные и телематические технологии, технологии управления. Она предназначена для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортной системой региона (города, дороги), конкретным транспортным средством или группой транспортных средств, с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта. Оперативной задачей ИТС является осуществление и поддержка возможности автоматизированного и автоматического взаимодействия всех транспортных субъектов в реальном масштабе времени на адаптивных принципах. Элементом ИТС является адаптивное управление, опыт адаптивного управления используется в г. Казани. При построении адаптивного управления улично-дорожной сети г. Казани важной задачей является оптимизация транспортных потоков за счет светофорного регулирования на магистральных дорогах – поддержание безостановочного движения за счет обеспечения своевременной информации о различных условиях движения и метеорологической обстановки. Принцип работы заключается в следующем: детектор транспорта подсчитывает количество подъезжающего к транспортному узлу транспорта и отправляет данные посредством волоконной связи в Центр управления ИТС. Полученная информация анализируется программой и выбирается необходимый режим работы. Для функционирования подсистем ИТС и обеспечения контроля за состоянием УДС необходима гибкая система управления движением, позволяющая чутко реагировать на изменения условий движения, прогнозировать оптимальные режимы движения в рамках допустимых отклонений для данного участка УДС или всей УДС исходя из принятых критериев управления.

Дополнительно, для примера приведен зарубежный опыт организации ИТС. В 1990-х годах в США были четко сформулированы основные этапы по решению

проблем развития и внедрения АСУД: математическое моделирование движения автомобилей и транспортных потоков (так называемое микро- и макро моделирование); единая система информации; электронная система выбора и указания маршрута; система оказания помощи водителям. Указанные этапы реализовывались путем установки детекторов транспорта, информационных знаков и табло отображения актуальной информации (светодиодных, призматических и т.п.), светофорных объектов, объединенных в единую сеть и управляемых посредством Центров управления, передающих необходимые сигналы на контроллеры и далее на управляющие элементы системы. В настоящее время вся сеть автомобильных магистралей, примыкающих к крупным городам (Чикаго, Детройт, Лос-Анджелес, Нью-Йорк и др.), оснащена автоматизированной системой управления движением (АСУД). В США и Канаде большое внимание уделяется взаимным связям городской системы с системой дорог и автомагистралей в пригородных зонах. Конкретными примерами реализации АСУД могут стать: – Торонто, Канада: 75 светофорных объектов управляются системой SCOOT. При сравнении с отлично составленным графиком временного управления время поездки снижается на 8%, количество остановок транспортных средств уменьшается на 22% и задержки транспортных средств уменьшаются на 17%. В результате этого понижается расход топлива на 5,7%, что дает весьма положительный экологический эффект; – Лос-Анджелес, Калифорния: новая управляющая система LADOT включает 1 170 светофорных объектов и 4 590 детекторов, используемых для оптимизации процесса управления. Указывается, что было достигнуто снижение потребления горючего на 13%, на 41% 38 уменьшилось количество остановок транспортных средств и на 16% сократились потери времени. На сайте ERTICO – Европейской ИТС ассоциации – приводятся многочисленные примеры реализации конкретных ИТС-систем в Европе.

Мировой опыт неопровержимо доказывает, развитие АСУД в современных условиях является одним из самых эффективных путей решения все усложняющихся транспортных проблем, как в городах, так и на загородных дорогах. Социальная, экономическая и экологическая эффективность АСУД

проявляется в увеличении мобильности населения, снижении потерь рабочего и свободного времени, повышении деловой активности, уменьшении вредных выбросов, росте эффективности перевозок и т.п. Важнейшей составляющей является повышение безопасности, снижение количества инцидентов и нарушений правил, обеспечиваемое специальными подсистемами, контролирующими поведение участников движения и происшествия на дорогах. Вместе с тем – внедрение современных АСУД – это сложный технологический процесс, требующий как финансовых затрат, так и высокой квалификации разработчиков, строителей и соответствующих служб эксплуатации. Эти финансовые и интеллектуальные ресурсы будут израсходованы неэффективно, если системы АСУД не будут соответствовать своему назначению, определенному с учетом специфики местностей, где они внедряются. Поэтому вопрос разработки обоснованных технических требований к АСУД является важнейшим, и особенно для России, где имеется значительная неравномерность в развитии транспортных инфраструктур по регионам. Очень существенны и историко-архитектурные особенности, особенно в городской застройке: известно, что топология Российских городов весьма отличается от Европейской и Американской.

На территории г. Сураж на текущий момент отсутствует какие-либо системы сбора информации о транспортном потоке (элементы ИТС и АСУД). Но, учитывая не высокую плотность дорожной сети, численность населения, ограниченность местного бюджета, а также социально-экономическое развитие района можно сделать вывод об отсутствии необходимости использования элементов ИТС и АСУД в перспективе на 2020-2030г.

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

Суражское городское поселение имеет следующие документы территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования:

- «Генеральный план», схема территориально планирования Суражского района до 2030г;
- «Проект планировки и межевания северо-западной части муниципального образования г.Сураж»;
- «Правила землепользования и застройки»;
- «Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Суражский муниципальный район» Брянской области на период до 2030 года и План мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Суражский муниципальный район» Брянской области на период до 2030 года»;
- Местные нормативы градостроительного проектирования.

Кроме того, разрабатывается «Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Суражского городского поселения Брянской области на 2020-2030гг». Данная программа неразрывно связана с имеющимися документами территориального планирования, а предложенные в ней мероприятия должны учитывать мероприятия КСОДД.

3.4.1. Генеральный план

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.

Материалы по обоснованию генерального плана в текстовой форме содержат:

1) сведения о планах и программах комплексного социально-экономического развития муниципального образования (при их наличии), для реализации которых осуществляется создание объектов местного значения поселения;

2) обоснование выбранного варианта размещения объектов местного значения поселения, на основе анализа использования территорий поселения, возможных направлений развития этих территорий и прогнозируемых ограничений их использования;

3) оценку возможного влияния планируемых для размещения объектов местного значения поселения на комплексное развитие этих территорий;

4) сведения о видах, назначении и наименованиях планируемых для размещения на территориях поселения объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения муниципального района. Их основные характеристики, местоположение, характеристики зон с особыми условиями использования территорий в случае, если установление таких зон требуется, реквизиты указанных документов территориального планирования, а также обоснование выбранного варианта размещения данных объектов на основе анализа использования этих территорий, возможных направлений их развития и прогнозируемых ограничений их использования.

Сведения утверждены документами территориального планирования Российской Федерации, Брянской области, Суражского городского поселения;

5) перечень и характеристику основных факторов риска возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

6) перечень земельных участков, которые включаются в границы населенных пунктов, входящих в состав поселения, городского округа, или исключаются из их границ, с указанием категорий земель, к которым планируется отнести эти земельные участки, и целей их планируемого использования.

Материалы по обоснованию генерального плана в виде карт отображают:

1) границы поселения;

2) границы существующих населенных пунктов, входящих в состав поселения;

3) местоположение существующих и строящихся объектов местного значения поселения;

4) особые экономические зоны;

5) особо охраняемые природные территории федерального, регионального, местного значения;

6) территории объектов культурного наследия;

7) зоны с особыми условиями использования территорий;

8) территории, подверженные риску возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

9) иные объекты, иные территории и (или) зоны, которые оказали влияние на установление функциональных зон и (или) планируемое размещение объектов местного значения поселения или объектов федерального значения, объектов регионального значения, объектов местного значения муниципального района.

На рисунке 1 представлен Генеральный план г. Сураж. На нём обозначены основные мероприятия улучшения транспортной инфраструктуры города:

- ремонт железобетонного моста, по ул. Фабричная в г. Сураж;
- реконструкция автомобильной дороги по ул. Фабричная в г. Сураж;
- строительство нового железобетонного моста через проток реки Ипуть, соединяющего улицу Фабричная и ул. Лесная.

Реконструкция ул. Фабричная и строительство нового моста с предприятия «Пролетарий», позволит перепустить основные грузоперевозки на внешние дороги, минуя центр города. Это существенно разгрузит улично-дорожную сеть г. Сураж, улучшит экологическую ситуацию, показатели безопасности движения в городе. Уменьшит износ и увеличит срок службы существующих улиц и дорог.

Так же Генеральный план предусматривает строительство нового железнодорожного переезда. Он будет расположен на улице Ленина и соединять её с улицей Грибанова.

Схема территориального планирования Суражского района, представленная на рисунке 2, так же предполагает реализацию ряда крупных мероприятий, играющих большую роль в развитии района и г. Сураж:

- строительство северного обхода г. Сураж 2018-2030гг;
- строительство мостового перехода через р. Ипуть на обходной дороге г. Сураж;
- обследование и реконструкция автомобильной дороги Унеча – Сураж, обследование и ремонт моста через реку Ипуть и путепровода.

Схема территориального планирования, предполагает так же ряд мероприятий напрямую не относящихся к г. Сураж. Однако их реализация так же повлияет на социально-экономическое развитие города и распределение транспортных потоков в городе и районе в целом:

- доведение параметров автодорог Сураж – Гордеевка и Сураж – Мглин до 3-й технической категории, строительство транспортных развязок на пересечении этих автодорог с автодорогами регионального уровня;

- строительство автодороги Васильевка – Косичи – Казаричи (Гордеевский район);
- строительство автодороги Далисичи – Слище – Нивное;
- строительство автодороги Закот – Песчанка (Клинцовский район);
- строительство автодороги Лопазна – Великая Дуброва – Буда-Вовницкая (выход на автодорогу Унеча – Мглин, Унечский район);
- строительство автодороги Стар. Дроков – Луговец (Мглинский район);
- строительство мостового перехода через р. Ипуть на автодороге Стар. Дроков – Луговец;

3.4.2 Проект планировки и межевания

Целью проекта планировки и межевания является определение элементов планировочной структуры территории, характера застройки, мероприятий по развитию транспортной и инженерной инфраструктур, решений по благоустройству территорий и особенностей природоохранных мероприятий. Проект межевания территории осуществляется в составе Проекта планировки, в целях установления границ застроенных земельных участков, а так же незастроенных земельных участков, планируемых для предоставления физическим и юридическим лицам для строительства, с так же для размещения объектов капитального строительства местного значения.

Улично-дорожная сеть северо-западной части г. Сураж сформирована во взаимосвязке с общегородской системой улиц и дорог.

В проекте планировке и межевания предусмотрена прокладка улиц местного значения, обеспечивающих связь жилых кварталов с общественными территориями. Ширина улиц будет составлять 6-7м. Автомобильные дороги будут иметь твёрдое покрытие из асфальтобетона. Для обеспечения безопасности пешеходного движения, проект предусматривает устройство тротуаров, шириной 1.5м. Для уменьшения вредного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду, по обе части от автомобильной дороги предусмотрено устройство защитной полосы из зелёных насаждений. Устройство стоянок не предусматривается. В качестве стоянок, будут использоваться выделенные в личное пользование земельные участки.

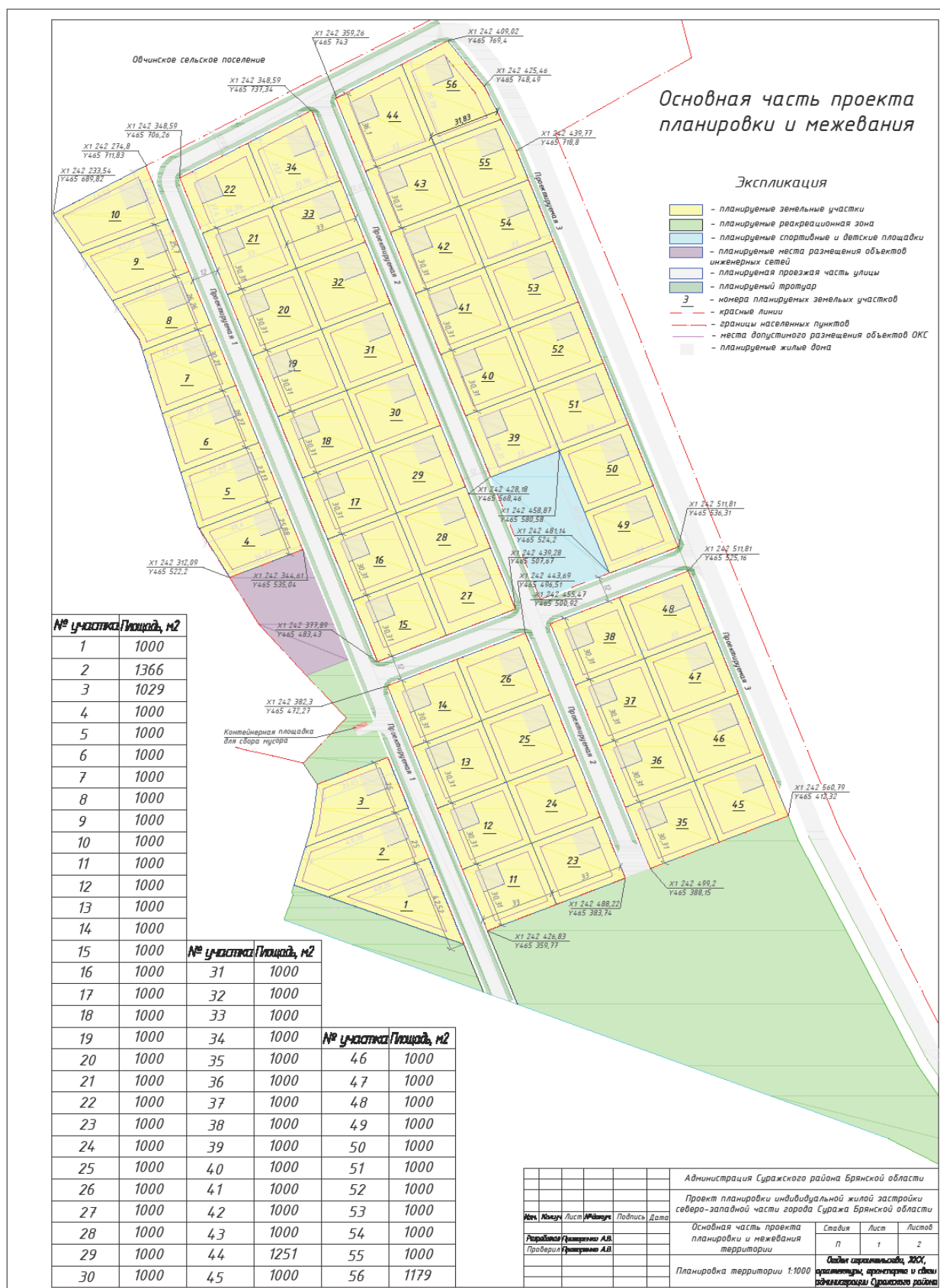


Рисунок 3- Проект планировки и межевания северо-западной части г.Сураж

3.4.3. Правила землепользования и застройки

Правила землепользования и застройки территории муниципального образования «город Сураж» Брянской области (далее – Правила), являются нормативно-правовым актом. Правила разработаны в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, Земельным кодексом РФ, Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» и другими нормативными правовыми актами РФ, Брянской области, Суражского района и муниципального образования «город Сураж».

Правила застройки разработаны на основе Генерального плана муниципального образования «город Сураж», утвержденного решением городского Совета народных депутатов.

Правила землепользования и застройки муниципального образования «город Сураж» Брянской области согласно статье 30 Градостроительного кодекса разработаны в целях:

- создания условий для устойчивого развития территории города Сураж, сохранения окружающей среды и объектов культурного наследия;
- создания условий для планировки территории города Сураж;
- обеспечения прав и законных интересов физических и юридических лиц, в том числе правообладателей земельных участков капитального строительства;
- создания условий для привлечения инвестиций, в том числе путем предоставления возможности выбора наиболее эффективных видов разрешенного использования земельных участков и объектов капитального строительства.

Настоящие Правила содержат две части:

- часть I - "Порядок регулирования землепользования и застройки на основе градостроительного зонирования территории муниципального образования «город Сураж» Брянской области".
- часть II - "Картографические документы и градостроительные регламенты.

Целью введения системы регулирования землепользования и застройки, основанной на градостроительном зонировании, является:

1) обеспечение условий для реализации планов и программ развития территории, систем инженерного, транспортного обеспечения и социального обслуживания, сохранения природной и культурно-исторической среды;

2) установление правовых гарантий по использованию и строительному изменению недвижимости для владельцев и лиц, желающих приобрести права владения, пользования и распоряжения земельными участками, иными объектами недвижимости;

3) создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в строительство и обустройство недвижимости посредством предоставления инвесторам возможности выбора наиболее эффективного вида использования недвижимости в соответствии с градостроительными регламентами;

4) обеспечение свободного доступа граждан к информации и их участия в принятии решений по вопросам развития муниципального образования, землепользования и застройки посредством проведения публичных слушаний;

5) обеспечение контроля за соблюдением прав граждан и юридических лиц. ПЗЗ регламентируют следующую деятельность органов и должностных лиц местного самоуправления, физических и юридических лиц в области землепользования и застройки:

- предоставление разрешения на условно разрешённый вид использования земельного участка или объекта капитального строительства;

- предоставление разрешения на отклонение от предельных параметров разрешённого строительства, реконструкции объектов капитального строительства;

- организация и проведение публичных слушаний по вопросам землепользования и застройки;

- разработка и утверждение проектной документации;

- выдача разрешений на строительство, разрешений на ввод объекта в эксплуатацию;

- подготовка документации по планировке территории;

- внесение изменений в настоящие ПЗЗ.

3.4.4 Стратегия социально-экономического развития

Система стратегического управления Суражского района Брянской области осуществляется в соответствии с федеральным законодательством. В том числе в соответствии с Федеральным законом от 28 июня 2014 г. N 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», а также с учетом региональных нормативно-правовых актов. Основным из них является Закон Брянской области от 9 ноября 2015 года № 111-З «О стратегическом планировании в Брянской области» и муниципальными стратегическими и программными документами.

Ключевыми участниками стратегического планирования в Брянской области являются Брянская областная Дума, Губернатор Брянской области, Правительство Брянской области, исполнительные органы власти и др.

Ключевыми участниками стратегического и программного управления Суражского района являются:

- глава муниципального района;
- глава администрации муниципального района;
- финансовый отдел;
- отдел экономического развития.

Миссия долгосрочного развития Суражского муниципального района заключается в формировании развитой инновационной экономики, основанной на экологически чистом агропромышленном комплексе, высокотехнологичных производствах, востребованных услугах, обеспечивающих растущее качество жизни людей.

Целью Стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Суражский район» на период до 2030 года является определение задач, приоритетов, научно-обоснованных и сбалансированных сценариев социально-экономического развития, путей и механизмов их оптимизации.

Основные приоритеты направлены на повышение уровня и качества жизни населения, устойчивое развитие экономики и повышение ее конкурентоспособности.

Разработка и реализация Стратегии позволит подготовить и провести преобразования, нацеленные на создание условий для обеспечения необходимых темпов роста и конкурентоспособности экономики Суражского муниципального района, выработать план действий органов муниципальной власти, направленных на достижение стратегических целей, с учетом имеющихся возможностей, доступных ресурсов и инструментов управления.

Определение миссии Суражского муниципального района послужило основой для формирования главных стратегических целей:

- повышения благосостояния и качества жизни населения на территории района;
- обеспечения устойчивых темпов качественного экономического роста;
- усиления конкурентных позиций Суражского муниципального района в Брянской области и в России.

3.4.5. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Суражского городского поселения разрабатывается в целях реализации положений, заложенных в Генеральном плане.

Разработка и реализация мероприятий программы позволит обеспечить развитие транспортной инфраструктуры городского округа.

Основными целями данной программы будут являться:

- обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры Суражского городского поселения в соответствии с установленными потребностями в объектах транспортной инфраструктуры;
- развитие сети автомобильных дорог общего пользования путем приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние дорог города с обязательным снижением количества дорожно-транспортных происшествий и ликвидацией очагов аварийности на дорогах.

- обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры Суражского городского поселения в соответствии с установленными потребностями в объектах транспортной инфраструктуры;

- развитие сети автомобильных дорог общего пользования путем приведения в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние дорог города с обязательным снижением количества дорожно-транспортных происшествий и ликвидацией очагов аварийности на дорогах.

В результате реализации Программы предполагается:

- достигнуть снижения удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции);

- увеличить протяженности дорог с твердым покрытием;

- обеспечить необходимый уровень безопасности дорожного движения и снизить аварийность;

- достичь расчетного уровня обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры.

Представленные документы территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования содержат достаточно информации для проведения государственной политики в сфере организации дорожного движения.

3.5. Анализ положений имеющихся документов

Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования позволил выявить, что в число мер, направленных на совершенствование транспортной инфраструктуры Суражского городского поселения включены:

- сохранение существующей сети автомобильных дорог местного значения, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям;

- создание условий для обеспечения единого экономического и транспортного пространства, свободы перемещения населения и товаров по району и за его пределы посредством модернизации и поэтапного развития сети автомобильных дорог, отвечающей интересам граждан, грузовладельцев;

- формирование грузо- и пассажиропроводящей системы гармоничного развития и эффективного взаимодействия всех видов транспорта.

Для развития транспортной инфраструктуры и улучшения условий проживания населения на территории Суражского городского поселения, предусматриваются следующие основные мероприятия:

- ремонт железобетонного моста, по ул. Фабричная в г. Сураж;
- реконструкция автомобильной дороги по ул. Фабричная 2020-2030гг;
- строительство нового железобетонного моста через проток реки Ипуть, соединяющего улицу Фабричная и ул. Лесная 2020-2030гг.
- строительство северного обхода г. Сураж 2018-2030гг;
- строительство мостового перехода через р. Ипуть на обходной дороге г. Сураж;
- обследование и реконструкция автомобильной дороги Унеча – Сураж, обследование и ремонт моста через реку Ипуть и путепровода 2020-2030гг.
- доведение параметров автодорог Сураж – Гордеевка и Сураж – Мглин до 3-й технической категории, строительство транспортных развязок на пересечении этих автодорог с автодорогами регионального уровня;
- строительство автодороги Васильевка – Косичи – Казаричи (Гордеевский район).
- строительство автодороги Далисичи – Слище – Нивное.
- строительство автодороги Закот – Песчанка (Клинцовский район).
- строительство автодороги Лопазна – Великая Дуброва – Буда-Вовницкая (выход на автодорогу Унеча – Мглин, Унечский район).
- строительство автодороги Стар. Дроков – Луговец (Мглинский район).
- строительство мостового перехода через р. Ипуть на автодороге Стар. Дроков – Луговец;

- строительство новых автомобильных дорог с твёрдым покрытием в северо-западной части г.Сураж, необходимых для функционирования и развития нового микрорайона;

- реконструкция городских дорог – подходов к северному обходу г. Сураж;

- устройство тротуаров, для обеспечения безопасности пешеходного движения в северо-западной части г.Сураж;

- актуализация и реализация проекта организации дорожного движения дорожно-уличной сети, при изменении транспортной ситуации, но не реже чем 1 раз в 5 лет;

- содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них;

- реконструкция, капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог местного значения;

- строительство железнодорожного переезда по ул. Ленина;

- диагностика и оценка транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог в городском поселении.

- обследование и паспортизация автомобильных дорог и улиц г. Сураж.

С 1 июля 2017 года вступили в силу изменения СП 42.13330.2016, в которых раздел «Транспорт и улично-дорожная сеть» значительно отличается от редакции СП 42.13330.2011. В рамках КСОДД рекомендовано выполнить корректировку местных нормативов градостроительного проектирования в части требований к улично-дорожной сети поселений, так классификация и расчетные параметры улиц и дорог сельских поселений следует принимать по таблице, приведенной ниже. В целях обеспечения безопасности и полноценного функционирования транспортной инфраструктуры рекомендовано поэтапное доведение существующих улиц до расчётных параметров, приведенных в таблице 1. Решение о необходимости и возможности доведения улиц до нормативных параметров принимается администрацией района.

Улично-дорожную сеть следует проектировать в виде непрерывной системы с учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного

и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Таблица 6 – Классификация дорог малых и средних городов

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Городские дороги	Транспортная связь между районами города, выходы на внешние автомобильные дороги. Проходит вне жилой застройки. Движение регулируемое и саморегулируемое. Пропуск всех видов транспорта. Пересечение с дорогами и улицами в одном уровне. Пешеходные переходы устраиваются в уровне проезжей части.
Улицы общегородского значения	Транспортная связь между жилыми, промышленными районами и центром города, выходы на внешние автомобильные дороги. Транспортно-планировочные оси города. Движение регулируемое и саморегулируемое. Пропуск всех видов транспорта. Пешеходные переходы устраиваются в уровне проезжей части.
Улицы районного значения	Транспортные и пешеходные связи в пределах жилых районов, выходы на улицы общегородского значения. Движение регулируемое и саморегулируемое. Пропуск всех видов транспорта. Пересечение с дорогами и улицами в одном уровне. Пешеходные переходы устраиваются в уровне проезжей части.
Улицы и дороги местного значения	Транспортные и пешеходные связи на территории жилых районов (микрорайонов), выходы на улицы общегородского и районного значения.

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Улицы в зонах жилой застройки.	Обеспечивают непосредственный доступ к зданиям и земельным участкам
Улицы в общественно - деловых и торговых зонах	Транспортные и пешеходные связи внутри зон и районов для обеспечения доступа к торговым, офисным и административным зданиям, объектам сервисного обслуживания населения, образовательным учреждениям и др. Пешеходные переходы устраиваются в уровне проезжей части.
Улицы и дороги в производственных зонах	Транспортные и пешеходные связи внутри промышленных, коммунально-складских зон и районов, обеспечение доступа к зданиям и земельным участкам этих зон. Пешеходные переходы устраиваются в уровне проезжей части
Пешеходные улицы и площади	Благоустроенные пространства в составе улично-дорожной сети, предназначенные для движения и отдыха пешеходов с обеспечением полной безопасности и высокого комфорта пребывания. Движение всех видов транспорта исключено. Обеспечивается возможность проезда специального транспорта
Примечания: 1. В зависимости от планировочной структуры городов, объемов движения основные категории улиц и дорог дополняются или применяется их неполный состав. 2. В условиях реконструкции допускается предусматривать устройство улиц или их участков, предназначенных только для пропуска средств общественного транспорта и пешеходов. 3. Велодорожки как отдельный вид транспортного проезда необходимо проектировать в виде системы, включающей в себя обособленное прохождение, или по УДС.	

Таблица 7 - Расчетные параметры улиц и дорог малых и средних городов.

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус кривых в плане с виражом / без виража, м	Наибольший продольный уклон, ‰	Наименьший радиус вертикальной выпуклой кривой, м	Наименьший радиус вертикальной вогнутой кривой, м	Наименьшая ширина пешеходной части тротуара, м
Городские дороги	70	3,25-3,75	2-4	230/310	65	2600	800	1,0
Улицы	70	3,25-3,5	2-4	230/310	65	2600	800	2,25
Общегородского значения	50			110/140	70	1000	400	
Улицы районного значения	50	3,0-3,5	2-4	110/140	70	1000	400	1,5
Улицы и дороги местного значения:								
- улицы в зонах жилой застройки	40	3,0-3,5	2	70/80	80	600	250	1,5
-улицы в общественно-деловых и торговых зонах	40	3,0-3,5	2-4	70/80	80	600	250	1,5
-улицы и дороги в производственных зонах	50	3,5	2-4	110/140	60	1000	400	1,5
Пешеходные улицы и площади:								
-пешеходные зоны, улицы, площади	-	По расчёту	По расчёту	-	50	-	-	По проекту

Примечания:

1. Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов (проезжих частей, технических полос для прокладки подземных коммуникаций, тротуаров, зеленых насаждений и др.), с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны. Ширина улиц и дорог в красных линиях принимается, м: городских дорог -15-30; улиц общегородского значения - 30-50; улиц и дорог районного значения - 15-30; местного значения - 10- 20.
2. В климатических подрайонах IА, IБ и IГ наибольшие продольные уклоны проезжей части магистральных улиц и дорог следует уменьшать на 10%.
3. В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и т.п.
4. В условиях реконструкции на улицах местного значения, а также при расчетном пешеходном движении менее 50 чел./ч в обоих направлениях допускается устройство тротуаров и дорожек шириной 1 м.
5. При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградкам следует увеличивать их ширину не менее чем на 0,5 м.

Ремонт и содержание главных и основных улиц в поселении предусматривает их благоустройство с проведением ремонтных работ, локальных мероприятий по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне. Это позволит, при сравнительно небольших затратах добиться увеличения пропускной способности на 10-15%.

Особое место необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

3.6 Характеристика улично-дорожной сети

Суражский район расположен в северо-западной части Брянской области.

Суражское городское поселение занимает выгодное экономико-географическое положение, так как находится относительно недалеко от города Брянска и соединен с ним транспортными путями (автомобильными дорогами и железнодорожными линиями). Район граничит с Гордеевским, Мглинским, Клинцовским и Унечским районами. На севере с Костюковичским и Хотимским районами Могилёвской области Республики Беларусь, что так же является выгодным с точки зрения экономико-географического положения.

Развитие транспортной системы Суражского городского поселения является необходимым условием улучшения качества жизни жителей в поселении.

Важной составляющей транспортной инфраструктуры Суражского городского поселения является наличие действующей железнодорожной сети. Сураж — это остановочная станция, которая входит в состав Московской железной дороги Брянского отделения.

Схема транспортных связей представлена на рисунке 4.

[illegible]

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы. От уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети, автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста города, повышение качества жизни населения. Недооценка проблемы несоответствия состояния дорог и инфраструктуры местного значения социально-экономическим потребностям общества является одной из причин экономических трудностей и негативных социальных процессов.

Автомобильный транспорт – один из самых распространенных, мобильных видов транспорта требует наличия развитой сети автомобильных дорог с комплексом различных инженерных сооружений на ней.

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения Суражского городского поселения составляет 65,8км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования представлен в таблице 8.

Таблица 8 - Перечень автомобильных дорог местного значения Суражского городского поселения

Наименование поселения, дороги, улицы	Протяжённость, км	Категория улицы	в т.ч. по типам покрытия		
			асфальто (цемент) бетон, км	щебень, км	грунт, км
пер. Безымянный	0,10	Улицы и дороги местного значения			0,10
пер. Белорусский	0,40	Улицы районного значения			0,40
пер. Вокзальный	0,25	Улицы и дороги местного значения			0,25
пер. Ворошилова	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
пер. Восточный	0,15	Улицы и дороги местного значения			0,15
пер. Имени Болмата	0,25	Улицы и дороги местного значения			0,25

Наименование поселения, дороги, улицы	Протя жённость, км	Категория улицы	в т.ч. по типам покрытия		
			асфальто (цемент) бетон, км	щебень, км	грунт, км
пер. Калинина	0,25	Улицы и дороги местного значения			0,25
пер. Коммунистический	0,55	Улицы и дороги местного значения	0,135		0,415
пер. Комсомольский	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
пер. Красноармейский	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
пер. Ленина	0,13	Улицы и дороги местного значения			0,13
пер. Маяковского	0,15	Улицы и дороги местного значения			0,15
пер. Мичурина	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
пер. Молодежный	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
пер. Ново-Мглинской	0,45	Улицы и дороги местного значения			0,45
пер. Октябрьский	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
пер. Плеханова	1,00	Улицы районного значения	0,59		0,41
пер. Победы	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
пер. Пролетарский	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
пер. Промышленный	0,30	Улицы и дороги в производственных зонах			0,30
пер. Рабочий	0,60	Улицы и дороги местного значения			0,60

Наименование поселения, дороги, улицы	Протяжённость, км	Категория улицы	в т.ч. по типам покрытия		
			асфальто (цемент) бетон, км	щебень, км	грунт, км
пер. Речной	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
пер. Румянцева	0,10	Улицы и дороги местного значения			0,10
пер. Садовый	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
пер. Северный	0,10	Улицы и дороги местного значения			0,10
пер. Строительный	0,15	Улицы и дороги местного значения			0,15
пер. Фабричный	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
пр-д Вокзальный	1,10	Улицы общегородского значения	1,10		
ул. 8 Марта	0,60	Улицы и дороги местного значения			0,60
ул. Белорусская	3,70	Улицы общегородского значения	3,70		
ул. Болмата	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
ул. Вокзальная	3,90	Улицы общегородского значения	3,90		
ул. Ворошилова	2,15	Улицы общегородского значения	1,90		0,25
ул. Гагарина	0,55	Улицы и дороги местного значения			0,55
ул. Глинная	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
ул. Горбатова	0,25	Улицы и дороги местного значения			0,25

Наименование поселения, дороги, улицы	Протя жённость, км	Категория улицы	в т.ч. по типам покрытия		
			асфальто (цемент) бетон, км	щебень, км	грунт, км
ул. Городок	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
ул. Д. Бедного	0,90	Улицы и дороги местного значения			0,90
ул. Дальняя	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
ул. Дзержинского	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
ул. Западная	0,35	Улицы и дороги местного значения	0,35		
ул. Зеленая	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
ул. Имени Грибанова	0,40	Улицы и дороги местного значения			0,40
ул. Имени Мельникова	0,65	Улицы и дороги местного значения			0,65
ул. Калинина	0,70	Улицы и дороги местного значения			0,70
ул. Кирова	0,40	Улицы и дороги местного значения			0,40
ул. Кл.Цеткин	0,40	Улицы и дороги местного значения			0,40
ул. Клинцовская	0,50	Улицы и дороги местного значения			0,50
ул. Коммунистическая	0,55	Улицы и дороги местного значения			0,55
ул. Комсомольская	1,50	Улицы районного значения			1,50
ул. Конституции	0,60	Улицы и дороги местного значения			0,60

Наименование поселения, дороги, улицы	Протя жённость, км	Категория улицы	в т.ч. по типам покрытия		
			асфальто (цемент) бетон, км	щебень, км	грунт, км
ул. Кочеринова	0,55	Улицы и дороги местного значения	0,35		0,20
ул. Красная	0,85	Улицы и дороги местного значения	0,35		0,50
ул. Красноармейская	2,20	Улицы общегородского значения	2,00		0,20
ул. Красных Партизан	0,40	Улицы и дороги местного значения			0,40
ул. Кубышко	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
ул. Кутузова	0,50	Улицы и дороги местного значения			0,50
ул. Лагутенко	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
ул. Ленина	3,50	Улицы общегородского значения	2,45		1,05
ул. Лесная	1,60	Городские дороги	1,40		0,20
ул. Луговая	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
ул. М Горького	1,40	Улицы и дороги местного значения			1,40
ул. Маяковского	0,45	Улицы и дороги местного значения			0,45
ул. Мглинская	1,40	Улицы общегородского значения	1,20		0,20
ул. Медведева	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
ул. Мира	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30

Наименование поселения, дороги, улицы	Протя жённость, км	Категория улицы	в т.ч. по типам покрытия		
			асфальто (цемент) бетон, км	щебень, км	грунт, км
ул. Михалькова	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
ул. Молодежная	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
ул. Набережная	0,40	Улицы и дороги местного значения			0,40
ул. Нахимова	0,20	Улицы и дороги местного значения			0,20
ул. Некрасова	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
ул. Ново-Белорусская	0,25	Улицы и дороги местного значения			0,25
ул. Ново-Мглинская	0,80	Улицы общегородского значения	0,80		
ул. Ново-Садовая	0,70	Улицы и дороги местного значения			0,70
ул. Октябрьская	2,80	Улицы общегородского значения	2,80		
ул. Первомайская	0,60	Улицы и дороги местного значения			0,60
ул. Петровская	0,60	Улицы и дороги местного значения	0,30		0,30
ул. Пионерская	1,40	Улицы районного значения	1,03		0,37
ул. Победы	0,45	Улицы и дороги местного значения			0,45
ул. Полевая	0,25	Улицы и дороги местного значения			0,25
ул. Пролетарская	1,20	Улицы районного значения	1,20		
ул. Промышленная	0,55	Улицы и дороги местного значения			0,55

Наименование поселения, дороги, улицы	Протя жённость, км	Категория улицы	в т.ч. по типам покрытия		
			асфальто (цемент) бетон, км	щебень, км	грунт, км
ул. Пушкина	0,50	Улицы и дороги местного значения			0,50
ул. Рабочая	0,80	Улицы и дороги местного значения			0,80
ул. Румянцева	0,75	Улицы и дороги местного значения			0,75
ул. Садовая	1,65	Улицы районного значения	0,78	0,52	0,35
ул. Слободская	0,27	Улицы и дороги местного значения			0,27
ул. Советская	0,70	Улицы и дороги местного значения	0,30		0,40
ул. Спортивная	0,55	Улицы и дороги местного значения			0,55
ул. Старченко	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
ул. Степченко	0,35	Улицы и дороги местного значения			0,35
ул. Суворова	0,70	Улицы и дороги местного значения			0,70
ул. Т. Коржикова	0,80	Улицы и дороги местного значения			0,80
ул. Транспортная	0,85	Улицы и дороги местного значения	0,25		0,60
ул. Фабричная	0,30	Улицы и дороги в производственных зонах	0,30		
ул. Фрунзе	0,90	Улицы районного значения	0,30	0,60	
ул. Хомякова	0,30	Улицы и дороги местного значения			0,30
ул. Чайковского	0,25	Улицы и дороги местного значения			0,25

Наименование поселения, дороги, улицы	Протяжённость, км	Категория улицы	в т.ч. по типам покрытия		
			асфальто (цемент) бетон, км	щебень, км	грунт, км
ул. Чапаева	0,40	Улицы и дороги местного значения			0,40
ул. Щорса	0,40	Улицы и дороги местного значения			0,40
ул. Южная	0,75	Улицы и дороги местного значения			0,75
ИТОГО	65,80		27,38	1,12	37,30

Значительная часть улиц и дорог города Сураж находится в удовлетворительном состоянии. Внутриквартальные территории недостаточно благоустроены. Однако стоит отметить, что в городе есть улицы, параметры которых не соответствуют требованиям СП 42.13330.2016, приведённым в таблице 7. Рекомендуется поэтапное доведение не соответствующих требованиям параметров до нормативных. Конкретный перечень улиц, точную классификацию и основные характеристики следует определять по результатам обследования и паспортизации.

В течение длительного периода темпы износа автомобильных дорог общего пользования местного значения превышали темпы восстановления. Ускоренный износ автомобильных дорог общего пользования местного значения обусловлен также ростом парка автотранспортных средств и интенсивностью движения, увеличением в составе транспортных потоков доли большегрузных автомобилей (как по полной массе, так и по нагрузке на ось).

Следует отметить, что 56 % дорог местного значения не имеет твердого покрытия, что создает неудобства для движения транспорта и жителей.

Основными недостатками улично-дорожной сети являются:

- 1) улицы и дороги не везде имеют асфальтобетонное покрытие;
- 2) наблюдается износ дорожной одежды проезжей части, тротуаров, бортовых камней;

- 3) дефекты искусственных сооружений на автодорогах;
- 4) дефекты и отсутствие в необходимых местах направляющих устройств;
- 5) дефекты и недостаточная оснащённость дорог знаками, светофорами, разметкой и другими устройствами обеспечивающими безопасность движения;
- 6) неудовлетворительное состояние или отсутствие водоотвода и вертикальной планировки;
- 7) частичное отсутствие тротуаров и бордюрного камня вдоль проезжей части в границах населенного пункта;
- 8) недостаточная освещённость некоторых участков улично-дорожной сети или её полное отсутствие;
- 9) не соответствие фактических параметров улиц и дорог нормативным требованиям.

Важнейшими транспортными звеньями города Сураж являются мосты и путепроводы:

1. Железобетонный мост, расположенный на въезде в г. Сураж по ул. Октябрьской. Мост предназначен для пропуска транспортных средств и пешеходов над рекой Ипуть в двух направлениях. На мосту имеется 2 полосы движения и 2 тротуара. Освещение достаточно. Мост находится в удовлетворительном техническом состоянии.

2. Путепровод, расположенный на въезде в г. Сураж по ул. Октябрьской. Он предназначен для пропуска транспортных средств и пешеходов над железнодорожной веткой в двух направлениях. На путепроводе имеется 2 полосы движения и 2 тротуара. Освещение достаточно, техническое состояние – удовлетворительное.

3. Железобетонный мост, расположенный по ул. Фабричная. Указанное сооружение предназначено для пропуска через реку Ипуть автотранспортных средств в двух направлениях. Мост имеет 2 полосы движения и тротуары, для пропуска пешеходов. Мост – железобетонный. В 2019 после продолжительного ливня, мост был сильно подмыт. Требуется срочное обследование, моста с разработкой соответствующего проекта. Учитывая интенсивность движения

большегрузного транспорта в обоих направлениях, этот вопрос приобретает крайнюю актуальность. В настоящее время в разы увеличилось количество и грузоподъемность проходящего через мост автотранспорта.

3.6.1. Организация движения транспортных средств

Основными методами организации дорожного движения являются: ограничение и контроль скоростного режима, введение одностороннего движения, ограничение въезда, запрет движения. На пересечениях и примыканиях организация движения может осуществляется посредством светофорного регулирования, а также в нерегулируемом режиме.

Все пересечения проезжих частей на территории г. Сураж являются нерегулируемыми.

В г. Сураж имеется сложный участок движения транспортных средств, с пересечением 3 основных улиц. Он располагается на пересечении улиц: Белорусская, Красноармейская и Октябрьская. Однако для снижения аварийности и разгрузки данного участка, на нем организовано круговое движение. Круговое движение является частным случаем одностороннего движения и развитием принципа сокращения числа и степени опасности конфликтных точек. Данный метод применяется в узлах автомобильных дорог и, особенно на площадях со сложной конфигурацией и примыканием многих улиц. Основными признаками кругового движения являются отсутствие конфликтных точек пересечения и замена их на слияние и ответвление. На пересечения с круговым движением обеспечивается принудительное снижение скорости и исключается необходимость регулирования движения. В связи с этим перекрестки с круговым движением называются саморегулируемыми. Отличительные признаки узлов с круговым движением:

1. отсутствие конфликтных точек пересечения;
2. снижение скорости по сравнению с прямолинейными участками;
3. непрерывность транспортного потока;
4. отсутствие расходов на введение светофорного регулирования.

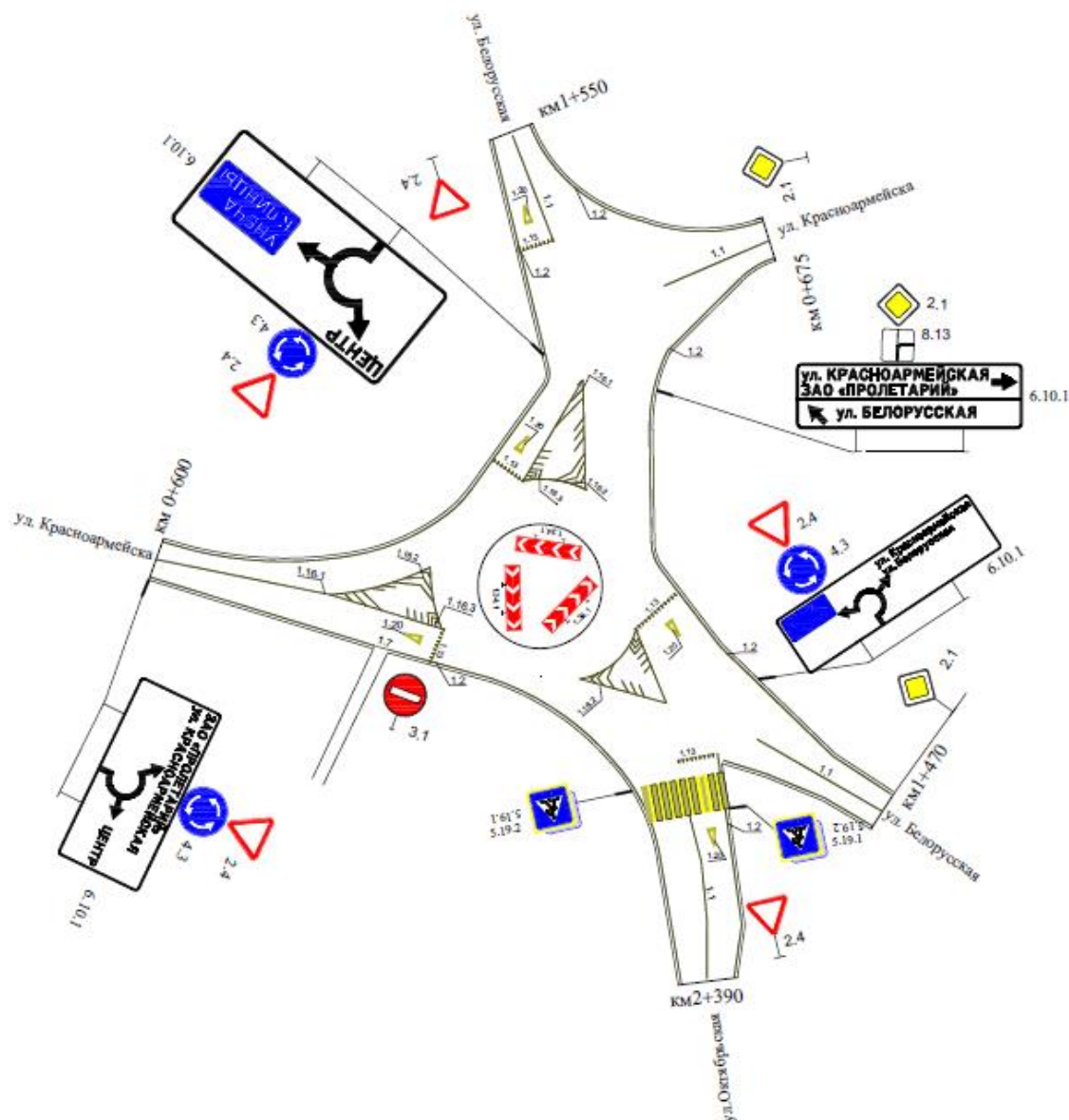


Рисунок 5 – Схема организации кругового движения на пересечении ул.

Белорусская, ул.Красноармейская, ул.Октябрьская в г. Сураж
Брянской области.

Основное движение транзитного транспорта осуществляется по дорогам регионального значения: ул. Октябрьская, ул. Вокзальная, ул. Лесная, ул. Белорусская.

Наличие в Суражском городском поселении крупного промышленного предприятия «Пролетарий» играет важную роль в социально-экономической поселенческой жизни и дает благоприятные предпосылки для развития поселенческой и

района в целом. Бесперебойную работу данного предприятия обеспечивает грузовой транспорт.

Грузовые перевозки осуществляются преимущественно промышленным предприятием «Пролетарий». Имеющаяся в городском поселении транспортная инфраструктура не дает большегрузным транспортным средствам прямого выхода на внешние автомобильные дороги. Грузовой транспорт следует через центральные улицы города. Маршрут следования грузовых транспортных средств от предприятия «Пролетарий»:

- ул. Фабричная – проезд от предприятия до ул. Ленина;
- ул. Ленина;
- ул. Мглинская;
- ул. Красноармейская;
- ул. Вокзальная
- ул. Октябрьская

Схема движения транспортных средств с территории предприятия «Пролетарий» представлена на рисунке 7, раздел 3.6.5.

Сложившаяся ситуация неблагоприятно влияет на экологическую ситуацию в поселении. Кроме того постоянное движение грузовых транспортных средств ведет к быстрому износу и ухудшению технического состояния дорог центральных улиц города. Неблагоприятно складывается и ситуация с безопасностью движения.

На территории г. Сураж располагается два железнодорожных переезда.

1. на улице Белорусская, г. Сураж. Переезд является регулируемым, оборудован светофором и соответствующими дорожными знаками, без дежурного работника, без шлагбаума, без средств фиксации нарушений ПДД РФ. Переезд соответствует требованиям организации безопасности движения. На данный участок ул. Белорусской разработан и реализован проект ОДД.

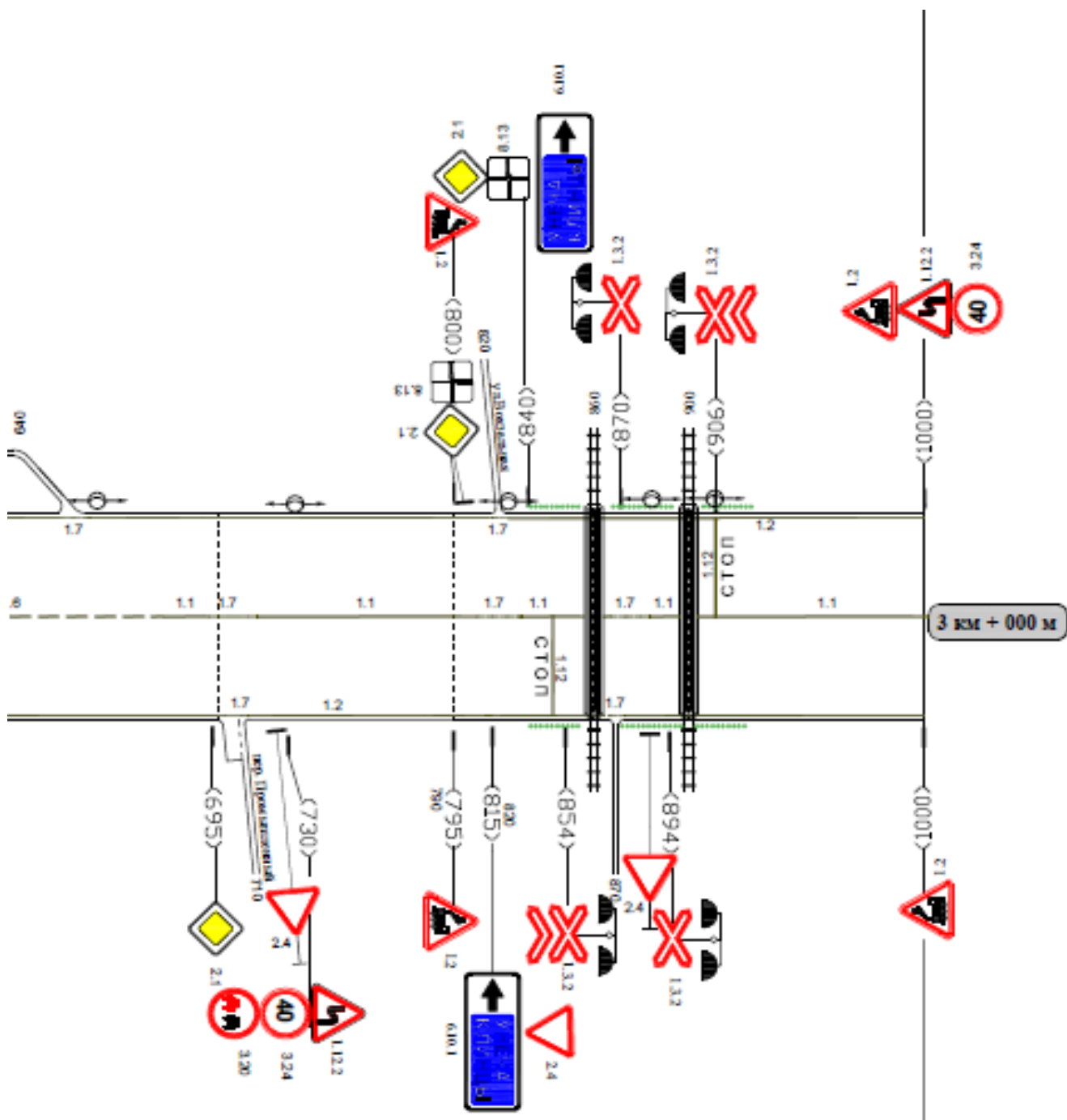


Рисунок 6 – Схема организации движения транспортных средств через железнодорожный переезд по ул. Белорусская

2. На пр. Вокзальном г. Сураж. Переезд является регулируемым, оборудован светофором, без дежурного работника, без шлагбаума, без средств фиксации нарушений ПДД РФ. Организация безопасности движения транспортных средств и пешеходов не соответствует ГОСТ Р 52289-2004

«Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Отсутствуют необходимые знаки, нет проекта ОДД. Для обеспечения безопасного движения автомобильного, железнодорожного транспорта и пешеходов необходимо в кратчайшие сроки (2020-2022гг) разработать и реализовать ПОДД на данном участке.

3.6.2 Организация пешеходного и велосипедного движения

Более 20 % людей, ежегодно погибающих на дорогах мира, не являются водителями или пассажирами автомобиля, мотоцикла или велосипеда. Эти люди – пешеходы. Смертность и травматизм среди пешеходов в результате ДТП нередко предотвратимы, и для этого существуют эффективные меры. Однако во многих случаях вопросам безопасности пешеходов все еще не уделяется должное внимание.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль улиц является отделение его от транспортного потока. Необходимыми мерами для этого являются:

- устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии;
- применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки, препятствующей переходу людей;
- выделение и ограждение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров и наличии резерва на проезжей части;
- устройство ограждений, предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах.

Основное пешеходное движение сосредоточено в центральной части г.Сураж, в которой находятся учреждения и предприятия обслуживания населения.

Передвижение пешком является основным и наиболее распространенным видом передвижения. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

Территория г. Сураж достаточно хорошо оборудована тротуарами и пешеходными дорожками. Практически на всех центральных улицах имеются тротуары, пешеходные дорожки. Улицы в достаточном объеме оснащены пешеходными переходами.

Существенным недостатком для безопасного движения пешеходов является отсутствие светофорного регулирования на дорогах, расположенных вблизи социально-значимых объектов:

- ул. Ленина, возле школы №2;
- ул. Октябрьская, район Суражского педагогического колледжа;
- ул. Октябрьская, возле школы №3;
- ул. Белорусская, возле школы №1;
- ул. Белорусская, в районе Лицея №22;
- пешеходный переход в районе автовокзала, согласно ОДД;
- ул. Ленина в районе расположения детской библиотеки, центра культуры и др. социальных объектов, согласно проекта ОДД.

На данный момент в ПОДД использовано типовое решение организации пешеходного движения, в районе школ и социально-значимых объектов, рекомендованное ГИБДД. Однако применение светофорного регулирования является более современным и безопасным методом регулирования движения пешеходов. Необходимость установки светофорного регулирования пешеходных

переходов, должна быть дополнительно рассмотрена и обоснована проектами.

На улицах, где отсутствуют пешеходные дорожки (тротуары) пешеходное движение осуществляется по проезжим частям улиц, что влечет за собой риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль улиц является отделение его от транспортного потока.

Велосипедный транспорт является наиболее перспективным видом транспорта при перемещении на небольшие расстояния, так как является более экономичным и экологичным видом транспорта.

По причине отсутствия велосипедной инфраструктуры движение выполняется по автомобильным дорогам общего пользования и обочинам, что негативно сказывается на безопасности велосипедного и автомобильного движения. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой скоростью повышает риск возникновения ДТП.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории города отсутствуют, велосипедное движение осуществляется по существующим тротуарам и в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Генеральным планом и другими документами стратегического планирования размещение на территории г. Сураж специализированных велосипедных дорожек не предусмотрено. Поэтому необходимо ввести дополнительное информирование посредством интернет-ресурсов и постоянно проводить профилактические проверки на предмет соблюдения ПДД данной группой участников движения.

Освещение автомобильных дорог и улиц города Сураж удовлетворительно. Существуют участки, где освещение отсутствует. Так же рекомендуется, увеличение освещаемой зоны путём замены старых светильников на новые светодиодные. Для оптимизации сети наружного освещения необходимо проведение обследования и составление проекта.

3.6.3 Организация движения маршрутных транспортных средств

Пассажирский транспорт предназначается для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

Движение маршрутных транспортных средств (автобусы большой и малой вместимости) осуществляется по следующим основным направлениям:

- Брянск — Сураж;
- Выгоничи — Сураж;
- Гудово — Сураж;
- Дягово — Сураж;
- Козорезовка — Сураж;
- Кокино — Сураж;
- Коста — Сураж;
- Красный Рог — Сураж;
- Московский — Сураж;
- Новые Ивайтенки — Сураж;
- Писарево — Сураж;
- Почеп — Сураж;
- Рассуха — Сураж;
- Рюхов — Сураж;
- Титовка — Сураж;
- Унеча — Сураж.

Автостанция г. Сураж включает в себя основное здание и технологическую зону для транспорта и пассажиров. Автостанция расположена на пересечении Красноармейской и Октябрьской улиц, в километре от железнодорожного вокзала, по адресу – ул. Красноармейская 38.

Пешеходная доступность до остановок городского пассажирского транспорта регламентируется СП 42.13330.2011, в соответствии с которым дальность

пешеходных подходов к остановкам общественного транспорта должна быть не более 500 м.

Остановки, расположенные на автомобильных дорогах местного значения находятся в неудовлетворительном состоянии. Существующие параметры остановок общественного транспорта и их техническое оснащение не в полном объеме соответствуют нормативам по ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования», отсутствуют заездные карманы, площадки ожидания, автопавильоны, подходы к автобусным остановкам, горизонтальная дорожная разметка, дорожные знаки, освещение, ограждение.

Отсутствие тех или иных средств организации дорожного движения и техническое состояние существующих прямо влияет на условия и безопасность участников дорожного движения.

Рекомендуется поэтапное доведение автобусных остановок до нормативных требований 2020-2025гг. Перед проведением ремонтных работ, проводится обследование и составление ПСД.

3.6.4 Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории Суражского городского поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Уровень автомобилизации на 1000 жителей составляет около 370 легковых автомобилей. Уровень автомобилизации населения высокий по сравнению с другими городами России. Кроме того, стоит отметить также и высокий коэффициент использования автомобилей. Значительная часть легкового транспорта используется ежедневно для выполнения трудовых и культурно-бытовых транспортных корреспонденций жителей. Хранение транспортных

средств в пределах кварталов индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках.

Хранение индивидуального транспорта жителей многоквартирной секционной жилой застройки осуществляется на территории гаражных комплексов и на придомовых территориях.

У крупных объектов притяжения (административных зданий, торговых центров, банков, спортивных объектов) для временного хранения транспортных средств организованы парковочные места на участках, прилегающих к УДС.

На территории Суражского городского поселения расположена 1 АЗС. Ещё 2 АЗС находятся на дорогах регионального значения, непосредственно на выезде из города Сураж.

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

Анализ параметров дорожного движения предусматривает исследование скорости, плотности и интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков, уровня загрузки дорог движением, задержки в движении транспортных средств и пешеходов, иных параметров в точках, на которых выполнено натурное обследование на дорожной сети муниципального района.

С целью определения параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, проводилось натурное обследование существующего парковочного пространства. Размещение транспортных средств, преимущественно осуществляется на придомовой территории, так как на территории г. Сураж преобладает малоэтажная жилая застройка территории.

Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств, включает оценку частоты движения маршрутов общественного транспорта, наполненность подвижного состава, объем парка транспортных средств и иные параметры пассажирского транспорта.

Интенсивности транспортных потоков, полученных по результатам натурного обследования, будут использованы для калибровки транспортной модели и принятия решений по организации дорожного движения при выполнении следующих этапов работы.

Наиболее загруженными улицами г. Сураж являются:

- ул. Ленина;
- ул. Мглинская;
- ул. Красноармейская;
- ул. Вокзальная
- ул. Октябрьская.;
- ул. Белорусская;
- ул. Ворошилова.

Это обусловлено 3 основными фактами:

- данные улицы являются центральными улицами г. Сураж, и именно на них располагается большая часть социально значимых для населения объектов;

- через улицы: Октябрьская, Вокзальная, Белорусская проходит большая часть транзитного транспорта;

- через улицы: Ленина, Мглинская, Красноармейская, Вокзальная, Октябрьская проходит маршрут движения грузового транспорта с территории предприятия «Пролетарий». Учитывая, благоприятные экономические предпосылки развития данного предприятия, можно сделать вывод о том, что в ближайшие годы количество грузового транспорта на данных улицах будет только возрастать. Кардинально ситуация может измениться лишь к 2030г г, если будет осуществлена реконструкция ул. Фабричная и строительство автомобильного моста, через реку Ипуть.

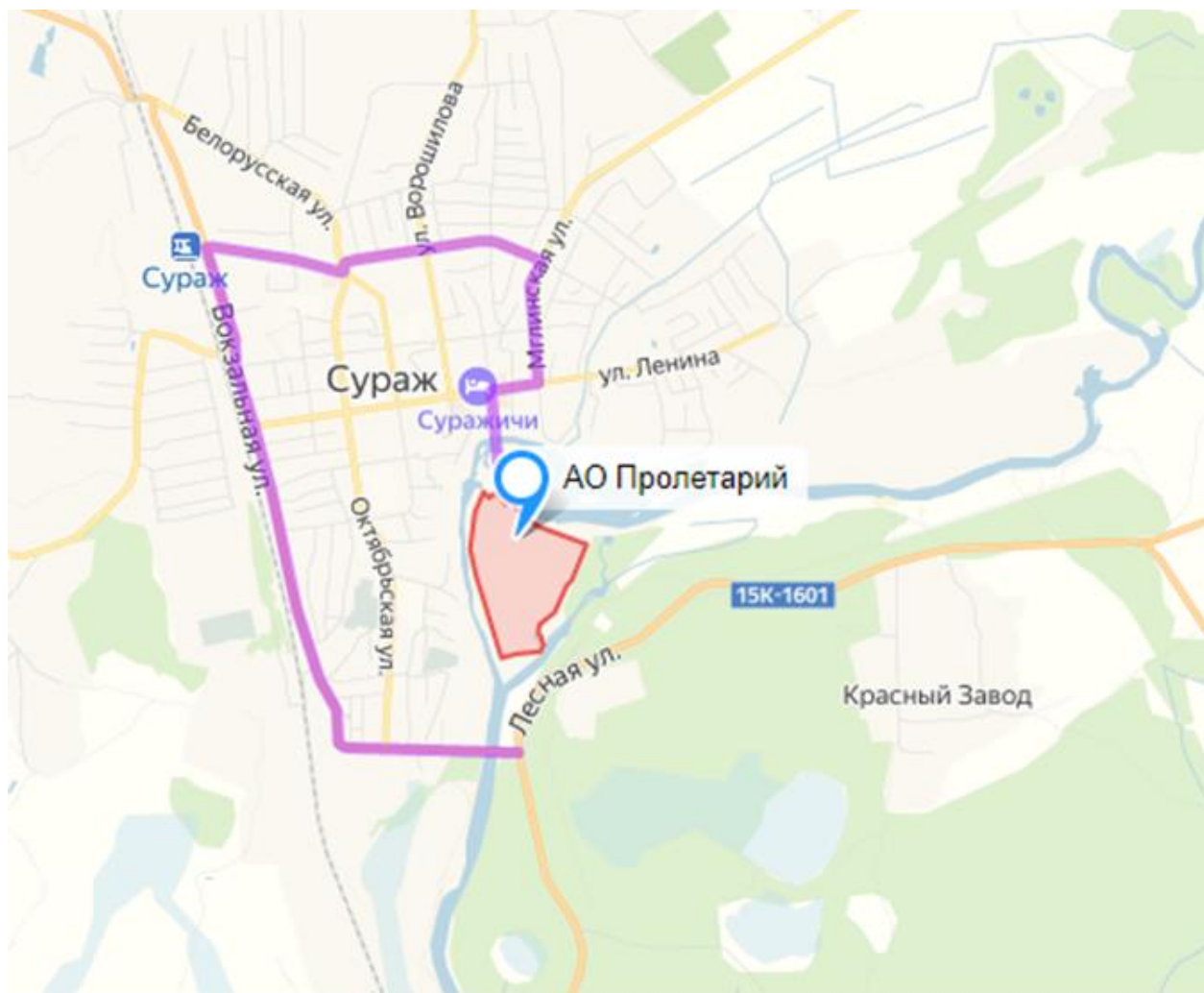


Рисунок 7 – Существующая схема проезда к предприятию «Пролетарий»

Анализируя интенсивность движения транспортных средств, на основных улицах города можно сделать выводы о том, что транспортная сеть г. Сураж справляется с нагрузкой даже в пиковые часы движения транспортных средств. Заторов практически не образуется.

3.7 Анализ эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД дорожной сети Суражского городского поселения был произведен на основании натурных обследований. По полученным данным, существующие дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, дорожная разметка требует обновления.

3.8 Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения

Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения в Суражском городском поселении показал, что основными направлениями в этой сфере является снижение количества дорожно-транспортных происшествий, а так же уменьшение воздействия грузового транспорта на техническое состояние и экологическую обстановку в центральном районе города.

3.9 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах является важнейшей частью социально-экономического развития Суражского городского поселения.

Для проведения анализа статистики дорожно-транспортных происшествий по г. Сураж были использованы данные, полученные из открытых источников, посредством сайта - Stat.gibdd.ru за период с 1.01.2017 г по 31.03.2020г.

За 12 месяцев 2017г, на территории Суражского района зарегистрировано 17 ДТП, в которых погиб -1человек, пострадало – 18 человек.

За 12 месяцев 2018г, на территории Суражского района зарегистрировано 15 ДТП, в которых погиб -0человек, пострадало – 18 человек.

За 12 месяцев 2019г, на территории Суражского района зарегистрировано 18 ДТП, в которых погиб -1человек, пострадало – 21 человек.

За первых 3 месяца 2020г на территории Суражского района произошло 3 ДТП, в которых погиб – 1 человек, пострадало – 5 человек.

Сводные данные по общему количеству ДТП приведены в таблице 9.

Таблица 9. Общие данные о ДТП в период 2017-2019гг

Период	ДТП	Погибло	Пострадало	Степень тяжести последствий, %
2017г	17	2	18	10,0
2018г	15	0	18	0,00
2019г	18	1	21	4,5
2020г, (январь, февраль, март)	3	1	5	16,5

Так же для наглядного представления мест концентрации ДТП использовались обработанные статистические данные. Была проведена работа по сопоставлению полученных координат ДТП из официальной статистики и реальных географических отметок.

В результате сопоставления координат, выявлено несоответствие данных официальной статистики реальному географическому положению г. Сураж.

При изучении местоположения ДТП, часть из них не вошли в реальные географические границы. Проведя анализ прочих характеристик данных ДТП, а именно приняв во внимание, что все они случилось на дорогах регионального значения, было принято решение исключить данные ДТП, не попадающие в географические границы городского поселения, из дальнейшего анализа.

При дальнейшем анализе было установлено, что 30 ДТП от общего количества произошедших дорожно-транспортных, при классификации сотрудниками ОГИБДД по назначению дорог не были отнесены к городским. Помимо этого, данные ДТП не имеют привязки ни к населенным пунктам, ни к каким-либо улицам, так же в подавляющем большинстве случаев, для них не указаны прочие характеристики.

В итоге для проведения анализа, в соответствии с конечной целью проекта, было принято решение рассматривать только те дорожно-транспортные

происшествия, которые произошли на дорогах регионального местного значения, непосредственно в черте г. Сураж. Таких ДТП всего 23 за период с 01.01.2017г. по 31.03.2020г.

Таблица 10 - Перечень ДТП на территории г. Сураж за период с 01.01.2017г. по 31.03.2020г.

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
1	25.03.2017	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Ленина, 59	0	1	2	2
2	18.06.2017	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Красноармейская, 59	0	2	2	2
3	31.07.2017	Наезд на пешехода	Суражский район, г Сураж, ул Ленина, 60	1	0	1	2
4	11.08.2017	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Красноармейская, 59	0	1	2	2
5	29.12.2017	Наезд на пешехода	Суражский район, г Сураж, ул Октябрьская, 150А	0	1	1	2
6	21.12.2017	Иной вид ДТП	Суражский район, г Сураж, ул Белорусская, 111 б	0	1	1	2
7	29.03.2018	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Мглинская, 91	0	1	2	3
8	28.06.2018	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Ленина, 39	0	1	2	2
9	11.07.2018	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Ленина, 59	0	2	2	3
10	20.07.2018	Наезд на пешехода	Суражский район, г Сураж, ул Ленина, 67	0	1	1	2
11	31.08.2018	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Белорусская, 37	0	1	2	2
12	1.09.2018	Наезд на пешехода	Суражский район, г Сураж, ул Ленина, 65	0	1	1	2

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
13	14.09 2018	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Вокзальная, 22	0	1	2	2
14	15.10. 2018	Наезд на пешехода	Суражский район, г Сураж, ул Ленина, 37	0	1	1	2
15	16.10 2018	Наезд на велосипедиста	Суражский район, г Сураж, ул Белорусская, 109А	0	1	2	2
16	2.01. 2019	Наезд на пешехода	Суражский район, г Сураж, ул Вокзальная, 10	0	2	1	3
17	28.03. 2019	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Мглинская, 60	0	1	2	3
18	12.05. 2019	Опрокидывани е	Суражский район, г Сураж, ул Вокзальная, 46	0	1	1	1
19	9.06. 2019	Опрокидывани е	Суражский район, г Сураж, ул Октябрьская, 74	0	1	1	1
20	23.07 2019	Наезд на велосипедиста	Суражский район, г Сураж, ул Пролетарская, 31	0	1	2	2
21	6.10 2019	Наезд на пешехода	Суражский район, г Сураж, ул Октябрьская, 9Б	0	1	1	2
22	27.11 2019	Наезд на пешехода	Суражский район, г Сураж, ул Вокзальная, 2	0	1	1	2
23	4.03. 2020	Столкновение	Суражский район, г Сураж, ул Белорусская, 111	1	1	2	5

На автомобильных дорогах в пределах г. Сураж выявлено несколько мест концентрации ДТП, определяемые по методике в соответствии с ОДМ 218.6.015-2015.

1. Перекресток ул. Ленина и переулка Безымянного. Данный перекресток является пересечением неравнозначных дорог в одном уровне, без светофорного регулирования. На момент совершения нескольких ДТП (2017-2018гг), на данном участке была плохая видимость и недостаточное освещение в ночное время. К 2020г. данные недочеты устранены.

2. Улица Ленина 65-67. На данном участке сосредоточено большое количество социально-культурных объектов (детская библиотека, центр культуры, магазины, аптеки). Существующие пешеходные переходы полностью соответствуют требованиям безопасности дорожного движения. Имеется тротуар,

улица хорошо освещена. Однако пешеходы нарушают правила дорожного движения и переходят улицу в неположенных местах, что и влечет за собой ДТП. Рекомендуется установка перильного ограничивающего ограждения на протяжении ул. Ленина от перекрестка с ул. Красной до перекрестка с пер. Безымянный. Точную протяженность и места дислокации ограждения установить при проведении проектно-изыскательских работ. Данное мероприятие позволит ограничить произвольный переход улицы пешеходами в местах, не оборудованных пешеходными переходами. Так же рекомендуется введение светофорного регулирования пешеходного движения на улице Ленина. Требуется проведение обследования данного участка ул. Ленина с целью составления проекта. Кроме того необходимо проводить дополнительные профилактические беседы с населением, а так же проводить своевременное содержание и обновление разметки данного участка улицы Ленина.

3. Улица Белорусская 111. Данный участок является выездом из города Сураж. Основная причина, возникающих ДТП - несоблюдение водителями скоростного режима. Рекомендуется проводить дополнительные профилактические беседы с населением, а так же своевременно обновлять разметку.

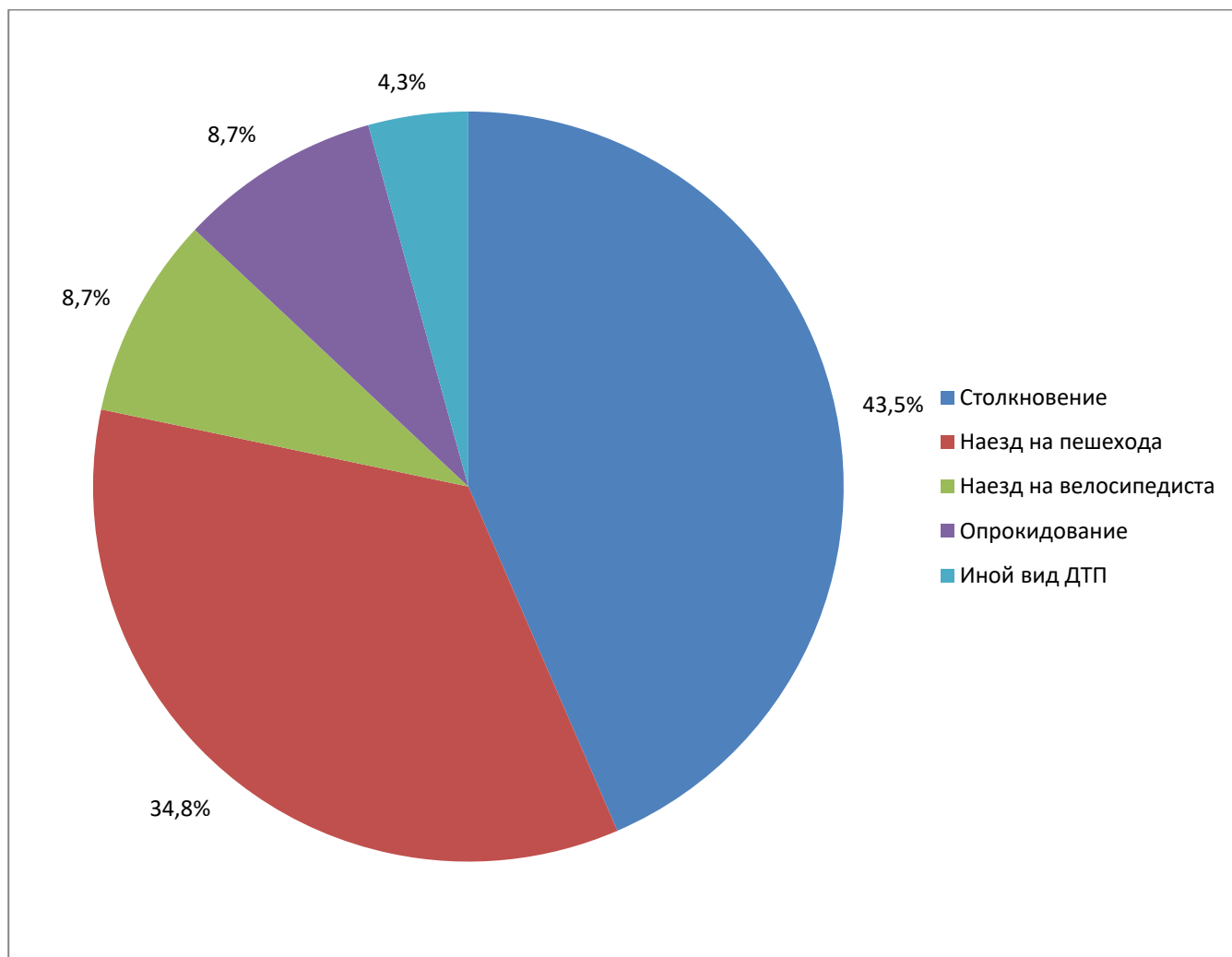


Рисунок 8. - Диаграмма распределения видов ДТП

В результате анализа дорожно-транспортных происшествий видно, что наиболее частыми видами ДТП являются:

- столкновение (43,5%);
- наезд на пешехода (34,8%);
- наезд на велосипедиста (8,7%);
- опрокидывание, в т.ч. из-за превышения скоростного режима (8,7%);
- иной вид ДТП (4,3%).

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества в безопасном дорожном движении и крайне низкой дисциплиной участников дорожного

движения. Обстановка с аварийностью в частности объясняется возрастающей мобильностью населения, увеличение количества личного транспорта.

Муниципальное, государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Ситуацию усугубляет отсутствие адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению ДТП.

Основные причины совершения ДТП:

- 1) Несоблюдение дистанции до впереди идущего транспортного средства;
- 2) Несоблюдение условий, разрешающих движение транспортного средства;
- 3) Недостаток мест для парковки автотранспорта (ДТП происходит в жилой зоне или на стоянках улично-дорожной сети города);
- 4) Отсутствие оборудованных пешеходных переходов и тротуаров;
- 5) Отсутствие специальных выделенных велосипедных дорожек;
- 6) Недостаточная квалификация и низкая транспортная дисциплина водителей;
- 7) Слабая профилактическая работа и недостающий контроль за соблюдением нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения при осуществлении перевозок индивидуальными предпринимателями и руководителями предприятий;
- 8) Недостаточная освещенность участков в ночное время.
- 9) Несвоевременное обновление разметки и других средств организации дорожного движения.
- 10) Недостаточная противогололёдная обработка улиц в зимний период.

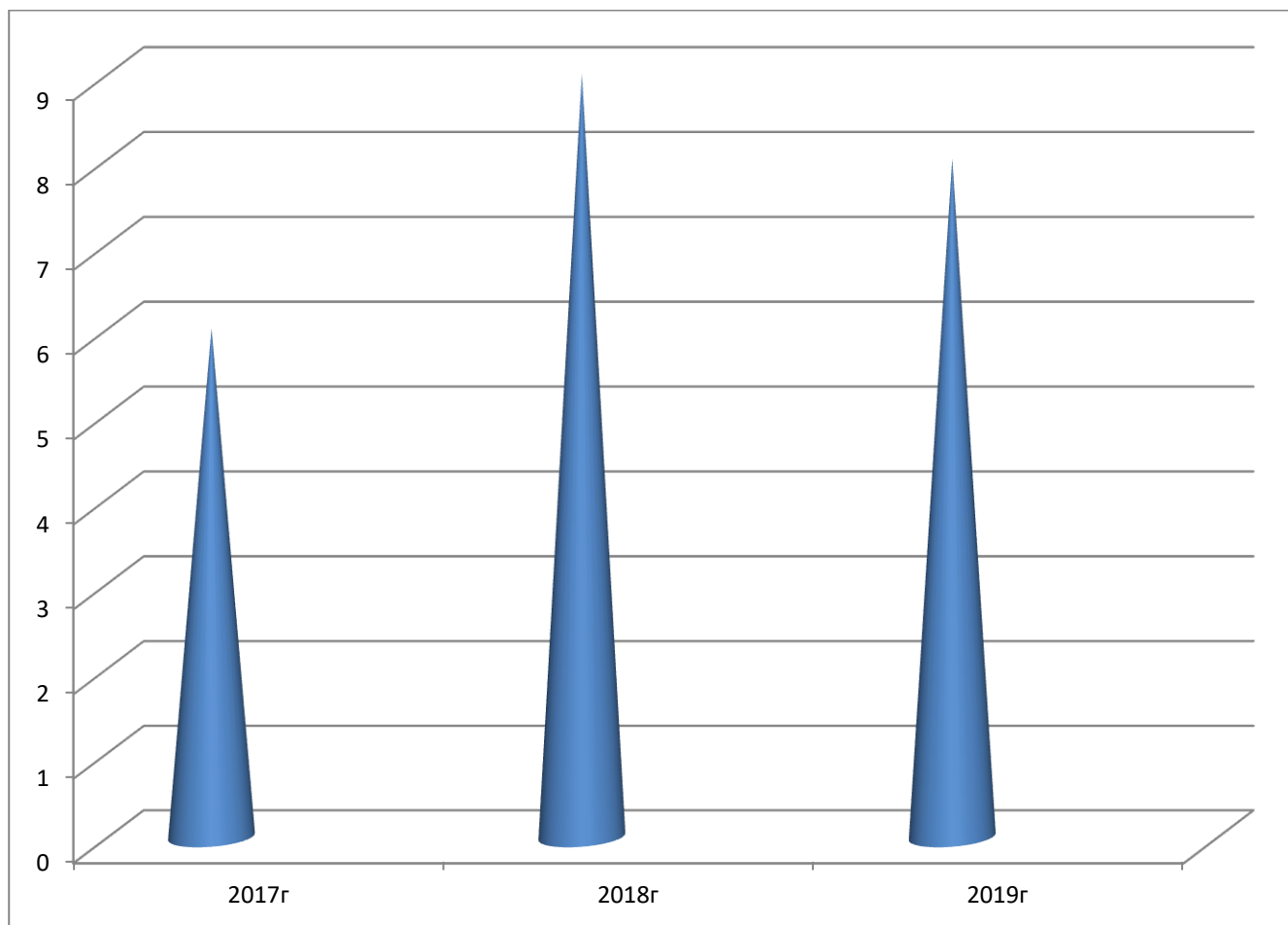


Рисунок 9. – Динамика ДТП по годам

Для анализа ДТП не учитываем 2020 г, т. к отсутствуют полные данные за год.

Как видно из диаграммы в 2018 году отмечается рост ДТП, а к 2019, небольшое снижение количества ДТП. Это снижение связано с проводимой политикой в области ремонта и обустройства, автомобильных дорог. Были проведены мероприятия по текущему ремонту, содержанию, дополнительному освещению, разработка и обновление ПОДД на местности. Это привело к незначительному снижению аварийности на дорогах.



Рисунок 10- Распределение ДТП по месяцам

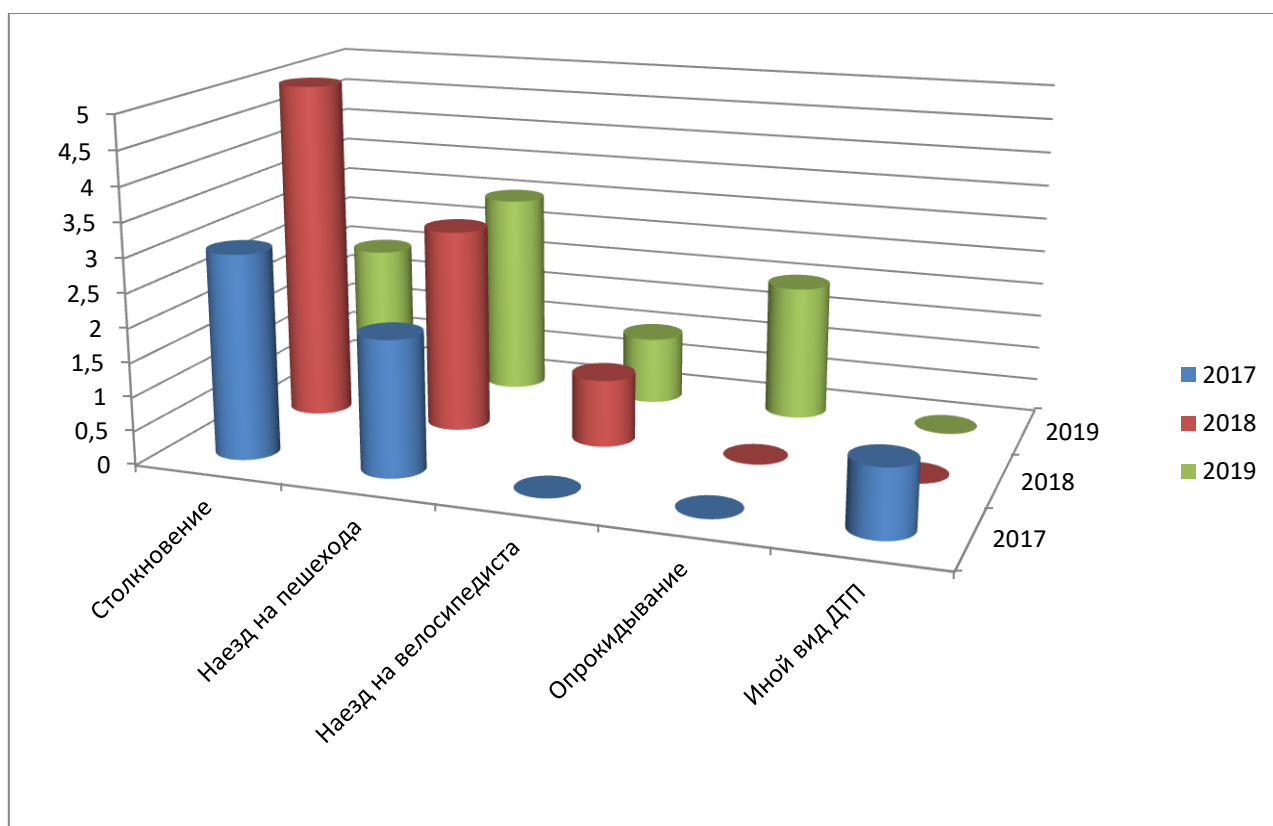


Рисунок 11- Распределение ДТП по видам и годам

В целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо:

- 1) Обеспечение необходимого уровня содержания дорог и искусственных сооружений;
- 2) Установка и замена неудовлетворительных дорожных знаков, своевременное обновление и нанесение разметки;
- 3) Установка дорожных ограждений в соответствии с проектом организации дорожного движения;
- 3) Обустройство пешеходных переходов;
- 4) Проведение профилактических мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности дорожного движения, в том числе проведение разъяснительной работы с участниками дорожного движения на предприятиях и в организациях, в школах и детских садах;
- 5) Проведение профилактических мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- 6) Проведение актуализации и своевременного внесения изменений в проекты организации дорожного движения, а также в технические паспорта автомобильных дорог общего пользования местного значения.

В рамках данной программы не предусматривается устройство велосипедных дорожек.

В целях профилактики дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров, необходимо проведение оперативно-профилактических операций (рейдов), совместно с государственной инспекцией по безопасности дорожного движения и управлением автодорожного надзора, в целях выявления и предупреждения нарушений законодательства в области перевозки пассажиров и груза.

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития муниципального образования в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди

участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т.д.

3.10. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

В ходе исследования, проведенного в г. Сураж, было изучено общественное мнение и мнение водителей транспортных средств по вопросу организации дорожного движения.

Согласно полученной информации, общественное мнение и мнение водителей транспортных средств по вопросу организации дорожного движения в целом сводится к решению следующих задач:

- проведение ремонтных работ с целью повышения уровня транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог;
- обустройство тротуаров;
- обустройство дополнительных парковочных мест в центре города;
- обустройство остановок общественного транспорта;
- установка и замена освещения.

При изучении общественного мнения в области перечня улиц, подлежащих ремонту, была изучена информация сайта «Дорожная инспекция ОНФ». Главной задачей данного проекта является ремонт дорог с учетом мнения граждан и устранение дорожных дефектов, влияющих на аварийность.

Согласно общественно мнения, список улиц, находящихся в неудовлетворительном состоянии и требующим ремонта выглядит следующим образом:

- ул. Пионерская;
- ул. Мира;
- ул. Болмата;
- пер. Плеханова;
- Коммунистический переулок;
- ул. Пушкина;

- ул. Щорса;
- ул. Кутузова;
- ул. Спортивная;
- ул. Красная;-ул. Коммунистическая;
- ул. Комсомольская.

Данный перечень улиц носит информационно - рекомендательный характер. При принятии решения об очередности ремонтных работ следует проанализировать множество факторов, в том числе общественное мнение. Кроме того требуется проведение обследования и паспортизации данных улиц, для уточнения технического состояния.

4. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД

Требование повышения качества жизни населения и долгосрочного развития экономики села обуславливает решение следующих стратегических задач:

- рост экономического потенциала, развитие рыночной инфраструктуры, привлечение инвестиций;
- оптимизация размещения производительных сил;
- рост доходов населения, сохранение здоровья, рост образовательного и культурного уровня жителей;
- стремление к долговременной экономической и экологической безопасности развития района;
- изменение демографической ситуации;
- экономное использование всех видов ресурсов и рациональное природопользование;
- современные методы организации инженерных систем и транспортной инфраструктуры.

Анализ характеристики социально-экономической ситуации, сложившейся в Суражском городском поселении на момент разработки КСОДД, показывает, что социально-экономическое развитие муниципального образования в наибольшей степени соответствует критериям сценария, описанного в стратегии социально-экономического развития.

Таким образом, используя рекомендуемый Приказом № 43 Минтранса РФ порядок определения вариантов проектирования КСОДД, наиболее подходящим является базовый вариант дальнейшего проектирования Комплексной схемы организации дорожного движения г.Сураж. Реализация варианта способствует поддержанию имеющегося социально-экономического состояния города и является рациональным направлением развития.

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

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

Документы территориального и стратегического развития к сдерживающим факторам развития относят моральный и технический износ автомобильных дорог города, связанный с постоянным недофинансированием ремонтных работ, низкие темпы строительства и ремонта дорог. Указанные факторы обуславливают снижение уровня безопасности дорожного движения, увеличение затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, перепробега транспортных средств.

По результатам укрупнённой оценки рассматривается вариант изменения транспортной инфраструктуры – базовый и оптимистичный.

Исходя из анализа характеристики социально-экономической ситуации, сложившейся в г. Сураж, базовый вариант предполагает поддержание существующей численности населения.

В связи с тем, что уровень автомобилизации на уровне среднего по России, можно прогнозировать сохранение баланса использования индивидуального и общественного транспорта в перспективе до 2030 года.

Рост интенсивности движения не будет обусловлен ростом численности населения. При данных условиях к 2030 году рост интенсивности движения транспортных потоков составит 5-7% при базовом варианте развития и 15% при оптимистичном.

Базовый вариант стратегии развития не рассчитан на значительное и

форсированное изменение социально-экономической базы муниципального образования, которое должно сопровождаться синхронным развитием транспортной инфраструктуры. Базовый сценарий включает мероприятия, направленные на обеспечение сохранности автомобильных дорог, долговечности и надежности конструкций и сооружений, повышение безопасности дорожного движения для водителей и пассажиров транспортных средств, а также велосипедистов и пешеходов, экологической безопасности объектов, на эффективность обслуживания участников движения, оптимизацию расходования средств, выделяемых на нужды дорожного хозяйства. Мероприятия по безопасности дорожного движения предусматривают выполнение горизонтальной разметки, установку барьерных ограждений, установку новых знаков и замену устаревших дорожных знаков, организацию безопасного передвижения пешеходов, а также выполнение работ по ремонту улично-дорожной сети.

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

Как отмечалось, анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД, показывает, что социально-экономическое развитие муниципального образования в наибольшей степени соответствует критериям базового варианта. Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации, не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного климата.

Таким образом, базовый вариант развития Суражского городского поселения является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки КСОДД.

В случае значительных изменений в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, т.е. в случае изменения дорожно-транспортной ситуации, Приказом № 43 Минтранса РФ предусматривается корректировка КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет. Кроме того при благоприятном развитии событий и реализации основных мероприятий, предусмотренных Генеральным планом, а в частности – строительство Северного обхода г. Сураж, и нового железобетонного моста на объездной дороге г. Сураж, социально-экономическая и транспортная ситуация во всем районе и в городе в частности существенно изменится. В таком случае будет иметь место оптимистический вариант развития экономики и транспортной инфраструктуры. Следовательно, необходимо будет в кратчайшие сроки пересмотреть и откорректировать КСОДД.

6. Разработка мероприятий по ОДД на территории г. Сураж

6.1. Разработка мероприятий по развитию улично-дорожной сети и организации дорожного движения

Все предложенные мероприятия по развитию улично-дорожной сети по видам работ можно разделить на:

- реконструктивно-планировочные;
- организационные.

По периоду их реализации:

- мероприятия на краткосрочную перспективу (0-5 лет);
- мероприятия на долгосрочную перспективу (5-10 лет).

6.1.1. Реконструктивно-планировочные мероприятия

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением существующих параметров улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- реконструкция и капитальный ремонт существующих улиц и дорог;
- строительство новых дорог, улиц и местных проездов;
- устройство дополнительных полос на примыканиях и пересечениях;
- устройство новых или реконструкция существующих остановок общественного транспорта;
- устройство элементов обустройства для повышения уровня безопасности (барьерное ограждение, дорожные знаки, разметка, знаки обратной связи с водителем, шумовые полосы и т.п.);
- устройство парковок;
- введение светофорного регулирования.

Разработка реконструктивно-планировочных мероприятий проводилась на основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялся уровень загрузки элементов существующей сети транспортными потоками. Затем, на основании данных об уровне загрузки элементов улично-

дорожной сети движением при существующем положении были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности.

6.1.2. Организационные мероприятия

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных параметров имеющейся улично-дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности. К числу основных мероприятий относятся следующие:

- введение одностороннего движения;
- мероприятия по обеспечению безопасности на пассажироперевозящем транспорте;
- работы по актуализации Комплексной схемы организации дорожного движения;
- разработка отдельных программ или проектов по повышению уровня безопасности на дорогах;
- разработка проектов по реконструкции или капитальному ремонту отдельных участков улично-дорожной сети;
- организация схемы движения грузового транспорта;
- образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленных на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения, а именно:
 - создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
 - разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по

безопасному поведению на дорогах и улицах.

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

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

Автомобильные дороги общего пользования местного значения – дороги, находящиеся в границах муниципального образования.

Протяженность автомобильных дорог местного значения в границах Суражского городского поселения составляет 65,80 км, в том числе с асфальтобетонным и цементобетонным покрытием 27,38 км.

Согласно действующим нормативам, расчетная интенсивность и скорость движения на автомобильных дорогах общего пользования г. Сураж в текущем периоде соответствуют установленным категориям. Анализ социально-экономического развития, проведенный на первом этапе работ, показывает сохранение численности населения на прогнозный период и отсутствие перспектив строительства крупных предприятий, что не приведет к существенному росту интенсивности транспортных потоков на дорожной сети. Поэтому мероприятий по изменению категории дорог не требуется.

Не все параметры, существующих дорог г. Сураж соответствуют нормативным требованиям СП 42.13330.2016, представленным в таблице 7. пункта 3.5, рекомендуется проведение обследования дорог, с последующим составлением и корректировкой паспортов на автомобильные дороги и улицы и доведением их параметров до нормативных требований. В краткосрочной перспективе 2020-2025гг. следует провести обследование и доведение до нормативных требований центральных и наиболее крупных улиц города. На 2025-2030гг – запланировать доведение до нормативных параметров 90-100%

улиц и дорог г. Сураж. Проведение ремонтных работ должно основываться на проектной документации. Решение об очередности и необходимости изменения параметров улиц и дорог, принимается Администрацией г. Сураж при планировании бюджета. При принятии решений, следует обращать внимание на ежегодное изменение социально-экономических условий поселения и сложившуюся на данный момент транспортную ситуацию.

6.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки улично-дорожной сети муниципального образования путем изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по улично-дорожной сети и изменяет параметры дорожного движения.

Для оценки изменения характеристик дорожного движения после изменения параметров транспортной сети используются методы транспортного моделирования. При этом на распределение транспортных потоков влияют следующие факторы:

- изменение во внешних транспортных связях;
- введение новых элементов сети;
- строительство нового жилого района или емкого центра тяготения транспорта;
- временного закрытия или ликвидации какого-либо элемента транспортной системы.

Анализ данных, полученных в результате обследования транспортных потоков, позволяет сделать вывод о том, что дорожная сеть г. Сураж имеет запас пропускной способности, а планируемые в расчетные сроки мероприятия по ремонту и капитальному ремонту дорожных объектов позволят избежать проблем с перегрузкой дорожной сети в будущем. К основным мероприятиям, позволяющим разгрузить улично-дорожную сеть, относится:

- обследование и ремонт существующего моста через реку Ипуть и путепровода;
- ремонт существующего моста через реку Ипуть, на ул. Фабричная;
- реконструкция ул. Фабричная и строительство нового моста запланированное на 2020-2030гг;
- строительство Северного обхода г. Сураж;
- строительство нового моста через реку Ипуть на обходной дороге г. Сураж;
- реконструкция городских дорог - походов к Северному обходу г. Сураж;
- доведение параметров автодорог Сураж – Гордеевка и Сураж – Мглин до 3-й технической категории, строительство транспортных развязок на пересечении этих автодорог с автодорогами регионального уровня;

Реализация данных мероприятий будет достаточно для разгрузки транспортных потоков улично-дорожной сети.

6.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функции и этапы внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением – это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в городе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки как на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

В г. Сураж отсутствуют светофорные объекты, при этом улично-дорожная сеть справляется с нагрузкой. Следовательно, нет необходимости вводить светофорное регулирование движения транспортных средств. Однако стоит уделить внимание безопасности движения пешеходов. Для этого необходимо

введение светофорного регулирования на пешеходных переходах через улицы и дороги в местах расположения наиболее значимых социально-культурных объектов:

- ул. Ленина, возле школы №2;
- ул. Октябрьская, район Суражского педагогического колледжа;
- ул. Октябрьская, возле школы №3;
- ул. Белорусская, возле школы №1;
- ул. Белорусская, в районе Лицея №22;
- пешеходный переход в районе автовокзала, согласно ОДД;
- ул. Ленина в районе расположения детской библиотеки, центра культуры и др. социальных объектов.

Установку светофорного регулирования пешеходных переходов следует проводить после выполнения проектно-изыскательских работ и составления проектно-сметной документации. Данные мероприятия следует провести в краткосрочной перспективе 2020-2025гг.

Так как светофорное регулирование на пешеходных переходах планируется осуществлять посредством установки транспортного светофора Т1 и пешеходного светофора П1 согласно ОДМ 218.6.003-2011, то внедрение АСУДД не требуется. В условиях не высокой загруженности улично-дорожной сети, серьезных задержек движения транспортного потока не будет возникать.

6.5. Организация системы мониторинга технического состояния автомобильных дорог

Качественное обследование дорог подразумевает съемку постоянных и переменных параметров автодороги и составление технических паспортов. Выполняется для последующего проведения по её итогам строительных и ремонтных работ, а также работ по содержанию.

В ходе обследования изучаются технические характеристики дорожного покрытия, а также состав и интенсивность движения. В список параметров обследования дорожного покрытия входит оценка фактического состояния

покрытия, бортового камня, тротуаров и составление дефектных ведомостей. Приказ Минтранса РФ от 27 августа 2009 г. №150 «О порядке проведения оценки технического состояния автомобильных дорог» определяет состав и периодичность работ по определению соответствия комплекса характеристик технического уровня автомобильной дороги и ее эксплуатационного состояния, обеспечивающего требуемые потребительские свойства автомобильной дороги. Сведения получают на основании результатов комплекса работ по обследованию, сбору и анализу информации о параметрах, характеристиках и условиях функционирования автомобильной дороги, о наличии повреждений ее элементов и причин их появления, о характеристиках транспортных потоков, требованиям технических регламентов.

Оценка технического состояния автомобильных дорог проводится в отношении всех автомобильных дорог в Российской Федерации независимо от их форм собственности и значения.

ГОСТ 33388-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению диагностики и паспортизации» распространяется на автомобильные дороги общего пользования и устанавливает общие требования и порядок выполнения работ по диагностике и паспортизации автомобильных дорог.

Диагностикой автомобильных дорог предусматривается получение полной, объективной и достоверной информации об их транспортно-эксплуатационном состоянии, условиях эксплуатации и степени соответствия потребительских свойств – требованиям существующей интенсивности и состава движения транспортного потока.

Основными задачами диагностики являются:

- сбор и систематизация исходной информации о состоянии автомобильных дорог;
- систематическое обследование и оценка состояния автомобильных дорог;
- обоснование и назначение ремонтных мероприятий;

- формирование базы данных о транспортно-эксплуатационном состоянии автомобильных дорог;
- информационно-аналитическое обеспечение для принятия управленческих решений.

Паспортизация автомобильных дорог выполняется на основе технического учета, по результатам которого предусматривается получение полной информации о наличии автомобильных дорог, их протяженности, техническом состоянии, качестве, степени износа отдельных конструктивных элементов, информации о наличии и состоянии инженерного оборудования, обустройства и обстановки дорог, линейных зданий и сооружений. Данные паспортизации используются для учета дорог, оценки их состояния и рационального планирования работ по дальнейшему развитию дорожной сети. Они могут являться исходной информацией для диагностики автомобильных дорог.

Техническому учету и паспортизации подлежат все автомобильные дороги независимо от принадлежности, состояния и вида покрытия. Учет и паспортизацию проводят по каждой автомобильной дороге или ее части. Паспорт составляется как на существующие, так и на вновь построенные (реконструированные) и введенные в эксплуатацию автомобильные дороги.

В зависимости от поставленной задачи и (или) требований заказчика технический паспорт может быть составлен как на всю дорогу, так и на отдельный участок.

Обследование, составление и корректировку паспортов на улицы и дороги г. Сураж необходимо провести в 2020-2030гг. Первый этап – паспортизация основных и центральных улиц 2020-2025гг. На втором этапе паспортизация должна охватить 90-100% улиц и дорог г. Сураж 2025-2030гг. Паспорта должны постоянно обновляться в соответствии с нормативными требованиями.

6.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей.

Дорожные знаки в совокупности с разметкой и сигналами светофорного регулирования составляют средства информирования участников дорожного движения, формирующие выбор водителем режима движения.

В пределах каждого участка должны быть выделены следующие конфликтные зоны:

- зоны оживленного пешеходного и велосипедного движения вдоль проезжей части или поперек нее, зоны возможного скопления людей на остановках общественного транспорта и т.п.;

- зоны, где часто происходит изменение скорости движения или маневры автомобилей (места кратковременной остановки большого числа транспортных средств и длительной стоянки автомобилей; участки, где часто происходят обгоны и смена полос движения; зоны, где резко уменьшается скорость движения транспортных средств из-за повышенной плотности движения; зоны, в которых ширина проезжей части, число полос, габариты высоты или допустимые нагрузки от массы транспортных средств меньше, чем на предшествующих участках; зоны с ограниченной видимостью; зоны, в которых в различное время года возникают густые туманы, гололед, сильный боковой

ветер, неровности дорожного покрытия; зоны со светофорным регулированием и односторонним движением).

Особенно опасным является перенасыщение улично-дорожной сети всевозможной яркой рекламой, которая отвлекает водителей и "забирает" важную для него информацию о направлениях и режимах движения.

Для повышения безопасности дорожного движения и информационного обеспечения участников движения необходимо проверить и привести все технические средства ОДД в соответствие разработанным ПОДД.

6.7 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы города путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих городских потоков.

В городах, где нет обходных магистралей, транзитные потоки следует пропускать по специально выделенным для этих целей улицам в обход центра города. Для транзитного движения необходимо выбирать улицы за пределами жилой застройки, минуя сложные транспортные узлы. Такие улицы должны оборудоваться соответствующими указателями, обеспечивая быструю ориентацию водителя.

Все магистрали, предназначенные для пропуска транзитного транспорта, должны отвечать следующим требованиям:

- беспрепятственно пропускать транзитный транспорт без помех для городского движения;
- обеспечивать безопасные условия движения для транспорта и пешеходов.

Вопрос о сооружении автомобильных магистралей для транзитного движения должен решаться на основании данных о размерах транзитных потоков, полученных на основании натурных обследований. При существующих условиях доля транзитного потока составляет менее 5 %.

Для базового варианта развития никакие дополнительные мероприятия по организации движения транзитных транспортных потоков не предусмотрены.

Для оптимистического варианта развития г. Сураж основным мероприятием, направленным на обеспечение пропуска основной части транзитного транспорта будет строительство Северного обхода города с новым железобетонным мостом и реконструкция автомобильной дороги Унеча – Сураж.

Так же необходимо будет проведение обследования путепровода и моста на въезде в город, по результатам которого будет принято решение о ремонте или реконструкции.

6.8. Организация пропуска грузовых транспортных средств.

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

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого превышают по ширине 2,55 м (2,6 м для рефрижераторов и изотермических кузовов), по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами, изложенными в следующих документах:

- Правила дорожного движения РФ;
- Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации от 1996г.;
- Технический регламент «О безопасности колесных транспортных

средств»;

- Правила перевозок грузов автомобильным транспортом;
- Федеральный закон №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения»;
- Приказ Минтранса России № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»;
- Кодекс об административных правонарушениях РФ;
- Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Организация пропуска грузовых транспортных средств в г. Сураж выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

Основное движение грузовых автотранспортных средств, приходится на улицы: Ленина, Мглинская, Красноармейская, Вокзальная. Схема движения грузовых транспортных средств с территории «Пролетарий» представлена на рисунке 12 и обозначена цифрой 1.

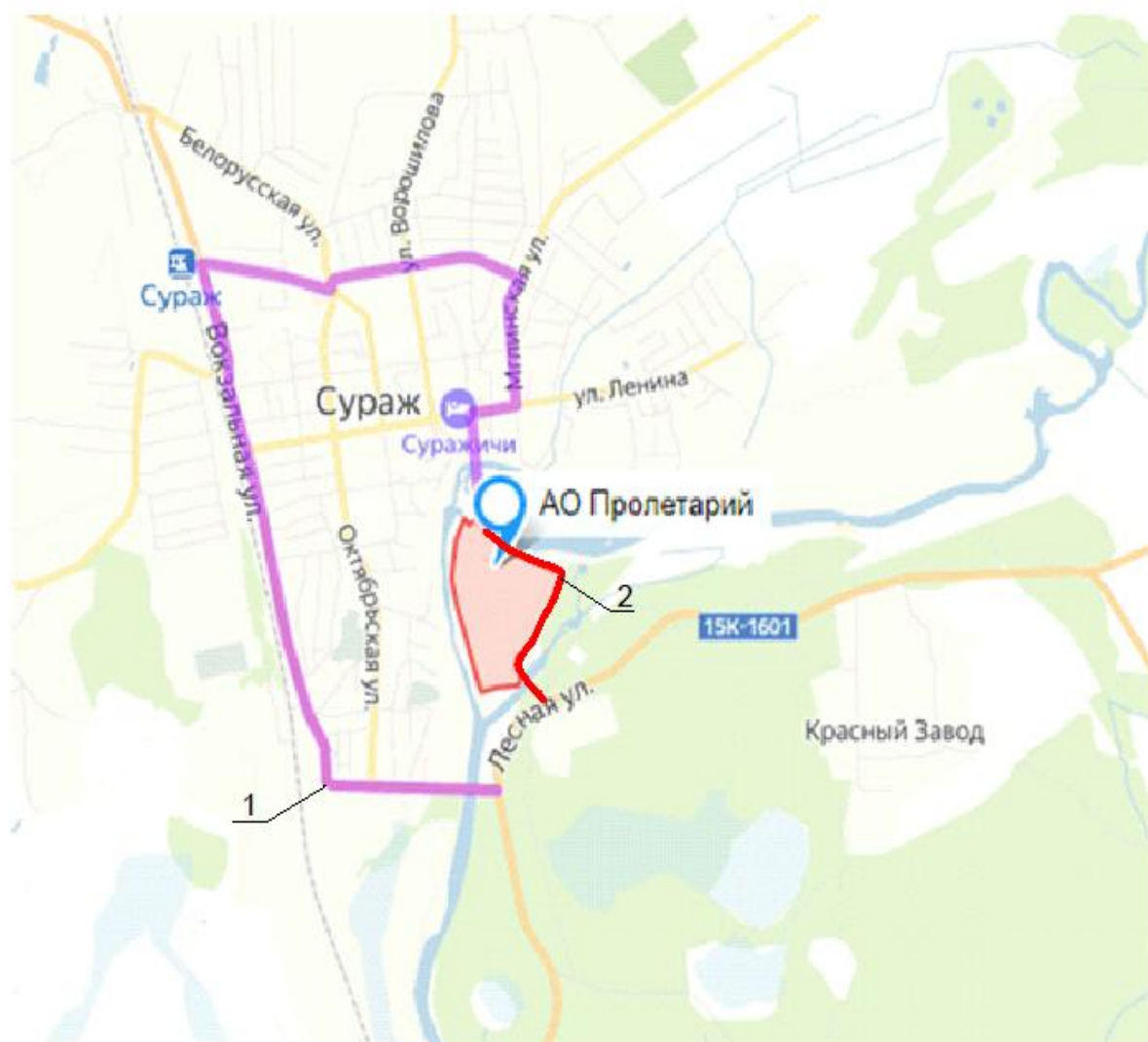


Рисунок 12 - Существующая и планируемая схема движения грузовых транспортных средств с территории завода «Пролетарий», согласно Генерального плана.

Не смотря на то, что грузовые транспортные средства пропускаются в соответствии со всеми нормами и требованиями, их движение через центральные улицы города несет множество проблем: загруженность основных улиц, ухудшение экологической ситуации в городе, быстрый износ покрытия автомобильных дорог. Кроме того, постоянный поток грузового транспорта неблагоприятно влияет на безопасность движения автомобилей и пешеходов.

В рамках реализации мероприятий заложенных в Генеральном плане, на 2020-2030гг, планируется реконструкция улицы Фабричная и строительство

моста через проток реки Ипать. В результате реализации этого проекта большегрузные транспортные средства будут направлены на внешние автомобильные дороги, минуя центр города. Схема движения грузовых транспортных средств, согласно, Генерального плана, будет проходить по маршруту №2, представленному на рисунке 12. Данный маршрут следования грузового транспорта с территории «Пролетарий» удобен и экономически выгоден не только для г. Сураж но и для самого предприятия. Как видно на схеме, существенно сокращается протяженность движения грузового транспорта по загруженным, центральным улицам города. Следовательно снижается время в пути, затраты на топливо. Кроме того, движение грузового транспорта по узким улицам города несет дополнительные неудобства для водителя и временные потери. Маршрут №2 будет проходить по ул. Фабричная, которая так же подлежит реконструкции. Грузовые машины смогут беспрепятственно, попадать на ул. Лесную, минуя центр города Сураж.

6.9 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Система ограничения доступа транспортных средств на определенные территории предназначена для решения следующих задач комплексной системы безопасности и жизнедеятельности:

- организации безопасного движения автотранспортных средств на определенных территориях, нормализации транспортной обстановки и поддержания комфортного эксплуатационного уровня функционирования объектов;
- предотвращения несанкционированного доступа транспортных средств;
- организации санкционированного допуска и дифференциации автотранспортных средств;
- диспетчеризации транспортного потока на определенных территориях;
- обеспечения и создания необходимых условий для прибытия специальной техники при возникновении внештатных ситуаций.

На территорию образовательных, медицинских, культурных и общественных мест запрещен въезд транспортных средств, перевозящих топливо, а также иные опасные для жизни и здоровья граждан грузы (за исключением перевозок, связанных с обеспечением жизнедеятельности объектов).

Въезд на территорию производств осуществляется через контрольно-пропускные пункты (КПП).

Стоянка, парковка транспортных средств на территории предприятий разрешена только на оборудованных паркингах и категорически запрещена на проездах и эстакадах.

Схема проезда (разрешенные для въезда-выезда КПП) определяется для контрагента в каждом конкретном случае на основании заключенного с ним договора, предоставляющего право проезда на территорию предприятий.

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

Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах регламентируются Правилами дорожного движения.

В населенных пунктах движение транспортных средств разрешено со скоростью не более 60 км/ч. В жилых зонах и на дворовых территориях - не более 20 км/ч. По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств. Дорожные условия должны обеспечивать безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

Рекомендации по назначению скоростного режима на отдельных участках дорог представлены в существующем проекте организации дорожного

движения на улично-дорожную сеть с. Сураж.

6.11. Формирование единого парковочного пространства

Анализ парковочных мест на территории г. Сураж показывает, что улично-дорожная сеть для нужд постоянного хранения автомобилей в устройстве дополнительных автостоянок практически не нуждается, так как на территории села преобладает частная застройка, и хранение автомобилей осуществляется на приусадебных участках. Стоянки для грузового автотранспорта организованы на территориях предприятий и организаций, эксплуатирующих данный транспорт.

Однако, в центральной части города сложилась ситуация не хватки парковочных мест в районе тяготения социально-значимых объектов. В этой ситуации личный автомобильный транспорт автовладельцы оставляют на обочинах вдоль проезжей части, тем самым сужая проезжую часть и уменьшая пропускную способность улично-дорожной сети.

Параметры стоянки для легкового автомобиля должны быть:

- ширина 2,5 метра;
- длина 5,3 метра.

При этом ширина разметки (0,1 метра) не включается в размеры парковочного места.

В случае стоянки для легковых автомобилей инвалидов все параметры увеличиваются:

- длина – 6,2 метра;
- ширина – 3,6 метра.

Количество парковочных мест для инвалидов должно составлять не менее 10% от общего количества машино-мест.

Организованные парковочные места не должны создавать помеху специализированным транспортным средствам. Въезды и выезды со стоянок автомобилей должны быть обеспечены хорошим обзором и расположены так, чтобы все маневры автомобилей осуществлялись без создания помех

пешеходам и движению транспорта на прилегающей улице. Все существующие парковки следует оборудовать знаками и нанести разметку в соответствии со схемами ОДД.

6.12. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон

Рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

Выделяют следующие задачи организации движения пешеходов:

- 1) обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог;
- 2) оборудование пешеходных переходов;
- 3) создание пешеходных (бестранспортных) зон;
- 4) выделение жилых зон;
- 5) комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортного потока. Необходимыми мерами для этого являются:

- устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии;
- устранение всевозможных помех для движения потока пешеходов (ликвидация торговых точек на тротуарах, рациональное размещение телефонных будок, киосков и т.п.), снижающих пропускную способность тротуаров.

Особенности организации пешеходных тротуаров:

- пешеходные тротуары необходимо располагать с одной или двух сторон

дороги;

- число полос движения на тротуаре и пешеходной дорожке зависит от интенсивности пешеходного движения. Число полос движения должно быть не менее двух. При суммарной интенсивности пешеходного движения в часы пик более 1000 чел./ч число полос движения на тротуаре должно быть не менее трех.

- ширина одной полосы тротуара (пешеходной дорожки) с числом полос 2 и более должно быть не менее 0,75 м. Минимальная ширина однополосной пешеходной дорожки должна быть не менее 1 м.;

- для ограничения случайного выхода пешехода на проезжую часть вдоль тротуара необходимо устраивать пешеходные ограждения или посадки кустарника. Кустарник не должен ограничивать боковую видимость. Задачи обеспечения самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог решаются на стадии строительства или реконструкции автомобильных дорог и улиц. В случае несоответствий условий пешеходного движения требованиям нормативов, задача по приведению их к соответствию может быть решена на стадии капитального ремонта магистрали.

В связи с тем, что в Генеральном плане г. Сураж не предусмотрены мероприятия по организации пешеходных зон, а так же учитывая, что большая часть центральных улиц оснащена тротуарами, предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории для формирования пространства пешеходного движения в настоящем проекте не предусмотрены.

Предлагается обустройство пешеходных тротуаров на следующих улицах:

- улица Новомглинская, тротуар с одной стороны;
- улица Октябрьская, тротуар с одной стороны на отсутствующих участках;

Точное расположение тротуара, и его параметры, устанавливается при проведение проектно-изыскательских работ.

Следующая задача, решаемая в рамках организации движения пешеходов, это оборудование пешеходных переходов.

Особенности организации пешеходных переходов:

- при интенсивности движения по дороге более 200 авт./ч в местах сосредоточения пешеходов, пересекающих дорогу, необходимо устраивать пешеходные переходы;
- в крупных населенных пунктах пешеходные переходы располагают не реже чем через 300 м.;
- в населенных пунктах протяженностью до 0,5 км устраивают не более 2 пешеходных переходов с интервалом 150 - 200 м.;
- места пешеходных переходов должны быть оборудованы и хорошо просматриваться на расстоянии не менее 150 м.;
- для того, чтобы пешеходы могли, не доходя до перехода, увидеть транспортное средство на подходах к нему, должен быть обеспечен треугольник видимости: в заштрихованной зоне (для разрешенной скорости 60 км/ч) не должно быть парапетов, заборов, зеленых насаждений и других препятствий выше 0,5 м.

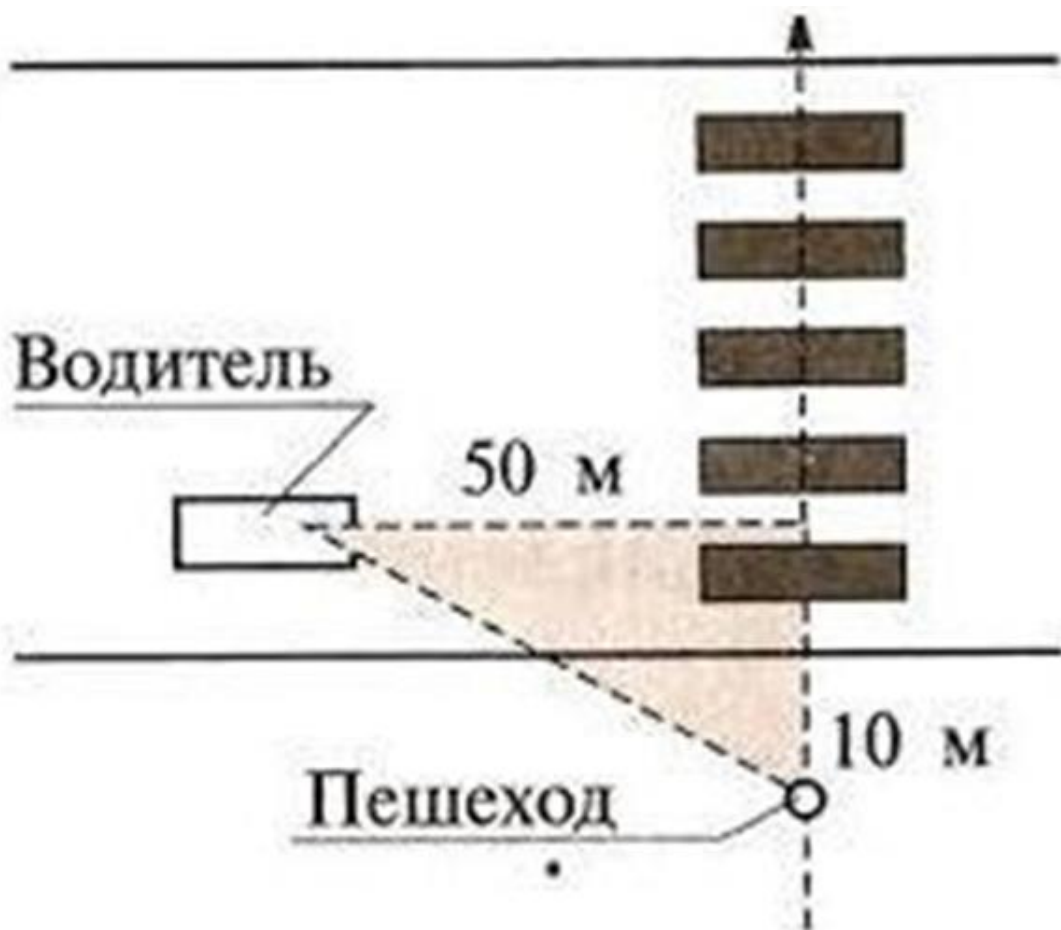


Рисунок 13 - Треугольник видимости на подходах к пешеходному переходу.

При значительном увеличении интенсивности движения транспорта и пешеходов, пешеходных переход должен перейти из разряда нерегулируемых в разряд регулируемых. Порядок организации светофорного регулирования на пешеходных переходах регламентируется. На данный момент предусматривается устройство регулируемых пешеходных переходов в места скопления социально-значимых объектов и школ.

Для улучшения пешеходной доступности пешеходных тротуаров и переходов предлагается:

- применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки,

препятствующей переходу людей;

- устройство ограждений (высоких бортов, колесоотбойных брусов), предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах;

- наглядное информирование пешеходов (с помощью указателей) об имеющихся пешеходных путях.

Обустройство пешеходных переходов следует произвести в соответствии с существующим проектом организации дорожного движения на улично-дорожную сеть г. Сураж.

Для снижения аварийности и обеспечения безопасного передвижения пешеходов к социально-значимым и образовательным объектам, рекомендуется:

1. Установка перильного ограничивающего ограждения по ул. Ленина, на участке от ул. Красной, до пер. Безымянного. Точную протяженность и места дислокации ограждения установить при проведении проектно-изыскательских работ;

2. Введение светофорного регулирования движения пешеходов:

- ул. Ленина, возле школы №2;
- ул. Октябрьская, район Суражского педагогического колледжа;
- ул. Октябрьская, возле школы №3;
- ул. Белорусская, возле школы №1;
- ул. Белорусская, в районе Лицея №22;
- пешеходный переход в районе автовокзала, согласно ОДД;
- ул. Ленина в районе расположения детской библиотеки, центра культуры и др. социальных объектов.

6.13. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Учреждения образования (далее - УО) являются объектами, требующими повышенного внимания со стороны водителей. К таким учреждениям относятся детские сады, школы, лицеи. Чтобы обезопасить движение детей к

образовательным организациям Государственной инспекцией безопасности дорожного движения была предложена инициатива составления паспортов дорожной безопасности движения.

Паспорт дорожной безопасности должен иллюстрировать точные данные об образовательном учреждении в аспекте обеспечения безопасности перемещения детей из дома в детский сад (школу) и обратно. Паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения предназначен для использования преподавательским составом и сотрудниками Госавтоинспекции в работе по разъяснению безопасного передвижения и поведения детей на улично-дорожной сети вблизи УО и на маршруте «УО-дом», для подготовки мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. При этом представители ГИБДД могут оказывать помощь в вопросах его составления и обеспечения безопасности детей на дорогах. Оригинал документа хранится непосредственно в учреждении образования, а его копия – в деле, которое заводится на него в ГИБДД.

Паспорт дорожной безопасности УО выполняет сразу несколько важных задач:

- детализировка и изучение территории района, в котором расположена образовательная организация;
- определение участков дорог, имеющих потенциальную опасность;
- разработка и воплощение проекта благоустройства прилегающей территории района для обеспечения детской безопасности (установка предупреждающих дорожных знаков, лежащих полицейских, нанесение разметки, обустройство парковочных мест, ликвидация неровностей);
- разработка маршрутов безопасного передвижения детей по территории, прилегающей к микрорайону, в котором расположено УО (в том числе, индивидуальных маршрутов);
- закрепление ответственности руководства образовательных учреждений в части организации безопасности детей.

Паспорт дорожной безопасности УО должен включать в себя следующие

разделы:

- общую информацию об учреждении образования (адрес, данные о руководстве, количестве учащихся и иные сведения);
- ситуационные планы (схемы) образовательной организации на местности;
- методические рекомендации для проведения проверок учебного учреждения, подъездных дорог к нему и пешеходных переходов;
- рекомендации по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах.

В паспорте обязательно указываются фамилии, имена, отчества, адреса и другие данные водителей школьного автобуса (при наличии), завучей образовательного учреждения, ответственных за выполнение профилактических мероприятий, касающихся детского травматизма, контакты оперативных служб.

В документе указывается график работы образовательной организации во все дни недели. В том числе, указываются сведения о расписании уроков и перемен, периодах использования стадионов и парков.

Если УО имеет автобус, подвозящий детей, дополнительно указывается время его прихода и отправления с каждой остановки.

Важнейшей составляющей паспорта дорожной безопасности УО являются схематические планы.

- план-схема А (район, в котором находится образовательная организация, с путями движения автомобилей и детей);
- план-схема Б (схема организации дорожного движения вблизи учреждения образования, включающая размещение средств организации дорожного движения, маршрутов перемещения учащихся и расположение парковочных мест);
- план-схема В (маршруты перемещения организованных групп детей от учебного учреждения к парку, стадиону или спорткомплексу);
- план-схема Г (пути движения автомобилей к местам, предназначенным для загрузки или разгрузки, а также предпочтительные пути безопасного

перемещения детей по территории УО);

- план-схема Д (нахождение автобусной (трамвайной, троллейбусной) остановки у образовательного учреждения);

- план-схема Е (пути перемещения автомобилей и детей при выполнении ремонтных или строительных работ возле учреждения образования).

Паспорт дорожной безопасности должен размещаться на официальном сайте образовательного учреждения.

В приложения к паспортам включаются планы обучающих программ для детей по безопасности на дорогах. Чем раньше дети начинают изучать эти программы, тем меньше несчастных случаев происходит на дорогах.

При подготовке паспорта следует внимательно изучать все подъезды к образовательной организации, выяснять, в каких местах возможно внезапное появление транспорта, продумывать, как можно максимально разграничить зоны проведения мероприятий с участием детей и зоны движения автомобилей.

В паспорт безопасности можно включать цитаты из ПДД, которые также желательно дублировать на информационных стендах. Детей необходимо учить пользоваться этой информацией самостоятельно, а не только с помощью взрослых.

Таким образом, рассматриваемый документ позволяет реализовать комплексные решения по профилактике дорожно-транспортного травматизма среди детей.

7. Основные мероприятия

Основные мероприятия, рассмотренные, в данной программе представлены в таблице 11.

Таблица 11 - Мероприятия по организации дорожного движения в рамках реализуемого варианта

№п/п	Группа мероприятие	Мероприятия
1.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	- Разработка и ведение технических паспортов на автомобильные дороги по ВСН 1-83; - Проведение ежегодной диагностики и оценки состояния дорожного покрытия; - Проведение работ по содержанию и ремонту автомобильных дорог и улиц; - Проведение обследования существующего моста и путепровода.
2.	Разработка проектно-сметной документации по ремонту, строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	- Разработка ПСД на автомобильные дороги общего пользования местного значения с твердым покрытием; - Разработка ПСД на локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом; - Разработка ПСД на капитальный ремонт автомобильных дорог с повышением типа дорожной одежды;
4.	Строительство, ремонт и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения	- Работы выполняются в рамках разработанной ПСД

5.	Совершенствование организации дорожного движения в населенных пунктах	- актуализация проектов организации дорожного движения старше 5 лет; - разработка ПОДД на проезд Вокзальный, и расположенный на нем ж.д. переезд; - введение ограничений скоростного режима 20 км/ч вблизи детских учреждений и 40 км/ч вблизи социально ориентированных объектов; - проектирование и строительство (реконструкция) специальных архитектурных форм для введения режима «успокоения движения» вблизи детских учреждений и социально ориентированных объектов; - корректировка проектов организации дорожного движения и установка необходимых дорожных знаков с учетом обеспечения видимости на пересечениях (треугольник видимости). В случаи не соблюдения «треугольника видимости» заменить дорожный знак 2.4 на знак 2.5; - проектирование и размещение плоскостных уличных стоянок в районе объектов притяжения людей. - обеспечение нормативного значения парковочных мест для инвалидов на автомобильных стоянках; - установка необходимых технических средств организации дорожного движения в соответствии с нормативными документами и актуализированными проектами организации дорожного движения; - своевременное обновление разметки; - содержание дорожных знаков и других средств обеспечения безопасности движения. - Доведения остановок до нормативных требований, путем проведения работ по обследованию, ремонту, реконструкции.
----	---	---

6.	Совершенствование контрольно-надзорной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения	- создание отдельного раздела на официальном сайте администрации поселения о транспортной инфраструктуре, возможностью обратной связи с пользователями для сообщений о состоянии дорожного покрытия, технических средств организации дорожного движения и т.д; - создание геоинформационной базы дорожных данных для введения учета дорожных объектов;
7.	Проведение профилактических операций по повышению безопасности дорожного движения	- Организация профилактических операций по повышению безопасности дорожного движения
8.	Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	- Совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения
9.	Обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	- Выделение стояночных мест для инвалидов на стоянках, в том числе для инвалидов колясочников; - Обустройство пешеходных переходов в районе медицинских учреждений соответствующими КСОДД, тактильными указателями
10.	Обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	- обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям по средствам установки дорожных знаков, созданию искусственных дорожных неровностей; - разработка паспортов дорожной безопасности движения.
11.	Организации пропуска грузовых транспортных средств	- введение ограничение по стоянке грузового транспорта по улично-дорожной сети в границах населенных пунктов; - организация пропуска грузовых

		транспортных средств, с предприятия «Пролетарий», минуя центральные районы г. Сураж (после строительства моста через проток реки Ипуть, планируемого на 2020-2030гг);
12.	Организации движения пешеходов	- устройство дополнительных фонарей уличного освещения на пешеходных переходах, вблизи детских учреждений, социально - ориентированных объектов, с обеспечением яркости света в 1,3-1,5 раза выше чем на остальных участках дороги; - поэтапная замена существующего освещения на современное светодиодное; - установка перильного ограничивающего ограждения по ул. Ленина, на участке от ул. Красной, до пер. Безымянного; - разработка проектов с последующим введением светофорного регулирования на улицах вблизи социально-значимых объектов;
13.	Организации велосипедного движения и других средств индивидуальной мобильности	- Обустройство велопарковками зданий школ, администрации, территорий парка, магазинов и др. социально-значимых объектов; - Проведение работ по информационному обеспечению участников движения;
14.	Развитию сети дорог, обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	- строительство северного обхода г. Сураж 2018-2030гг; - строительство мостового перехода через р. Ипуть на обходной дороге г. Сураж; - доведение параметров автодорог Сураж – Гордеевка и Сураж – Мглин до 3-й технической категории, строительство транспортных развязок на пересечении этих автодорог с автодорогами регионального уровня; - создание улично-дорожной сети с

		твёрдым покрытием в Северо-Западной части города Сураж; - Ремонт железобетонного моста по ул. Фабричная 2020-2025гг; - Реконструкция автомобильной дороги по ул. Фабричная 2020-2030гг; - Строительство нового железобетонного моста по ул. Фабричная через реку Ипутъ 2020-2030гг; - обследование и реконструкция автомобильной дороги Унеча – Сураж; - строительство дополнительного железнодорожного переезда по ул. Ленина 2020-2025гг.
--	--	--

8. Оценка эффективности предложенных мероприятий по организации дорожного движения

Эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения, проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета Суражского городского поселения, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы.

В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням:

- высокий (95 %);
- удовлетворительный (75 %);
- неудовлетворительный (если значение эффективности реализации мероприятий не отвечает приведенным выше уровням, эффективность реализации признается неудовлетворительной).

Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета Суражского городского поселения, ресурсного обеспечения осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий в разрезе источников и направлений финансирования.

Таблица 12 - Оценка эффективности мероприятий

№п/п	Группа мероприятий	Оценка эффективности
1.	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	увеличение скорости движения на 10%, снижение времени в пути на 10%, снижение вероятности ДТП на 10%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
2.	Разработка проектно-сметной документации по строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
3.	Капитальный ремонт объектов дорожного хозяйства	Увеличение скорости движения на 10%, снижение времени в пути на 10%, снижение вероятности ДТП на 10%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
4.	Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения	Увеличение скорости движения на 10%, снижение времени в пути на 10%, снижение вероятности ДТП на 10%, снижение экологической нагрузки на ОС на 10%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
5.	Совершенствование организации дорожного движения в населенных пунктах	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,

№п/п	Группа мероприятий	Оценка эффективности
6.	Установка дорожных знаков в соответствии с проектами организации дорожного движения	Увеличение скорости движения на 10%, снижение времени в пути на 10%, снижение вероятности ДТП на 12%, снижение экологической нагрузки на ОС на 12%, улучшение качества обслуживания территорий на 10%,
7.	Организации движения пешеходов;	Увеличение скорости движения на 10%, снижение времени в пути на 10%, снижение вероятности ДТП на 10%, снижение экологической нагрузки на ОС на 8%, улучшение качества обслуживания территорий на 5%,
8.	Проведение профилактических операций по повышению безопасности дорожного движения	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
9.	Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
10.	Обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
11.	Обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%, улучшение качества обслуживания территорий на 15%,

№п/п	Группа мероприятий	Оценка эффективности
12.	Организации пропуска грузовых транспортных средств;	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%,улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
13.	Формированию единого парковочного пространства;	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%,улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
14.	Организации велосипедного движения;	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%,улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
15.	Совершенствование контрольно-надзорной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%,улучшение качества обслуживания территорий на 15%,
16.	Развитию сети дорог, обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	Увеличение скорости движения на 5%, снижение времени в пути на 5%, снижение вероятности ДТП на 20%, снижение экологической нагрузки на ОС на 5%,улучшение качества обслуживания территорий на 15%,

9. Очередность реализации мероприятий

Очередность выполнения мероприятий представлена в таблице 13

Таблица 13 - Очередность выполнения мероприятий

Очередь	Группа Мероприятий
1 (1-5лет)	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.
	Разработка проектно-сметной документации по ремонту, строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.
	Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения – согласно ПСД.
	Развитию сети дорог, обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.
	Совершенствование контрольно-надзорной деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.
	Проведение профилактических операций по повышению безопасности дорожного движения.
	Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения.
	Обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов
	Обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.
	Организации движения пешеходов.
	Организации велосипедного движения и других средств индивидуальной мобильности.
	Совершенствование организации дорожного движения в населённых пунктах.

2 (5-10 лет)	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.
	Разработка проектно-сметной документации по ремонту, строительству, реконструкции и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них.
	Строительство и реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения – согласно ПСД.
	Развитию сети дорог, обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.
	Организации пропуска грузовых транспортных средств.
	Совершенствование организации дорожного движения в населенных пунктах.
	Проведение профилактических операций по повышению безопасности дорожного движения.
	Повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения участников дорожного движения
	Обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.
	Организации движения пешеходов.

10. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий в краткосрочной и долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения.

Список мероприятий на конкретном объекте, а так же стоимость определяется и детализируется после разработки проектно-сметной документации.

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

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального образования показал следующее.

Действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. При этом нормотворчество на муниципальном уровне не предусматривается.

Комплексная схема организации дорожного движения по своему статусу не

идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Комплексная схема организации дорожного движения – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий организации дорожного движения на объектах транспортной инфраструктуры различных видов. На схеме ниже представлено место КСОДД в структуре документов, определяющих развитие муниципального образования.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры являются:

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



Рисунок 14 - Место комплексной схемы организации дорожного движения в структуре документов, определяющих развитие муниципального образования.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительная безопасная транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети (УДС);

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Суражского городского поселения.

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Созданием условий для предоставления транспортных услуг населению, организацией транспортного обслуживания в границах Суражского городского поселения, нормативно-правовым, нормативно-техническим, методическим и информационным обеспечением деятельности в сфере организации дорожного движения в настоящее время занимается администрация Суражского района.

