

АДМИНИСТРАЦИЯ БЕЛОЗЕРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

От 20.02.2021 № 53

|  |
| --- |
| Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения на территории Белозерского муниципального района Вологодской области на период 2020-2035 г.г. |

Руководствуясь [статьей 15](consultantplus://offline/ref=412CC5C9D085B50F13305AD9ECB6FB285CD3CE61B33473E0534273E538E982A2C70EF4B7F3s1hFJ) Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным [законом](consultantplus://offline/ref=412CC5C9D085B50F13305AD9ECB6FB285CD4C965B63C73E0534273E538E982A2C70EF4B7F016C503s7hDJ) от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», [статьей 29](consultantplus://offline/ref=578FC60832787D360F57BEEBA6D961BAA1BC538AFFE2FF855B574D89778C6770AB589C97DB0DBE3485583FZ8P5I) Устава района

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1.Утвердить комплексную схему организации дорожного движения на территории Белозерского муниципального района Вологодской области на период 2020-2035 г.г., согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Настоящее постановление подлежит направлению в МО МВД России «Белозерский» для принятия мер в пределах полномочий.

3.Настоящее постановление подлежит опубликованию в районной газете «Белозерье» и размещению на официальном сайте Белозерского муниципального района в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

**Руководитель администрации района: Д.А. Соловьев**

СОГЛАСОВАНО:

Управляющий делами администрации

Белозерского муниципального района

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/Соловьев Д.А.

«\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2020 г.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛОЗЕРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ

до 2035 года

Вологда,

2020 год

**Заказчик:**

**Администрация Белозерского муниципального района Вологодской области**

Юридический адрес: 161200 г. Белозерск Вологодской области ул. Фрунзе д. 35

Фактический адрес: 161200 г. Белозерск Вологодской области ул. Фрунзе д. 35

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Соловьев Д.А.

**Разработчик:**

**Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич**

Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская 33-13

Фактический адрес: 160000, г. Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н

**Контакты:**

Email: ea503532@yandex.ru

Телефон: +7 (8172) 50-35-32

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Крылов И.В

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ**

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

|  |  |
| --- | --- |
| Руководитель администрации Вытегорского муниципального района | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (ФИО) |
| Руководитель администрации Вашкинского муниципального района | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (ФИО) |
| Руководитель администрации Кирилловского муниципального района | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (ФИО) |
| Руководитель администрации Череповецкого муниципального района | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (ФИО) |
| Руководитель администрации Бабаевского муниципального района | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (ФИО) |
| Начальник Департамента дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области | \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  (подпись) (ФИО) |

|  |  |
| --- | --- |
| ПАСПОРТ Комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Белозерского муниципального района Вологодской области до 2035 года | |
| **Наименование Программы** | Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Белозерского муниципального района Вологодской области |
| **Основание для разработки** | * Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; * Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 №443-ФЗ; - Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196; * Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004г. * Схема территориального планирования Белозерского муниципального района; * Генеральные планы населенных пунктов, входящих в состав района |
| **Заказчик Программы** | Администрация Белозерского муниципального района Вологодской области, 161200 г. Белозерск Вологодской области ул. Фрунзе д. 35 |
| **Разработчик Программы** | ИП Крылов Иван Васильевич, Вологодская область , г.Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н |
| **Цель Программы** | Выделение основных направлений совершенствования организации дорожного движения на улично-дорожной сети Белозерского муниципального района, обеспечивающих повышение стабильности, бесперебойности, вариативности и безопасности работы транспортного комплекса Белозерского муниципального района путем предупреждения возникновения заторовых ситуаций, снижения нагрузки на УДС, повышения безопасности дорожного движения, повышения качества транспортного обслуживания жителей района в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации, с минимальными издержками и максимальным снижением воздействия на окружающую среду. |
| **Задачи Программы** | - определение групп мероприятий, повышающих эффективность работы транспортного комплекса за счет роста его пропускных и провозных возможностей, повышения уровня координации в функционировании и развитии всех видов транспорта, обеспечения их рационального участия в перевозках для уменьшения транспортных издержек, сокращения времени пассажирских сообщений и доставки грузов потребителям, повышения качества транспортных услуг, комплексного развития ИТС на всех видах транспорта;  - переориентация транспортной политики на преимущественное развитие общественного пассажирского транспорта;  - развитие системы парковок;  - повышение уровня безопасности транспортной деятельности и снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду;  - совершенствование законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей транспортную деятельность;   * - повышение мобильности жителей района, улучшение транспортной доступности для населения других субъектов РФ. |
| **Целевые показатели (индикаторы) эффективности организации дорожного движения** | * Протяженность дорог: * Федерального значения – 0 км * Регионального значения – 460,970 км; * Местного значения – 458,099 км. * Количество маршрутов общественного транспорта, ед. – 4 регулируемых/1 нерегулируемый * Количество АЗС, ед. – 3 * Количество СТО, ед – 7 * Количество населенных пунктов – 279 в составе 1 городского и 5 сельских поселений |
| **Укрупненные описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры** | * повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; * сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба; * совершенствование и развитие опорной транспортной сети; * устройство пешеходных дорожек и тротуаров; * реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры; * обустройство остановочных пунктов. |
| **Сроки и этапы реализации Программы** | Срок реализации Программы 2020 – 2035 годы, в том числе:  краткосрочный период – 2020-2024 гг.,  среднесрочный период – 2025-2029 гг.,  долгосрочный период – 2030-2035 гг |
| **Объемы и источники финансирования Программы** | Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2020- 2035 гг. составляет:  2020-2024 гг. – \*;  2025-2029 гг. – \*  2029-2034 гг. – \*  \*-Стоимость и объемы работ уточнять на стадии проектирования  Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств Местных бюджетов, бюджета Белозерского муниципального района Вологодской области, а также за счет внебюджетных источников. |

ОГЛАВЛЕНИЕ

[ПАСПОРТ 4](#_Toc62742778)

[ВВЕДЕНИЕ 8](#_Toc62742779)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 9](#_Toc62742780)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 10](#_Toc62742781)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛОЗЕРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА 13](#_Toc62742782)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 14](#_Toc62742783)

[1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 14](#_Toc62742784)

[1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 21](#_Toc62742785)

[1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 24](#_Toc62742786)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 29](#_Toc62742787)

[1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 32](#_Toc62742788)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 35](#_Toc62742789)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 36](#_Toc62742790)

[1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 36](#_Toc62742791)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 37](#_Toc62742792)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 38](#_Toc62742793)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 39](#_Toc62742794)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 45](#_Toc62742795)

[1.14. Существующая территориально-планировочная организация Белозерского муниципального района 46](#_Toc62742796)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 48](#_Toc62742797)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 50](#_Toc62742798)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 51](#_Toc62742799)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 51](#_Toc62742800)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 51](#_Toc62742801)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 53](#_Toc62742802)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 53](#_Toc62742803)

[4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 54](#_Toc62742804)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 56](#_Toc62742805)

[4.7. Применение реверсивного движения 58](#_Toc62742806)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 58](#_Toc62742807)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 59](#_Toc62742808)

[4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 59](#_Toc62742809)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 59](#_Toc62742810)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 60](#_Toc62742811)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 60](#_Toc62742812)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 60](#_Toc62742813)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 61](#_Toc62742814)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 62](#_Toc62742815)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 62](#_Toc62742816)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 62](#_Toc62742817)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 63](#_Toc62742818)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 63](#_Toc62742819)

[4.21. Организация велосипедного движения 64](#_Toc62742820)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 65](#_Toc62742821)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 67](#_Toc62742822)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 68](#_Toc62742823)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 69](#_Toc62742824)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 70](#_Toc62742825)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 77](#_Toc62742826)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 80](#_Toc62742827)

# ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Белозерского муниципального района Вологодской области.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории Белозерского муниципального района, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

* Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 30 июля 2020 года №274;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* Схема территориального планирования Белозерского муниципального района;
* Генеральные планы населенных пунктов, входящих в состав района;
* Муниципальные программы.

Схема организации дорожного движения разработана до 2035 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

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

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



# ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

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

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения о Белозерском муниципальном районе Вологодской области**

Белозерский район расположен в западной части Вологодской области. Административный центр района находится в городе Белозерск, который расположен в центральной части района, на расстоянии 214 км от областного центра - города Вологда и 119 км от города Череповца.

Район граничит:

* на севере – с Вытегорским, Вашкинским муниципальными районами Вологодской области;
* на востоке – с Кирилловским муниципальными районом Вологодской области;
* на юге – с Кадуйским, Череповецким муниципальными районами Вологодской области;
* на западе – с Бабаевским муниципальным районом Вологодской области.

В состав Белозерского муниципального района входят 1 городское и 5 сельских поселений, в составе которых – 279 населенных пунктов. 243 населенных пункта имеет население менее 100 человек.

Далее представлена краткая характеристика городского и сельских поселений, входящих в состав муниципального района, в т.ч. перечислены наиболее крупные населенные пункты.

1. Антушевское сельское поселение (население – 1091 чел.) в составе: административного центра – с. Антушево, с. Бечевинка, д. Никоновская и др. населенных пунктов. Общая площадь поселения (с учетом земель Бечевинского сельского поселения, введенного в состав поселения Законом Вологодской области от 9 апреля 2009 года №1999-ОЗ и с учетом земель Гулинского сельского поселения, введенного в состав поселения Законом Вологодской области от 1 июня 2015 года №3666-ОЗ) – 106140 га[[1]](#footnote-2);
2. Артюшинское сельское поселение (население – 1570 чел.) в составе: административного центра – Артюшино, д. Карл Либкнехт, п. Визьма, с. Георгиевское, п. Белый Ручей, п. Лаврово и др. населенных пунктов. Общая площадь земель поселения (с учетом земель Визьменского, Енинского, Панинского сельских поселений, введенных в состав поселения Законом Вологодской области от 1 июня 2015 года №3666-ОЗ)– 237679 га;
3. Глушковское сельское поселение (население – 418 чел.) в составе: административного центра – д. Глушково, д. Панкратовка и др. населенных пунктов. Общая площадь земель поселения – 21323 га;
4. Городское сельское поселение «город Белозерск» (население – 9105 чел.) в составе: административного центра – г. Белозерск, с. Маэкса и др. населенных пунктов;
5. Куностьское сельское поселение (население – 1056 чел.) в составе: административного центра – Нижняя Мондома, с. Куность и др. населенных пунктов. Общая площадь земель поселения – 14053 га;
6. Шольское сельсое поселение (население – 1266 чел.) в составе: административного центра – с. Зубово, п. Ивановский, п. Мегринский и др. населенных пунктов. Общая площадь земель поселения (с учетом земель Городищенского сельского поселения, введенного в состав поселения Законом Вологодской области от 25 июня 2015 года №3691-ОЗ и Суховерского сельского поселения, введенного в состав поселения Законом Вологодской области от 9 апреля 2009 года №1999-ОЗ) – 158986 га;

Общая численность населения Белозерского муниципального района составляет 14506 чел. (по состоянию на 01.01.2019).

Визуально границы района и входящих в него населенных пунктов представлены на рисунке 1.1.

**Экономическая сфера**

В Белозерском районе представлены различные сферы экономики: промышленность, сельское хозяйство, туризм, торговля.

Промышленное производство в районе представлено предприятиями лесной, деревообрабатывающей промышленности. Имеющийся лесосырьевой потенциал позволил сформировать в районе многопрофильный лесопромышленный комплекс, который включает весь спектр производственных предприятий – от лесозаготовки до глубокой переработки. Наиболее крупными предприятиями лесного комплекса являются: ОАО «Белозерский леспромхоз», ООО «Белозерсклес»

На территории Белозерского района ведет производственную деятельность сельскохозяйственное предприятие молочно-товарного направления СХА (колхоз) «Рассвет». В сегодняшних условиях работа хозяйств нерентабельна, поэтому развитие агропромышленного комплекса невозможно без государственной поддержки.

Белозерский муниципальный район обладает большим потенциалом в развитии туризма: культурно-познавательного, событийного, водного, деревенского, экологического, приключенческого. Располагая богатой историей и природными ресурсами, он входит в тройку лидеров по туристической привлекательности в области.

Торговля - одна из важнейших сфер жизнеобеспечения населения. Торговля является источником поступления денежных средств и формирует основы финансовой стабильности. В сфере торговли наблюдается наивысшая предпринимательская активность. Потребительский рынок является одной из динамично развивающихся сфер экономики района. Это обусловлено высокой инвестиционной активностью малого предпринимательства в данной сфере.

**Климат**

Белозерский район характеризуется умеренно-континентальным климатом с холодной продолжительной зимой и умеренно теплым летом. Среднегодовая температура воздуха составляет + 2,4℃. В январе отмечается самая низкая температура в году: в среднем -14,7℃ и абсолютный минимум (- 46℃). Самый теплый месяц - июль со средне­месячной температурой +16,1℃ и абсолютным максимумом +35℃.

Годовая сумма осадков составляет 450-650 мм. Наибольшее количество осадков наблюдается в теплый период (в среднем около 500 мм). Около 40 % осадков выпадает в виде снега (200-210 мм). Снежный покров образуется в третьей декаде ноября и держится около 5 месяцев, достигая высоты 65-70 см. Глубина промерзания грунта от 1,5 до 1,8 м. В течение всего года преобладают ветры южной четверти. Среднегодовая скорость ветра составляет 4,8 м / сек, летом среднемесячные скорости - 4-5 м / сек, зи­мой - около 5 м / сек.

Территория района относится к строительно-климатичес­кому району IIв.

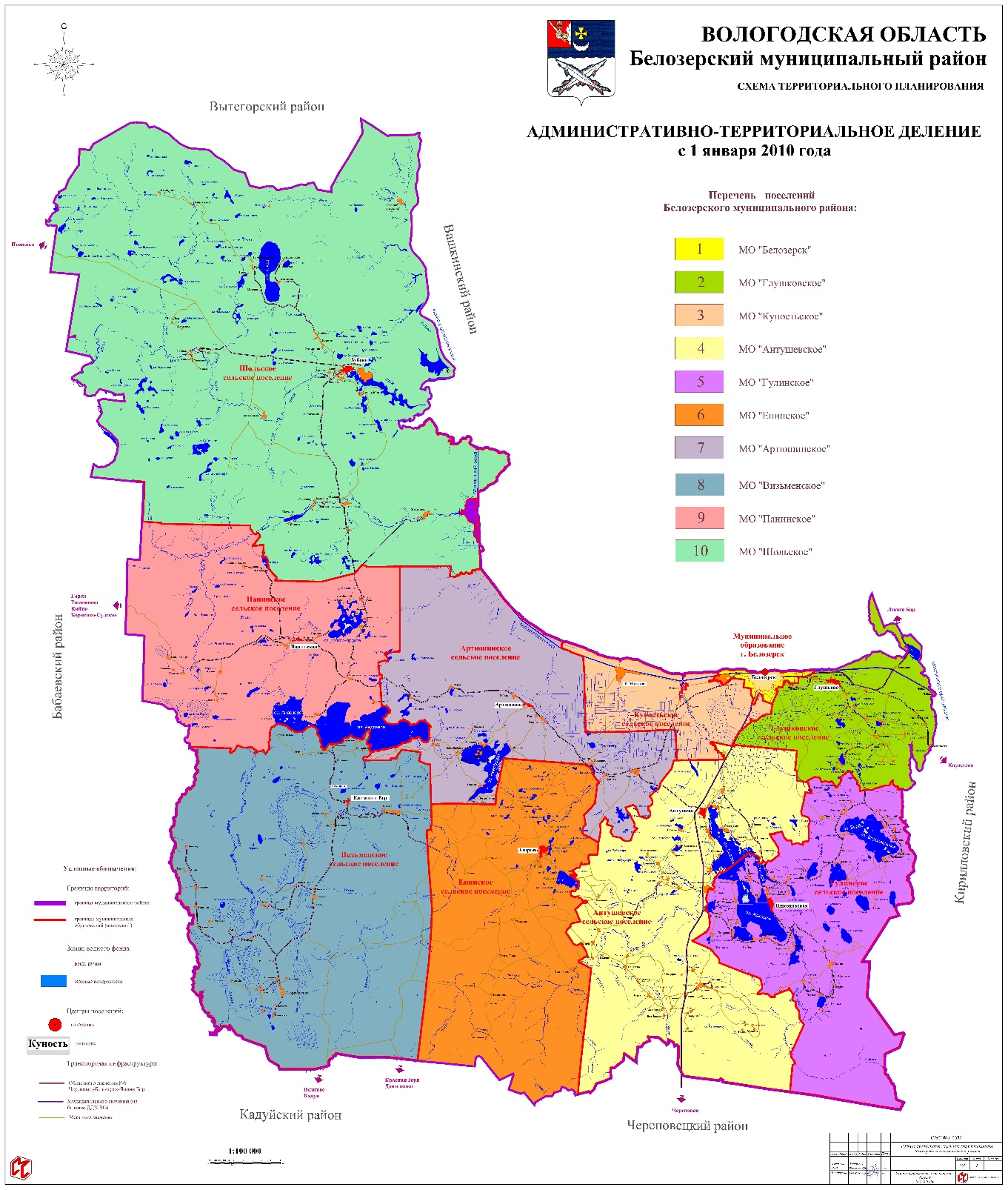


Рисунок 1.1 – Схема расположения границ Белозерского муниципального района и населенных пунктов, входящих в состав района[[2]](#footnote-3)

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛОЗЕРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

Транспортный каркас Белозерского муниципального района представлен автодорогами регионального, межмуниципального и местного значения.

Важнейшей транспортной осью Белозерского района является региональная автомобильная дорога 19К-053 Череповец - Белозерск - Липин Бор, которая пересекает территорию района по диагонали с юга на северо-восток и обеспечивает внешние связи района. Вдоль данной автомобильной дороги и на подъездах к ней расположены населенные пункты Антушевского сельского поселения и городского поселения «город Белозерск».

К второстепенным транспортным осям можно отнести следующие автодороги:

* 19Н-003 Белозерск - Карпово - Конец Мондра, 19Н-008 Бетонка - Георгиевское которые связывает населенные пункты Артюшинского сельского поселения с районной сетью дорог и административным центром района;
* 19Н-035 Перкумзь – Зубово, которая связывает населенные пункты Шольского сельского поселения с районной сетью дорог;
* 19Н-004 Белозерск – Нижняя Монома, которая связывает (наравне с а/д 19Н-003 Белозерск - Карпово - Конец Мондра) населенные пункты Куностьского сельского поселения с районной сетью дорог и административным центром района;
* 19Н-016 Глушково – Кукшево, которая связывает населенные пункты Глушковского сельского поселения с районной сетью дорог.

В Белозерском муниципальном районе искусственные сооружения представлены мостами (таблица 1.1). Транспортные развязки на территории района отсутствуют.

Таблица 1.1

Характеристики мостовых сооружений на территории Белозерского муниципального района

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование муниципального образования | Общая площадь мостов, кв.м. | Мосты, кв.м. | | |
| железобетонные | металлические | деревянные |
| 1 | Белозерский муниципальный район | 389,2 | 0 | 0 | 389,2 |
| 2 | Сельское поселение "Антушевское" | 210 | 0 | 0 | 210 |
| 3 | Сельское поселение "Артюшинское" | 90,4 | 0 | 0 | 90,4 |
| 4 | Глушковское сельское поселение | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Куностьское сельское поселение | 155,4 | 0 | 0 | 155,4 |
| 6 | Шольское сельского поселения | 835 | 585 | 0 | 250 |
| 7 | Муниципальное образование "Город Белозерск" | 0 | 0 | 0 | 0 |
|  | **Итого по району** | **1680** | **585** | **0** | **1095** |

На территории района действует водный транспорт. Судоходными путями района служат Белое озеро и река Шексна, которые входят в состав Волго-Балтийского водного пути.

В южной части г. Белозерск находится взлетно-посадочная полоса. Воздушное сообщение используется для специальных рейсов.

Железнодорожное сообщение на территории района отсутствует.

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Белозерского муниципального района Вологодской области получена из следующих источников:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. От 27.12.2019) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

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

б) региональный уровень:

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

в) местный уровень:

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

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

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

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 13.11.2019) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, внеуличного, городского наземного электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

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

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

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

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

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

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

Уставом Белозерского муниципального района, принятым решением Белозерского комитета районного самоуправления №130 от 27.07.2005 (ред. Решений Представительного Собрания Белозерского муниципального района №53 от 16.06.2015, №8 от 25.02.2016, №9 от 26.02.2018), к вопросам местного значения муниципального образования относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 02.08.2019) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

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

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

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

**1.2.3 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения**

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований Дорожного фонда Белозерского муниципального района установлен решением Представительного Собрания района от 28.02.2012 № 2 «О дорожном фонде Белозерского муниципального района».

Решением Представительного Собрания района «О бюджете Белозерского муниципального района на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов» бюджетные ассигнования Дорожного фонда на 2019 год предусмотрены в объеме 26685,2 тыс. руб. (с учетом остатка средств 2018 года в сумме 3433,9 тыс. руб.). В 2019 году расходы Дорожного фонда исполнены в объеме 25518,1 тыс. руб. или на 95,6% к бюджетным ассигнованиям.

По данным отчета средства Дорожного фонда направлены на:

- содержание сети автомобильных дорог районного значения в сумме 11416,2 тыс. руб. (2018 год - 6737,1 тыс. руб.) (с учетом сельских поселений);

- ремонт автомобильных дорог в г. Белозерске в сумме 10868,5 тыс. руб.;

- ремонт автомобильных дорог (в сельских поселениях) в сумме 1336,2 тыс. руб.;

- на приобретение дорожной техники – 561,4 тыс. руб.;

- на составление и прохождение государственной экспертизы сметной документации на капитальный ремонт автомобильных дорог, паспортизацию автомобильных дорог и разработку ПОДД в сумме 1335,8 тыс. руб.;

Остаток средств муниципального Дорожного фонда на 01.01.2020 составил 1167,2 тыс. руб.;

- 0412 «другие вопросы в области национальной политики» исполнение составило 7111,1 тыс. руб. или 99,8%. Первоначально утвержденные показатели увеличены на 1431,8 тыс. руб. Неисполненные ЛБО составили 11,5 тыс. руб. По сравнению с 2018 годом расходы по данному подразделу увеличились на 1189,6 тыс. руб. или на 20,0%.

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

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 02.08.2019) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. От 21.12.2019)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

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

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

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. От 27.12.2019) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. От 15.09.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Белозерского муниципального района в сфере организации дорожного движения также используются следующие электронные ресурсы: официальный сайт администрации Белозерского района (https://belozer.ru/), официальные сайты муниципальных образований, входящих в состав района (<https://gorod.belozer.ru/>, <http://kunost.belozer.ru/>). Также в качестве инструментов информационного обеспечения используются средства массовой информации Вологодской области (<http://vologdaregion.ru/>, <https://newsvo.ru/> и др.).

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

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Вологодской области, в том числе и в виде мобильного приложения.

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

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

**1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. 27.12.2019) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

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

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

**1.4.1.1 Анализ Генерального плана Белозерского муниципального района**

В рамках разработки данной схемы были проанализированы генеральные планы населенных пунктов, входящих в состав Белозерского муниципального района.

Генеральными планами городского и сельских поселений в составе Белозерского муниципального района предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

1. На территории Антушевского сельского поселения:

* Реконструкция автомобильной дороги д. Средняя – д. Остюнино до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги до д. Малютино до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги до д. Алексино до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги д. Большие Новишки – д. Перховта – д. Никоновская до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги до д. Старое Село до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги д. Березник – д. Поленовская – д. Еремеево – д. Хлопузово – д. Гришино до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги до д. Угол до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги до д. Филяево до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги до д. Пальцево до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги до д. Березова до IV-a технической категории
* Реконструкция автомобильной дороги Череповец-Белозерск-Л.Бор
* Реконструкция автодороги Белозерск-Карпово-К.Мондра до 3 технической категории
* Строительство автомобильной дороги Антушево – Кирьяновская

1. На территории Артюшинского сельского поселения:

* Совершенствование подъезда к д. Устье( сущ. грунт, проект гравий, протяженность 3.7 км.)
* Строительство автодороги Конец Мондра – Перкумзь – Артюшино –Антушево до 3-ей технической категории
* Капитальный ремонт с доведением до 3-ей технической категории Артюшино-Карл Либкнехт
* Реконструкция автодороги Белозерск-Карпово-Конец Мондра до 3 технической категории
* Контроль соответствия дорог с пассажирским сообщением, остановочных пунктов требованиям безопасности движения

1. На территории городского поселения «город Белозерск»:

* Строительство окружной дороги г. Белозерска в обход селитебных территорий
* Размещение автостоянок личного автотранспорта в центральной части г. Белозерск

1. На территории Глушковского сельского поселения:

* Капитальный ремонт Дорога в д.Глушково, ул. Молодежная (0,42 км)
* Ремонт асфальтового покрытия Дорога в дГлушково, пер.Торговый (0,17 км)
* Капитальный ремонт Дорога в д.Глушково, пер.Березовый (0,13 км)
* Капитальный ремонт д.Панкратовка, ул.Озерная (0,42 км)
* Капитальный ремонт д.Врегонец, ул.Приозерная (0,176 км)
* ремонт дорожного полотна Дорога д.Панкратовка-д.Верегонец (0,43 км)
* ремонт дорожного полотна Дорога д.Лукино-дПотеряево (3,2 км)
* ремонт дорожного полотна д.Никиткино-д.Малые Краснова (1,4 км)
* ремонт дорожного полотна Дорога д.Тимонино — д.Филино-Ленино (3,45 км)
* ремонт дорожного полотна Дорога д.Тимонино-д.Большие Краснова (1,17 км)
* ремонт дорожного полотна Дорога д.Большое Кожино — д.Текарево (1,53 км)
* ремонт дорожного полотна Дорога д.Никиткино — д.Туриково (от поворота с дороги Шейкино-Никиткино до д .Туриково) (1,77 км)
* Реконструкция дороги до 3-ей технической категории Глушково – Кукшево
* Совершенствование подъезда к д. М-Краснова
* Строительство моста через реку Шексну на Вогнемской переправе
* Реконструкция дороги до 3-ей Росляково - Монастырская технической категории
* Совершенствование подъезда к следующим населенным пунктам: д. Садовая, д. Пушкино, д. Мал. Третьяково, д. Бол. Краснова, д. Мал. Краснова.
* Благоустройство подъезда у д. Верегонец

1. На территории Шольского сельского поселения:

* Реконструкция и ремонт автодороги регионального значения Зубово – Перкумзь представляющей собой основное автодорожное направление для Шольского сельского поселения.
* Реконструкция автодорожного подъезда к п. Мегринский протяженностью 10,1 км.
* Реконструкция подъезда к п. Ивановский – 6,9 км.
* Ремонт межпоселковых грунтовых дорог к населенным пунктам.
* Развитие сети пассажирского автотранспорта, повышение частоты движения автобусов при сообщении с райцентром – г. Белозерском.
* Реконструкция и ремонт главных улиц, основных улиц в жилой застройке, подъездов к основным общественным учреждениям с устройством усовершенствованного покрытия (с.Зубово)
* Реконструкция существующей улично-дорожной сети (уширении проезжих частей, устройство усовершенствованного покрытия (асфальтобетон) и тротуаров на главных улицах и улицах, ведущих к объектам социального обслуживания населения (нас. Пункты Шольского сп)

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

К документам планирования территории Белозерского района относится также Схема территориального планирования (СТП) Белозерского района.

К основным задачам СТП Белозерского района относится обеспечение развития территории в целом, в т.ч. реконструкция транспортных связей как внутри района, так и с соседними регионами.

Мероприятия, запланированные СТП Белозерского муниципального района в части транспортной инфраструктуры:

* строительство автодороги Белозерск – Мигачево – Иванов Бор по 4-й технический категории
* устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Пальцево
* устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Акинино
* устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Устье
* устройство гравийного покрытия на а/д Поъезд к М-Краснова
* устройство гравийного покрытия на а/д: Подъезд к д. Слобода, Подъезд к д. Поповка
* строительство и реконструкция до 3-ей технической категории автодороги Череповец – Белозерск – Липин Бор
* создание частных предприятий по осуществлению грузопассажирских перевозок на внутрирайонном и межрайонном уровнях
* оптимизация маршрутной сети с учетом повышенных нагрузок в дачный сезон, в т.ч. отмена или изменение убыточных маршрутов, применение экспрессных, укороченных и др. форм транспортного обслуживания
* строительство автодороги Белозерск-Карпово-Конец Мондра по 3-ей технический категории.

**1.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

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

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 18.06.2019) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2033 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

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

Цели Транспортной стратегии:

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

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

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

К документам планирования регионального уровня в области транспортной инфраструктуры относится программа «Развитие транспортной системы Вологодской области на 2014-2020 годы» (постановление правительства Вологодской области от 28.10.2013 №1100 с изм. на 21.10.2019). В рамках программы предусмотрены следующие мероприятия на территории Белозерского района:

* Ремонт а/д Череповец - Белозерск - Липин Бор в Белозерском районе Вологодской области.

Кроме того, к документам планирования в части транспортной инфраструктуры относятся Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений. В рамках программ предусмотрены следующие мероприятия:

1. На территории Куностьского, Шольского сельского поселения:

- освещение автомобильных дорог.

2. На территории городского поселения «город Белозерск»:

- реконструкция автомобильных дорог.

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

Транспортная система Белозерского района представлена преимущественно автомобильным транспортом.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального района.

В целом району протяженность дорог:

* Межмуниципального значения – 459,774 км (согласно постановлению правительства Вологодской области от 14.01.2013 №13 «Об автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, находящихся на территории Вологодской области»);
* Местного значения – 485,779 км, в т.ч. в разрезе муниципальных образований:
* На территории Антушевского сельского поселения – 68,073 км;
* На территории Артюшинского сельского поселения – 50,981 км;
* На территории Глушковского сельского поселения – 8,197 км;
* На территории Куностьского сельского поселения – 13,62 км;
* На территории Шольского сельского поселения – 41,258 км;
* На территории городского поселения «город Белозерск» – 81,953;
* Вне границ населенных пунктов – 221,697 км;

По типам покрытия:

* Вне границ населенных пунктов – 194,017 км, из них:
* Асфальтобетон – 2,637 км;
* Цементобетон – 0 км;
* Гравий – 133,31 км;
* Грунт – 58,07 км.
* В границах населенных пунктов – 182,129 км, из них:
* Асфальтобетон – 2,604 км;
* Цементобетон – 0 км;
* Гравий – 7,787 км;
* Грунт – 171,738 км.

Важнейшей транспортной осью Белозерского района является региональная автомобильная дорога 19К-053 Череповец - Белозерск - Липин Бор, которая пересекает территорию района по диагонали с юга на северо-восток и обеспечивает внешние связи района. Вдоль данной автомобильной дороги и на подъездах к ней расположены населенные пункты Антушевского сельского поселения и городского поселения «город Белозерск».

К второстепенным транспортным осям можно отнести следующие автодороги:

* 19Н-003 Белозерск - Карпово - Конец Мондра, 19Н-008 Бетонка - Георгиевское которые связывает населенные пункты Артюшинского сельского поселения с районной сетью дорог и административным центром района;
* 19Н-035 Перкумзь – Зубово, которая связывает населенные пункты Шольского сельского поселения с районной сетью дорог;
* 19Н-004 Белозерск – Нижняя Монома, которая связывает (наравне с а/д 19Н-003 Белозерск - Карпово - Конец Мондра) населенные пункты Куностьского сельского поселения с районной сетью дорог и административным центром района;
* 19Н-016 Глушково – Кукшево, которая связывает населенные пункты Глушковского сельского поселения с районной сетью дорог.

Перечень существующих автодорог регионального или межмуниципального значения на территории Белозерского муниципального района представлен в таблице 1.2.

Таблица 1.2.

Перечень дорог регионального или межмуниципального значения на территории Белозерского района Вологодской области

| **№ п/п** | **Наименование автомобильных дорог общего пользования регионального (или межмуниципального значения)** | **Протяженность в границах МО, км** | **Идентификационный номер** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Белозерск - Карпово - Конец Мондра | 69,748 | 19-210 ОП МЗ 19Н-003 |
| 2 | Череповец - Белозерск - Липин Бор | 57,385 | 19-210 ОП РЗ 19К-053 |
| 3 | Перкумзь - Зубово | 37 | 19-210 ОП МЗ 19Н-035 |
| 4 | Бетонка - Георгиевское | 36,3 | 19-210 ОП МЗ 19Н-008 |
| 5 | Белозерск - Нижняя Мондома | 22,135 | 19-210 ОП МЗ 19Н-004 |
| 6 | Глушково - Кукшево | 21 | 19-210 ОП МЗ 19Н-016 |
| 7 | Георгиевское - Искрино - Пяшница | 19,8 | 19-210 ОП МЗ 19Н-015 |
| 8 | Зубово - Кузнецово с подъездом к д. Таршинская | 17,7 | 19-210 ОП МЗ 19Н-021 |
| 9 | Бетонка - Ростани - Федоровская | 14 | 19-210 ОП МЗ 19Н-049 |
| 10 | Карпово - Костино - Бакино - Буозеро | 12,5 | 19-210 ОП МЗ 19Н-024 |
| 11 | Подъезд к п. Мегринский | 10,19 | 19-210 ОП МЗ 19Н-057 |
| 12 | Вогнема - Глушково | 9,36 | 19-210 ОП МЗ 19Н-012 |
| 13 | Ступино - Ануфриево | 9 | 19-210 ОП МЗ 19Н-051 |
| 14 | Антушево - Солмас | 8 | 19-210 ОП МЗ 19Н-001 |
| 15 | Замошье - Глебово | 8 | 19-210 ОП МЗ 19Н-020 |
| 16 | Климшин Бор - Андозеро | 8 | 19-210 ОП МЗ 19Н-027 |
| 17 | Бетонка - Кема - Звоз - Орлово | 7,7 | 19-210 ОП МЗ 19Н-009 |
| 18 | Никоновская - Орлово | 7,3 | 19-210 ОП МЗ 19Н-032 |
| 19 | Артюшино - Анашкино | 7,073 | 19-210 ОП МЗ 19Н-055 |
| 20 | Хлопузово - Большие Новишки | 6,303 | 19-210 ОП МЗ 19Н-052 |
| 21 | Зубово - Мартыново | 6 | 19-210 ОП МЗ 19Н-022 |
| 22 | Кузьминка - Жидково | 5,539 | 19-210 ОП МЗ 19Н-029 |
| 23 | Перкумзь - Калинино | 5,5 | 19-210 ОП МЗ 19Н-036 |
| 24 | Карпово - Мыстино - Бараково | 4,707 | 19-210 ОП МЗ 19Н-025 |
| 25 | Остюнино - Средняя | 4,433 | 19-210 ОП МЗ 19Н-033 |
| 26 | Никоновская - Горка - Перино (до д. Горка) | 4,147 | 19-210 ОП МЗ 19Н-031 |
| 27 | Ершово - Агеево - Осинник | 4,1 | 19-210 ОП МЗ 19Н-019 |
| 28 | Глушково - Панкратовка - Росляково | 3,8 | 19-210 ОП МЗ 19Н-017 |
| 29 | Старино - Закалитье | 3,767 | 19-210 ОП МЗ 19Н-050 |
| 30 | Кресты - Река (Рыбница) | 3,6 | 19-210 ОП МЗ 19Н-028 |
| 31 | Карл Либкнехт - Анашкино | 2,8 | 19-210 ОП МЗ 19Н-023 |
| 32 | Георгиевское - Ванютино | 2,5 | 19-210 ОП МЗ 19Н-013 |
| 33 | Георгиевское - Ивановское | 2,5 | 19-210 ОП МЗ 19Н-014 |
| 34 | Росляково - Монастырская | 2,028 | 19-210 ОП МЗ 19Н-047 |
| 35 | Подъезд к д. Яковлево | 2 | 19-210 ОП МЗ 19Н-044 |
| 36 | Бетонка - Бечевинка | 1,833 | 19-210 ОП МЗ 19Н-007 |
| 37 | Шейкино - Чуриново | 1,8 | 19-210 ОП МЗ 19Н-054 |
| 38 | Бечевинка - Гридино | 1,7 | 19-210 ОП МЗ 19Н-011 |
| 39 | Никиткино - Туриково | 1,684 | 19-210 ОП МЗ 19Н-030 |
| 40 | Бетонка - Лаврово | 1,605 | 19-210 ОП МЗ 19Н-056 |
| 41 | Остюнино - Филяево | 1,6 | 19-210 ОП МЗ 19Н-034 |
| 42 | Дресвянка - Ангозеро | 1,25 | 19-210 ОП МЗ 19Н-018 |
| 43 | Бетонка - Антушево | 0,811 | 19-210 ОП МЗ 19Н-005 |
| 44 | Поселок - Артюшино | 0,59 | 19-210 ОП МЗ 19Н-046 |
| 45 | Подъезд к д. Перкумзь | 0,52 | 19-210 ОП МЗ 19Н-042 |
| 46 | Подъезд к д. Клюково (до д. Костино) | 0,466 | 19-210 ОП МЗ 19Н-040 |

Характеристики автомобильных дорог местного значения представлены в таблице 1.3.

Таблица 1.3.

Характеристики дорог местного значения на территории Белозерского района Вологодской области

| № пп | Наименование муниципального образования | Данные (по состоянию на 16.10.2018 года) | | | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Общая протяженность дороги, км | в том числе: | | | | | | |
| с твердым типом покрытия, в том числе | | | | | грунтовое, км | |
| усовершенствованный, в т.ч. | | | переходный | |  | |
| всего усовер-  шенствованный | а/б, км | ц/б, км | гравийное, км |  | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | |
| 1 | Белозерский муниципальный район | 194,017 | 5,241 | 2,637 | 0 | 133,31 | 67,15 | |
| 2 | Сельское поселение "Антушевское" | 68,073 | 2,604 | 2,604 | 0 | 2,342 | 63,127 | |
| 3 | Сельское поселение "Артюшинское" | 50,981 | 0 | 0 | 0 | 5,445 | 45,536 | |
| 4 | Глушковское сельское поселение | 8,197 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8,197 | |
| 5 | Куностьское сельское поселение | 13,62 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13,62 | |
| 6 | Шольское сельского поселения | 41,258 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41,258 | |
| 7 | Муниципальное образование "Город Белозерск" | 81,953 | 17,406 | 17,406 | 0 | 64,547 | 0 | |
|  | **Итого по району** | **458,099** | **22,647** | **22,647** | **0** | **205,644** | **229,808** | |

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

Белозерский район расположен в западной части Вологодской области. Транспортный каркас муниципального района представлен автодорогами регионального, межмуниципального и местного значения. Важнейшей транспортной осью Белозерского района является региональная автомобильная дорога 19К-053 Череповец - Белозерск - Липин Бор, которая пересекает территорию района по диагонали с юга на северо-восток и обеспечивает внешние связи района.

Автомобильный является перспективным и социально значимым для муниципального района. Между населенными пунктами района также имеется автобусное сообщение. Составным звеном инфраструктуры являются автотранспортные предприятия, обеспечивающие пассажирские и грузовые перевозки, автобусные остановки.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Белозерского муниципального района представлены в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Виды транспорта

| **Вид транспорта** | **Интенсивность использования** |
| --- | --- |
| Железнодорожный транспорт | Железнодорожный транспорт не используется |
| Водный транспорт | Судоходными путями района служат Белое озеро и река Шексна, которые входят в состав Волго-Балтийского водного пути |
| Воздушный транспорт | В южной части г. Белозерск находится взлетно-посадочная полоса. Воздушное сообщение используется для специальных рейсов |
| Автомобильный транспорт | Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный и общественный транспорт) |

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

Уровень автомобилизации населенных пунктов Белозерского района по состоянию на 2020 год принят в соответствии с Местными нормативами градостроительного проектирования, утвержденными решением Представительского Собрания района №47 от 28.06.2018. В таблице 1.5 представлена численность парка автомобилей в разрезе населенных пунктов Белозерского района.

Таблица 1.5

Численность парка автомобилей Белозерского района

| **Населенный пункт** | **Количество автомобилей, 2020 г** |
| --- | --- |
| **Белозерский район, в т.ч.:** | **5657** |
| Антушевское сельское поселение | 425 |
| Артюшинское сельское поселение | 612 |
| Глушковское сельское поселение | 163 |
| Городское поселение «город Белозерск» | 3551 |
| Куностьское сельское поселение | 412 |
| Шольское сельское поселение | 494 |

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

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

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

Пассажирские транспортные услуги на территории Вологодской области и Белозерского района, в частности, осуществляются в соответствии с Реестром межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Вологодской области. Межмуниципальные маршруты, проходящие по территории района, представлены в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Маршруты на территории Белозерского района

| **Номер маршрута** | **Наименование маршрута** | **Протяженность, км** |
| --- | --- | --- |
| 738 | Белозерск - Череповец | 114,4 |
| 703 | Белозерск - Вологда | 214,6 |
| 752 | Череповец - Шола | 184 |
| 101 | Белозерск-Н.Мондома | 18 (по нерегулируемым тарифам) |
| 105 | Белозерск-Переправа | 23 (с мая по октябрь, период действия паромной перепавы) |
| 104 | Белозерск-Ануфриево | 42,2 |
| 501 | Белозерск-Георгиевское | 89 |
| 505/3 | Белозерск-Шола | 143,4 |

На территории района движение пешеходов осуществляется преимущественно проезжим частям. Так, тротуары и пешеходные переходы частично присутствуют на территории г. Белозерск. На территории остальных населенных пунктов пешеходная инфраструктура преимущественно отсутствует.

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

Для обслуживания автотранспорта на территории муниципального района имеются здания и сооружения автосервиса (таблица 1.7).

Таблица 1.7

Перечень зданий и сооружений автосервиса

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Преприятие** | **Местоположение** | **Краткое описание** |
| 1 | АЗС РусНефть №29 | Красноармейская ул., стр. 68А, Белозерск | Заправка жидким топливом автотранспорта, придорожный сервис |
| 2 | Пункт техосмотра | ул. Свободы, 94, Белозерск | Станция технического обслуживания |
| 3 | Автосервис Терминал-Аuto | ул. Радищева, 37, Белозерск | Станция технического обслуживания |
| 4 | Автосервис | 19К-053 (между Белозерск и Росляково) | Станция технического обслуживания |
| 5 | АГЗС СеверГаз№20 | 99км автодороги Череповец-Белозерск-Л.Бор | Заправка жидким топливом автотранспорта, придорожный сервис |
| 6 | АЗС ООО «Белозерсклес» | г.Белозерск ул.Свободы | Заправка жидким топливом автотранспорта, придорожный сервис |
| 7 | ООО «Восток» | г.Белозерск ул.Красноармейская,74а | Станция технического обслуживания |
| 8 | ИП Уваров Д.А. | г.Белозерск ул.Папанинцев | Станция технического обслуживания |
| 9 | ИП Лебедев С.А. | г.Белозерск д.Гушково ул.Центральная,4 | Станция технического обслуживания |
| 10 | «Классик» ИП Фомин С.В. | г.Белозерск ул.Красноармейская,69а | Станция технического обслуживания |

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

**1.7.1 Результаты анализа параметров дорожного движения**

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

**1.7.2** **Результаты анализа параметров** **движения маршрутных транспортных средств**

Маршрутные такси и автобусы по территории муниципального района передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

**1.7.3 Результаты анализа параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, оценка организации парковочного пространства**

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

Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей на территории Белозерского района составит 362 машино-места, в т.ч. на территории г. Белозерск – 228 парковочных мест, на территории остальных населенных пунктов – не более 50 парковочных мест.

На территории небольших населенных пунктов, к которым относятся все населенные пункты, кроме г. Белозерск, необходимое количество парковочных мест обеспечивается придомовыми территориями, на которых местные жители обустраивают места для хранения автомобилей. Парковочные места имеются также у объектов социальной инфраструктуры, их количества хватает для комфортного обслуживания объектов.

На территории города Белозерска хранение автомобилей также осуществляется преимущественно на придомовых территориях. В Таблице 1.8 приведен перечень объектов притяжения транспортных потоков, оборудованных плоскостной парковкой, с указанием количества доступных машино-мест. Для обследования были выбраны наиболее крупные объекты транспортного притяжения.

Таблица 1.8

Оценка количества мест для временного хранения ТС у объектов притяжения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование объекта | Адрес | Кол-во машиномест |
| Торговая площадь | Советский проспект | 30 |
| Церковь Ионна Богослова | Ул. Сергея Викулова, 71 | 20 |
| Администрация Белозерского района | Фрунзе, 37 | 20 |
| Поликлиника | Пионерская, 40А | 20 |
| Белозерская ЦРБ | Карла Маркса, 1 | 10 |
| Администрация г. Белозерск | Советский пр-кт, 55/29 | 5 |

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

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

На территории района действуют межмуниципальные автобусные маршруты. Информация о пассажиропотоках на маршрутах отсутствует.

На территории района зарегистрированный грузовой транспорт принадлежит сельскохозяйственным предприятиям, предприятиям торговли и обрабатывающим производствам. Информация о количестве перевезенных грузов на территории муниципального района отсутствует.

Движение грузового транспорта по территории района осуществляется без ограничений.

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

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

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

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

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

На территории муниципального района светофорные объекты расположены преимущественно на территории г. Белозерск.

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

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

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

* ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

По полученным данным, дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, а дорожная разметка требует обновления.

На территории муниципального района светофорные объекты расположены преимущественно на территории г. Белозерск и соответствуют нормативным требованиям.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС муниципального района находится в нормативном состоянии.

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Организация дорожного движения на территории Белозерского муниципального района осуществляется с помощью следующих основных методов:

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

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

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

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается. Однако, анализ статистики аварийности за 2017-2019 годы показал наличие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об неэффективности применения данного метода организации дорожного движения.

Информация об искусственном освещении в разрезе населенных пунктов Белозерского муниципального района представлена в таблице 1.9.

Таблица 1.9

Характеристики искусственного освещения Белозерского муниципального района

| **Населенный пункт** | **Протяженность освещенных частей, км** |
| --- | --- |
| **Белозерский район, в т.ч.:** | **264,082** |
| Антушевское сельское поселение | 68,073 |
| Артюшинское сельское поселение | 50,981 |
| Глушковское сельское поселение | 8,197 |
| Городское поселение «город Белозерск» | 81,953 |
| Куностьское сельское поселение | 13,62 |
| Шольское сельское поселение | 41,258 |

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

В настоящее время отсутствие освещения в темное время суток вызывает многочисленные жалобы со стороны населения, повышенный травматизм, затрудняет пешеходное движение. Собственных средств населения сел для решения проблем с организацией уличного освещения недостаточно.

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

На территории района движение пешеходов осуществляется преимущественно проезжим частям. Так, тротуары и пешеходные переходы частично присутствуют на территории г. Белозерск. На территории остальных населенных пунктов пешеходная инфраструктура преимущественно отсутствует, что создает неудобства для жителей, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Таким образом, существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

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

Согласно анализу аварийности за период 2017-2019 гг., на территории Белозерского района произошло 52 ДТП (таблица 1.10). В 2017 году произошло 20 ДТП, в 2018 – 19 ДТП, в 2019 – 13 ДТП. В результате ДТП 60 человек ранено, 3 – погибло.

Таблица 1.10

Информация о ДТП на территории Белозерского района за период 2017-2019 гг.

| **№ п/п** | **Дата ДТП** | **Вид ДТП** | **Дорога** | **КМ** | **М** | **Адрес** | **Погибло** | **Ранено** | **Кол-во ТС** | **Кол-во участников** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 18.12.2019 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Красноармейская, 61А | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 2 | 03.12.2019 | Опрокидывание | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 67 | 800 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 3 | 26.10.2019 | Наезд на пешехода | Белозерск-Нижняя Мондома | 7 | 100 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 4 | 25.06.2019 | Наезд на велосипедиста |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Коммунистическая, 97 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 5 | 24.06.2019 | Столкновение | д.Средняя - п.Белый Ручей | 1 | 0 | Белозерский | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 6 | 02.06.2019 | Опрокидывание |  | 0 | 0 | Белозерский | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 7 | 25.05.2019 | Наезд на велосипедиста | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 72 | 100 | Белозерский, с/п Антушевское | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 8 | 19.05.2019 | Съезд с дороги | Антушево - Солмас | 4 | 600 | Белозерский | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 9 | 06.05.2019 | Съезд с дороги | Белозерск-Карпово-Конец-Мондра | 43 | 500 | Белозерский, д Лохта | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 10 | 01.05.2019 | Опрокидывание | Белозерск-Карпово-Конец-Мондра | 6 | 100 | Белозерский | 1 | 0 | 1 | 1 |
| 11 | 05.03.2019 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул 3 Интернационала, 83Б | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 12 | 04.03.2019 | Опрокидывание | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 60 | 500 | Белозерский | 0 | 2 | 2 | 2 |
| 13 | 25.01.2019 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, пр-кт Советский, 66 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 14 | 29.12.2018 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Дзержинского, 38-а | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 15 | 10.12.2018 | Съезд с дороги | Белозерск-Карпово-Конец-Мондра | 46 | 0 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 16 | 10.12.2018 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Коммунистическая, 51 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 17 | 07.12.2018 | Наезд на животное | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 74 | 400 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 18 | 21.09.2018 | Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее какую-либо другую деятельность |  | 0 | 0 | Белозерский, д Верегонец | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 19 | 01.09.2018 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, пер Северный, 9 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 20 | 30.08.2018 | Наезд на препятствие | Зубово - Кузнецово с П. к Д. Тапшинская | 4 | 0 | Белозерский, с/п Шольское | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 21 | 26.08.2018 | Наезд на велосипедиста |  |  |  | Белозерский, с Зубово, ул Пушкинская, 9 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 22 | 18.08.2018 | Съезд с дороги | Белозерск-Карпово-Конец-Мондра | 6 | 150 | Белозерский | 0 | 2 | 1 | 2 |
| 23 | 14.08.2018 | Наезд на пешехода |  | 0 | 0 | Белозерский, д Старое Село | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 24 | 03.08.2018 | Столкновение | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 53 | 200 | Белозерский | 0 | 1 | 3 | 3 |
| 25 | 16.07.2018 | Столкновение | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 58 | 0 | Белозерский | 0 | 4 | 2 | 4 |
| 26 | 16.07.2018 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, пр-кт Советский, 31 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 27 | 20.06.2018 | Столкновение |  |  |  | Белозерский, с Куность, ул Озерная, 23 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 28 | 29.05.2018 | Наезд на велосипедиста |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, пр-кт Советский, 49 | 0 | 2 | 2 | 3 |
| 29 | 18.05.2018 | Столкновение |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, пр-кт Советский, 67 | 0 | 4 | 2 | 4 |
| 30 | 14.04.2018 | Падение пассажира | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 80 | 500 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 31 | 15.02.2018 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, с Маэкса, ул Свободы, 75 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 32 | 03.01.2018 | Столкновение |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Красноармейская, 15 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 33 | 27.12.2017 | Съезд с дороги | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 61 | 550 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 34 | 21.12.2017 | Съезд с дороги |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Красноармейская, 41 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 35 | 16.11.2017 | Съезд с дороги | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 88 | 700 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 36 | 20.09.2017 | Съезд с дороги | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 79 | 875 | Белозерский | 0 | 2 | 1 | 3 |
| 37 | 16.09.2017 | Съезд с дороги |  |  |  | Белозерский, д Анашкино, 41 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 38 | 14.09.2017 | Съезд с дороги | Белозерск-Нижняя Мондома | 14 | 0 | Белозерский | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 39 | 26.08.2017 | Съезд с дороги | Белозерск-Карпово-Конец-Мондра | 43 | 320 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 40 | 23.08.2017 | Съезд с дороги | Белозерск-Карпово-Конец-Мондра | 33 | 600 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 41 | 10.08.2017 | Наезд на велосипедиста |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, наб П.К.Георгиевского, 53 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 42 | 08.08.2017 | Наезд на пешехода | ПЕРКУМЗЬ-ЗУБОВО | 35 | 800 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 43 | 26.07.2017 | Столкновение |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Карла Маркса, 85 | 0 | 1 | 2 | 2 |
| 44 | 14.07.2017 | Съезд с дороги | ЧЕРЕПОВЕЦ-БЕЛОЗЕРСК-ЛИПИН БОР | 62 | 783 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 45 | 03.07.2017 | Столкновение |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Свободы, 59 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 46 | 04.05.2017 | Наезд на препятствие |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Ленина, 17 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 47 | 22.04.2017 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, д Зорино, 94 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 48 | 21.04.2017 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Энгельса, 12 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 49 | 19.04.2017 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, г Белозерск, ул Энгельса, 12 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 50 | 04.03.2017 | Наезд на пешехода |  |  |  | Белозерский, с Антушево, 116 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 51 | 04.03.2017 | Наезд на препятствие |  |  |  | Белозерский, с Антушево, 95 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| 52 | 21.01.2017 | Съезд с дороги | Белозерск-Карпово-Конец-Мондра | 3 | 450 | Белозерский | 0 | 1 | 1 | 1 |

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на пешехода (28%), съезд с дороги (27%), столкновение (8%). Возникновение дорожно-транспортных происшествий связано с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств, неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

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

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги:

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

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Существующая территориально-планировочная организация Белозерского муниципального района

Белозерский район расположен в западной части Вологодской области. Административный центр района находится в городе Белозерск, который расположен в центральной части района, на расстоянии 214 км от областного центра - города Вологда и 119 км от города Череповца.

Район граничит:

* на севере – с Вытегорским, Вашкинским муниципальными районами Вологодской области;
* на востоке – с Кирилловским муниципальными районом Вологодской области;
* на юге – с Кадуйским, Череповецким муниципальными районами Вологодской области;
* на западе – с Бабаевским муниципальным районом Вологодской области.

Анализ исторически сложившейся территориальной организации района выявляет ее линейно-центровую планировочную структуру, которая формировалась под влиянием природного и транспортного каркаса территории. Вытянутость района в меридиональном направлении, чередование лесных территорий с озерами, болотами, холмами и открытыми участками полей и пашен – составляющие архитектурно-планировочной организации территории Белозерского района.

Формирование планировочной структуры района происходило главным образом под воздействием развитой речной и озерной сети, представленной, главным образом, Белым озером, реками Шексна, Ковжа, Шола, Андога, Мегра и их притоками. В настоящее время они утратили свою главенствующую роль в связи с развитием других, более мощных транспортных коммуникаций, но могут получить развитие как рекреационные оси. Белое озеро является стержнем формирования исторической планировочной структуры района.

Сложившаяся территориальная организация района представляет собой достаточно четкую планировочную структуру, включающую планировочные оси и планировочный центр.

Планировочная структура района сформировалась как моноцентрическая. Основным транспортно-планировочным системообразующим центром района является г. Белозерск. Он является полифункциональным центром, градообразующая база которого представлена комплексом отраслей экономики (деревообрабатывающая и пищевая промышленность, автомобильный и водный транспорт, строительство и др.). Обладая промышленным, социальным и культурным потенциалом, являясь центром муниципального района, Белозерск выполняет функции центра («полюса роста») Белозерской туристско-рекреационной зоны и центра Белозерской системы расселения. Транспортная доступность г. Белозерска для большинства населенных пунктов не превышает двух часов.

Планировочная структура района характеризуется наличием нескольких планировочных осей: транспортных и водных.

Главная планировочные оси района в меридиональном направлении – автомобильная дорога регионального значения Белозерск - Череповец – Липин-Бор. Кроме того, выделяется основная водно-планировочная ось района – Волго-Балтийский канал. Эти оси играют роль главных внешних связей района с другими областями и районами.

Система главных осей дополняется второстепенными транспортно-планировочными осями, которыми являются автодороги местного значения: в широтном направлении – Белозерск-Бабаево, в меридиональном – Белозерск-Зубово, в широтно-меридиональном – Белозерск-Георгиевское. Они обеспечивают, главным образом, внутрирайонные связи центра системы расселения г. Белозерска с сельскими населенными пунктами.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Схема территориального планирования Белозерского муниципального района определяет главным принципом развития – создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

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

По состоянию на 01.01.2019 численность населения Белозерского муниципального района составила 14506 жителей.

Проектная численность населения (таблица 2.2) принята на основании динамики численности населения за период 2015-2019 гг. (таблица 2.1).

Таблица 2.1

Численность населения за период 2015-2019 гг. (в разрезе населенных пунктов

Белозерского муниципального района)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| **Белозерский район, в т.ч.:** | **15752** | **15424** | **15141** | **14785** | **14506** |
| Антушевское сельское поселение | 1219 | 1196 | 1170 | 1125 | 1091 |
| Артюшинское сельское поселение | 1797 | 1715 | 1680 | 1624 | 1570 |
| Глушковское сельское поселение | 493 | 469 | 453 | 431 | 418 |
| Городское поселение «город Белозерск» | 9641 | 9525 | 9369 | 9236 | 9105 |
| Куностьское сельское поселение | 1154 | 1126 | 1121 | 1078 | 1056 |
| Шольское сельское поселение | 1448 | 1393 | 1348 | 1291 | 1266 |

Таблица 2.2

Прогнозная численность населения (в разрезе населенных пунктов

Белозерского муниципального района)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Населенный пункт | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025-2029 | 2030-2035 |
| **Белозерский район, в т.ч.:** | **14169** | **13874** | **13543** | **13248** | **12917** | **11369** | **9491** |
| Антушевское сельское поселение | 1060 | 1026 | 993 | 960 | 927 | 761 | 562 |
| Артюшинское сельское поселение | 1511 | 1480 | 1408 | 1378 | 1305 | 1069 | 760 |
| Глушковское сельское поселение | 397 | 379 | 360 | 341 | 323 | 229 | 117 |
| Городское поселение «город Белозерск» | 8965 | 8812 | 8687 | 8534 | 8410 | 7702 | 6870 |
| Куностьское сельское поселение | 1024 | 1011 | 975 | 961 | 925 | 812 | 663 |
| Шольское сельское поселение | 1212 | 1166 | 1120 | 1074 | 1027 | 796 | 519 |

Уровень автомобилизации населенных пунктов Белозерского района по состоянию на 2020 год принят в соответствии с Местными нормативами градостроительного проектирования и составляет 390 авт./1000 чел. На расчетный срок (2035 г.) предполагается увеличение уровня автомобилизации до 615 авт./1000 чел.

Количество автомобилей в разрезе населенных пунктов представлено в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Численность парка автомобилей Белозерского района

| Населенный пункт | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025-2029 | 2030-2035 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Белозерский район, в т.ч.:** | **5618** | **5688** | **5762** | **5812** | **5969** | **5837** |
| Антушевское сельское поселение | 416 | 417 | 418 | 417 | 400 | 346 |
| Артюшинское сельское поселение | 599 | 591 | 599 | 587 | 561 | 467 |
| Глушковское сельское поселение | 153 | 151 | 148 | 145 | 120 | 72 |
| Городское поселение «город Белозерск» | 3569 | 3649 | 3712 | 3785 | 4044 | 4225 |
| Куностьское сельское поселение | 409 | 410 | 418 | 416 | 426 | 408 |
| Шольское сельское поселение | 472 | 470 | 467 | 462 | 418 | 319 |

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Белозерском муниципальном районе.

1 вариант – на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог в нормативное состояние – обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров, ремонт бортового камня. Усовершенствование типов покрытий отдельно взятых кварталов. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекту организации дорожного движения.

2 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. В добавление ожидается расширение существующей сети дорог в районах перспективной застройки других кварталов.

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавлении ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Белозерского муниципального района.

По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

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

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Белозерского муниципального района запланированы мероприятия по строительству автомобильных дорог и искусственных сооружений (таблица 4.1).

Таблица 4.1

Мероприятия по обеспечению транспортной связанности

| **№ п/п** | **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Антушевское сельское поселение | Строительство автомобильной дороги через населенные пункты Конец Мондра- Перкумзь- Артюшино- Антушево 3 категории(автодороги Белозерск-Карпово-К.Мондра, Антушево-Солмас) | 2020-2035 |
| 2 | Глушковское сельское поселение | Строительство моста через реку Шексну на Вогнемской переправе | 2020-2035 |
| 3 | Белозерский район | Строительство автодороги Белозерск – Мигачево – Иванов Бор по 4-й технический категории | 2020-2035 |

Кроме того, реализация увеличения транспортной связанности территории связана с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

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

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

Важнейшей транспортной осью Белозерского района является региональная автомобильная дорога 19К-053 Череповец - Белозерск - Липин Бор, которая пересекает территорию района по диагонали с юга на северо-восток и обеспечивает внешние связи района.

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

* дороги населенных пунктов;
* дороги муниципального района.

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

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

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

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

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

Ширина главных улиц в красных линиях (рис. 1,2,3) 15,0 – 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 – 10,5 м.

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

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

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

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

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

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

На территории Белозерского района мероприятий по категорированию дорог не предусмотрено.

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по дорогам межмуниципального, регионального и местного значения. Основные дороги района регионального и местного значения указаны в разделе 1.5 данной схемы.

Анализ данных интенсивности и прогнозирования перспективных потоков, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность автодорог района далека от исчерпания. Изменение распределения транспортных потоков в Белозерском муниципальном районе не планируется.

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

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

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

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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

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

Дорожная сеть в Белозерском муниципальном районе не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Белозерском муниципальном районе нет.

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

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

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

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

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

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

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

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

Можно сделать следующие выводы:

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

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

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

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

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

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

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

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

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

На территории Белозерского района к мероприятиям по совершенствованию информационного обеспечения участников дорожного движения относятся мероприятия по установке информационных дорожных знаков (начало/конец нас. пункта) в соответствии с ПОДД на территориях Глушковского, Куностьского сельских поселений.

## Применение реверсивного движения

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

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

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

На территории Белозерского муниципального района нет необходимости в организации реверсивного движения, это связано с малым транспортным парком района.

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

На территории Белозерского муниципального района действуют автобусные межмуниципальные маршруты.

В рамках разработки КСОДД для Белозерского муниципального района предусмотрены следующие мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств (таблица 4.2).

Таблица 4.2

Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

| **№ п/п** | **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- | --- |
| 2 | Шольское сельское поселение | Развитие сети пассажирского автотранспорта, повышение частоты движения автобусов при сообщении с райцентром – г. Белозерском. | 2020-2035 |
| 3 | Белозерский район | оптимизация маршрутной сети с учетом повышенных нагрузок в дачный сезон, в т.ч. отмена или изменение убыточных маршрутов, применение экспрессных, укороченных и др. форм транспортного обслуживания | 2020-2035 |
| 4 | Белозерский район | создание частных предприятий по осуществлению грузопассажирских перевозок на внутрирайонном и межрайонном уровнях | 2020-2035 |

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Пропуск транзитных транспортных потоков связан со строительством автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (мероприятия приведены в разделе 4.1), а также с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

Кроме того, к мероприятиям по организации пропуска относится строительство объектов придорожного сервиса, строительство обходов населенных пунктов (таблица 4.3).

Таблица 4.3

Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков

| **№ п/п** | **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Городское поселение «город Белозерск» | Строительство окружной дороги г. Белозерска в обход селитебных территорий | 2020-2024 |

## Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

Реализация мероприятий по пропуску транзитных грузовых транспортных средств связана с организацией пропуска транзитных транспортных потоков (мероприятия приведены в разделе 4.9), строительством автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (мероприятия приведены в разделе 4.1), а также с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

Кроме того, на расчетный период предусмотрено создание частных предприятий по осуществлению грузопассажирских перевозок на внутрирайонном и межрайонном уровнях.

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

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

В рамках разработки КСОДД для Белозерского муниципального района предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

К мероприятиям по ограничению скорости на территории Белозерского муниципального района относятся мероприятия по установке знаков ограничения скорости на территориях населенных пунктов в соответствии с ПОДД.

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

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

В рамках разработки КСОДД для Белозерского муниципального района предусмотрено размещение автостоянок личного автотранспорта в центральной части г. Белозерск.

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

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

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

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

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

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

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

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и пешеходных переходах при наличии хотя бы одного из следующих условий:

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

Таблица 4.4

Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

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

*Условие 2.* Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

*Условие 3.* Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

*Условие 4.* На перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

На территории Белозерского муниципального района обустройство светофорных объектов не предусмотрено.

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

На территории Белозерского муниципального района изменение режимов светофорного регулирования не требуется.

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

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

Кроме того, на территории населенных пунктов необходима реализация следующих мероприятий (таблица 4.5).

Таблица 4.5.

Мероприятия по устранению помех движению

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Адрес** | **Мероприятие** | **Сроки реализации** |
| Куностьское сельское поселение | освещение автомобильных дорог | 2020-2024 |
| Шольское сельское поселение | освещение автомобильных дорог | 2020-2024 |
| Городское поселение «город Белозерск» | Установка дорожных знаков (приоритеты и др.) в соответствии с ПОДД | 2020-2024 |
| Глушковское сельское поселение | Установка дорожных знаков (приоритеты и др.) в соответствии с ПОДД | 2021-2035 |
| Глушковское сельское поселение | Установка искусственного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2035 |
| Куностьское сельское поселение | Установка дорожных знаков (приоритеты и др.) в соответствии с ПОДД | 2021-2035 |

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

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

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения на территории Белозерского муниципального района входят мероприятия по обустройству тротуаров и пешеходных переходов в границах населенных пунктов.

Таблица 4.6.

Мероприятия по организации движения пешеходов

| **№ п/п** | **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | городское поселение "город Белозерск" | Установка дорожных знаков (пешеходный переход) в соответствии с ПОДД | 2020-2024 |
| 2 | городское поселение "город Белозерск" | Установка пешеходных ограждений в соответствии с ПОДД | 2020-2024 |
| 3 | городское поселение "город Белозерск" | Обустройство тротуаров в соответствии с ПОДД | 2020-2024 |
| 4 | городское поселение "город Белозерск" | Обустройство тротуара на ул. Свободы от ул. 12 Декабря до ул Луначарского | 2020-2024 |
| 5 | Глушковское сельское поселение | Обустройство тротуаров в соответствии с ПОДД | 2021-2035 |
| 6 | Глушковское сельское поселение | Установка дорожных знаков (пешеходный переход) в соответствии с ПОДД | 2021-2035 |
| 7 | Глушковское сельское поселение | Установка пешеходных ограждений в соответствии с ПОДД | 2021-2035 |
| 8 | Куностьское сельское поселение | Обустройство тротуаров в соответствии с ПОДД | 2021-2035 |

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

В рамках разработки КСОДД для Белозерского муниципального района мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусмотрено.

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Организация велосипедного движения

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

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Белозерского муниципального района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

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

В целях развития сети дорог Белозерского муниципального района планируются мероприятия содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции автомобильных дорог общего пользования.

Перечень мероприятий представлен в таблице 4.7.

Таблица 4.7

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Белозерского муниципального района

| **№ п/п** | **Адрес** | **Мероприятие** | **Срок реализации** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автомобильной дороги д. Средняя – д. Остюнино до IV-a технической категории | 2020-2024 |
| 2 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автомобильной дороги до д. Малютино до IV-a технической категории | 2021-2035 |
| 3 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автомобильной дороги до д. Алексино до IV-a технической категории | 2021-2035 |
| 4 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автомобильной дороги д. Большие Новишки – д. Перховта – д. Никоновская до IV-a технической категории | 2021-2035 |
| 5 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автомобильной дороги до д. Старое Село до IV-a технической категории | 2021-2035 |
| 6 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автодорог «Хлопузово-Большие Новишки», «Хлопузово-Возмозеро», «Подъезд к д.Гришино» до IV технической категории | 2020-2035 |
| 7 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автомобильной дороги до д. Угол до IV-a технической категории | 2021-2035 |
| 8 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автомобильной дороги до д. Филяево до IV-a технической категории | 2020-2035 |
| 9 | Антушевское сельское поселение | Реконструкция автомобильной дороги до д. Пальцево до IV-a технической категории | 2021-2035 |
| 10 | Артюшинское сельское поселение | Совершенствование подъезда к д. Устье( сущ. грунт, проект гравий, протяженность 3.7 км.) | 2020-2035 |
| 11 | Артюшинское сельское поселение | Капитальный ремонт с доведением до 3-ей технической категории Артюшино-Карл Либкнехт | 2020-2035 |
| 12 | Артюшинское сельское поселение | Капитальный ремонт с доведением до 3-ей технической категории Белозерск- Карпово-К.Мондра | 2020-2035 |
| 13 | Глушковское сельское поселение | Капитальный ремонт Дорога в д.Глушково, ул. Молодежная (0,42 км) | 2021-2035 |
| 14 | Глушковское сельское поселение | Ремонт асфальтового покрытия Дорога в дГлушково, пер.Торговый (0,17 км) | 2021-2035 |
| 15 | Глушковское сельское поселение | Капитальный ремонт Дорога в д.Глушково, пер.Березовый (0,13 км) | 2021-2035 |
| 16 | Глушковское сельское поселение | Капитальный ремонт д.Панкратовка, ул.Озерная (0,42 км) | 2021-2035 |
| 17 | Глушковское сельское поселение | Капитальный ремонт д.Врегонец, ул.Приозерная (0,176 км) | 2021-2035 |
| 18 | Глушковское сельское поселение | ремонт дорожного полотна Дорога Подъезд к д.Верегонец (0,35 км) | 2021-2035 |
| 19 | Глушковское сельское поселение | ремонт дорожного полотна Дорога д.Лукино-дПотеряево (3,2 км) | 2021-2035 |
| 20 | Глушковское сельское поселение | ремонт дорожного полотна д.Никиткино-д.Малые Краснова (1,4 км) | 2021-2035 |
| 21 | Глушковское сельское поселение | ремонт дорожного полотна Дорога д.Тимонино — д.Филино-Ленино (3,45 км) | 2021-2035 |
| 22 | Глушковское сельское поселение | ремонт дорожного полотна Дорога д.Большое Кожино — д.Текарево (1,53 км) | 2021-2035 |
| 23 | Глушковское сельское поселение | ремонт дорожного полотна Дорога д.Никиткино — д.Туриково (от поворота с дороги Шейкино-Никиткино до д .Туриково) (1,77 км) | 2021-2035 |
| 24 | Глушковское сельское поселение | Реконструкция дороги до 3-ей технической категории Глушково – Кукшево | 2020-2022 |
| 25 | Глушковское сельское поселение | Совершенствование подъезда к д. М-Краснова | 2021-2035 |
| 26 | Глушковское сельское поселение | Реконструкция дороги до 3-ей Росляково - Монастырская технической категории | 2020-2035 |
| 27 | Глушковское сельское поселение | Совершенствование подъезда к следующим населенным пунктам: д. Садовая, д. Пушкино, д. Мал. Третьяково, д. Бол. Краснова, д. Мал. Краснова. | 2020-2035 |
| 28 | Шольское сельское поселение | Реконструкция и ремонт автодороги «Перкумзь-Зубово, протяженностью 37км, входящей в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения на территории Белозерского района, представляющей собой основное автодорожное направление для Шольского сельского поселения | 2020-2035 |
| 29 | Шольское сельское поселение | Реконструкция автодороги «Подъезд к п.Мегринский». | 2020-2035 |
| 30 | Шольское сельское поселение | Реконструкция подъезда к п. Ивановский – 6,9 км. | 2020-2035 |
| 31 | Шольское сельское поселение | Ремонт межпоселковых грунтовых дорог к населенным пунктам. | 2020-2035 |
| 32 | Шольское сельское поселение | реконструкция и ремонт главных улиц, основных улиц в жилой застройке, подъездов к основным общественным учреждениям с устройством усовершенствованного покрытия (с.Зубово) | 2020-2035 |
| 33 | Белозерский район | устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Пальцево | 2020-2035 |
| 34 | Белозерский район | устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Акинино | 2020-2035 |
| 35 | Белозерский район | устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Поповка | 2020-2035 |
| 36 | Белозерский район | Ремонт а/д Череповец - Белозерск - Липин Бор в Белозерском районе Вологодской области | 2020-2022 |
| 37 | Антушевское сельское поселение | Ремонт покрытия проезжей части на центральных улицах с. Антушево | 2021-2035 |
| 38 | Антушевское сельское поселение | Ремонт покрытия проезжей части а/д «Бетонка-Ростани-Федоровская», «Подъезд к д.Ростани», ремонт автодороги внутри населенного пункта д.Ростани | 2021-2035 |
| 39 | Антушевское сельское поселение | ремонт автодороги Бетонка-Бечевинка с обустройством твердого покрытия | 2021-2035 |
| 40 | Антушевское сельское поселение | ремонт центральных улиц с. Бечевинка с обустройством твердого покрытия | 2021-2035 |
| 41 | Антушевское сельское поселение | ямочный ремонт а/д Бечевинка-Гридино-Верещагино | 2020-2024 |
| 42 | Антушевское сельское поселение | Ремонт автодороги Никоновская-Орлово | 2020-2024 |
| 43 | Антушевское сельское поселение | ремонт улиц в с. Чулково | 2021-2035 |
| 44 | Антушевское сельское поселение | ремонт улиц в с. Зорино | 2021-2035 |
| 45 | Антушевское сельское поселение | обустройство ж/б моста на Зорино в с. Антушево | 2021-2035 |
| 46 | Белозерский район | Ремонт автодороги Бетонка-Кема-Звоз-Орлово | 2020-2024 |
| 47 | Белозерск | ремонт ул. Володарского с обустройством твердого покрытия, г. Белозерск | 2021-2035 |
| 48 | Белозерск | ремонт ул. Энгельса от ул. К.Маркса до ул. Бр.Шамариных, г. Белозерск | 2021-2035 |
| 49 | Белозерск | ремонт ул. Коммунистическая от ул. Дзержинского до ул. 3 Интернационала, г. Белозерск | 2021-2035 |
| 50 | Белозерск | ремонт ул. 3 Интернационала от ул. Коммунистическая до Советского пр-та, г. Белозерск | 2021-2035 |
| 51 | Белозерск | ремонт ул. Бр. Шамариных от ул. Энгельса до ул. Свободы, г. Белозерск | 2021-2035 |
| 52 | Белозерск | ремонт ул.Луначарского от ул. Свободы до наб. Георгевского с обустройством переходно-скоростного или твердого покрытия | 2021-2035 |

## Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления.

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

На территории Белозерского городского поселения мероприятий по установке камер автоматической фиксации нарушений ПДД не запланировано.

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Белозерского муниципального района предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

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

Периоды реализации:

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

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

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

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

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| № п/п | Наименование мероприятия | Годы реализации | Объем финансирования, тыс.руб. | Источник финансирования | Непосредственный результат выполнения мероприятия |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Белозерский муниципальный район** | | | | | | |
| 1 | строительство автодороги Белозерск – Мигачево – Иванов Бор по 4-й технический категории | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение транспортной доступности |
| 2 | устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Пальцево | 2020-2035 | \* | Муниципальный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 3 | устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Акинино | 2020-2035 | \* | Муниципальный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 4 | устройство гравийного покрытия на а/д Подъезд к д. Поповка | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 5 | создание частных предприятий по осуществлению грузопассажирских перевозок на внутрирайонном и межрайонном уровнях | 2020-2035 | \* | Внебюджетные источники | Создание комфортных условий для граждан |
| 6 | оптимизация маршрутной сети с учетом повышенных нагрузок в дачный сезон, в т.ч. отмена или изменение убыточных маршрутов, применение экспрессных, укороченных и др. форм транспортного обслуживания | 2020-2035 | \* | Муниципальный бюджет | Создание комфортных условий для граждан |
| 7 | ремонт а/д Череповец - Белозерск - Липин Бор в Белозерском районе Вологодской области | 2020-2022 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 8 | Ремонт автодороги Бетонка-Кема-Звоз-Орлово | 2020-2024 |  | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Антушевское сельское поселение** | | | | | | |
| 9 | Реконструкция автомобильной дороги д. Средняя – д. Остюнино до IV-a технической категории | 2020-2024 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 10 | Реконструкция автомобильной дороги до д. Малютино до IV-a технической категории | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 11 | Реконструкция автомобильной дороги до д. Алексино до IV-a технической категории | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 12 | Реконструкция автомобильной дороги д. Большие Новишки – д. Перховта – д. Никоновская до IV-a технической категории | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 13 | Реконструкция автомобильной дороги до д. Старое Село до IV-a технической категории | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 14 | Реконструкция автодорог «Хлопузово-Большие Новишки», «Хлопузово-Возмозеро», «Подъезд к д.Гришино» до IV технической категории | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 15 | Реконструкция автомобильной дороги до д. Угол до IV-a технической категории | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 16 | Реконструкция автомобильной дороги до д. Филяево до IV-a технической категории | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 17 | Реконструкция автомобильной дороги до д. Пальцево до IV-a технической категории | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 18 | Строительство автомобильной дороги через населенные пункты Конец Мондра- Перкумзь- Артюшино- Антушево 3 категории(автодороги Белозерск-Карпово-К.Мондра, Антушево-Солмас) | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение транспортной доступности |
| 19 | Ремонт покрытия проезжей части на центральных улицах с. Антушево | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 20 | Ремонт покрытия проезжей части а/д «Бетонка-Ростани-Федоровская», «Подъезд к д.Ростани», ремонт автодороги внутри населенного пункта д.Ростани | 2021-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 21 | ремонт автодороги Бетонка-Бечевинка с обустройством твердого покрытия | 2021-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 22 | ремонт центральных улиц с. Бечевинка с обустройством твердого покрытия | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 23 | ямочный ремонт а/д Бечевинка-Гридино-Верещагино | 2020-2029 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 24 | Ремонт автодороги Никоновская-Орлово | 2020-2029 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 25 | ремонт улиц в с. Чулково | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 26 | ремонт улиц в с. Зорино | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 27 | обустройство ж/б моста на Зорино в с. Антушево | 2021-2035 | \* | Муниципальный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Артюшинское сельское поселение** | | | | | | |
| 28 | Совершенствование подъезда к д. Устье ( сущ. грунт, проект гравий, протяженность 3.7 км.) | 2020-2035 | \* | Муниципальный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 29 | Капитальный ремонт с доведением до 3-ей технической категории Артюшино-Карл Либкнехт | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 30 | Капитальный ремонт с доведением до 3-ей технической категории Белозерск- Карпово-К.Мондра | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 31 | Контроль соответствия дорог с пассажирским сообщением, остановочных пунктов требованиям безопасности движения | 2020-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| **Городское поселение «город Белозерск»** | | | | | |
| 32 | Строительство окружной дороги г. Белозерска в обход селитебных территорий | 2020-2024 | \* | Муниципальный бюджет  Местный бюджет | Создание комфортных условий для граждан |
| 33 | Размещение автостоянок личного автотранспорта в центральной части г. Белозерск | 2020-2024 | \* | Местный бюджет | Организация парковочного пространства |
| 34 | Установка дорожных знаков (приоритеты, ограничение скорости и др.) в соответствии с ПОДД | 2020-2024 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 35 | Установка дорожных знаков (пешеходный переход) в соответствии с ПОДД | 2020-2024 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 36 | Установка пешеходных ограждений в соответствии с ПОДД | 2020-2024 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 38 | Обустройство тротуаров в соответствии с ПОДД | 2020-2024 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 39 | ремонт ул. Володарского с обустройством твердого покрытия, г. Белозерск | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 40 | ремонт ул. Энгельса от ул. К.Маркса до ул. Бр.Шамариных, г. Белозерск | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 41 | ремонт ул. Коммунистическая от ул. Дзержинского до ул. 3 Интернационала, г. Белозерск | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 42 | ремонт ул. 3 Интернационала от ул. Коммунистическая до Советского пр-та, г. Белозерск | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 43 | ремонт ул. Бр. Шамариных от ул. Энгельса до ул. Свободы, г. Белозерск | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 44 | ремонт ул.Луначарского от ул. Свободы до наб. Георгевского с обустройством переходно-скоростного или твердого покрытия | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 45 | Обустройство тротуара на ул. Свободы от ул. 12 Декабря до ул Луначарского | 2020-2024 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| **Глушковское сельское поселение** | | | | | |
| 46 | Капитальный ремонт Дорога в д.Глушково, ул. Молодежная (0,42 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 47 | Ремонт асфальтового покрытия Дорога в д.Глушково, пер.Торговый (0,17 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 48 | Капитальный ремонт Дорога в д.Глушково, пер.Березовый (0,13 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 49 | Капитальный ремонт д.Панкратовка, ул.Озерная (0,42 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 50 | Капитальный ремонт д.Врегонец, ул.Приозерная (0,176 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 51 | ремонт дорожного полотна Дорога Подъезд к д.Верегонец (0,35 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 52 | ремонт дорожного полотна Дорога д.Лукино-дПотеряево (3,2 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 53 | ремонт дорожного полотна д.Никиткино-д.Малые Краснова (1,4 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 54 | ремонт дорожного полотна Дорога д.Тимонино — д.Филино-Ленино (3,45 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 55 | ремонт дорожного полотна Дорога д.Большое Кожино — д.Текарево (1,53 км) | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 56 | ремонт дорожного полотна Дорога д.Никиткино — д.Туриково (от поворота с дороги Шейкино-Никиткино до д .Туриково) (1,77 км) | 2021-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 57 | Реконструкция дороги до 3-ей технической категории Глушково – Кукшево | 2020-2022 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 58 | Совершенствование подъезда к д. М-Краснова | 2021-2035 | \* | Муниципальный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 59 | Строительство моста через реку Шексну на Вогнемской переправе | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение транспортной доступности |
| 60 | Реконструкция дороги до 3-ей Росляково - Монастырская технической категории | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 61 | Совершенствование подъезда к следующим населенным пунктам: д. Садовая, д. Пушкино, д. Мал. Третьяково, д. Бол. Краснова, д. Мал. Краснова. | 2020-2035 | \* | Муниципальный бюджет  Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 62 | Обустройство тротуаров в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 63 | Установка дорожных знаков (начало/конец нас. пункта) в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Создание комфортных условий для водителей |
| 64 | Установка дорожных знаков (приоритеты, ограничение скорости и др.) в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 65 | Установка дорожных знаков (пешеходный переход) в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 66 | Установка пешеходных ограждений в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 67 | Установка искусственного освещения в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| **Куностьское сельское поселение** | | | | | |
| 68 | Освещение автомобильных дорог | 2020-2024 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 69 | Установка дорожных знаков (приоритеты, ограничение скорости и др.) в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| 70 | Установка дорожных знаков (начало/конец нас. пункта) в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Создание комфортных условий для водителей |
| 71 | Обустройство тротуаров в соответствии с ПОДД | 2021-2035 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| **Шольское сельское поселение** | | | | | |
| 72 | Реконструкция и ремонт автодороги «Перкумзь-Зубово, протяженностью 37км | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 73 | Реконструкция автодороги «Подъезд к п.Мегринский». | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 74 | Реконструкция подъезда к п. Ивановский – 6,9 км. | 2020-2035 | \* | Региональный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 75 | Ремонт межпоселковых грунтовых дорог к населенным пунктам. | 2020-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 76 | Развитие сети пассажирского автотранспорта, повышение частоты движения автобусов при сообщении с райцентром – г. Белозерском. | 2020-2035 | \* | Внебюджетные источники | Создание комфортных условий для граждан |
| 77 | Реконструкция и ремонт главных улиц, основных улиц в жилой застройке, подъездов к основным общественным учреждениям с устройством усовершенствованного покрытия (с.Зубово) | 2020-2035 | \* | Местный бюджет | Улучшение качества дорог |
| 78 | Освещение автомобильных дорог | 2020-2024 | \* | Местный бюджет | Снижение вероятности возникновения ДТП |
| \* - Стоимость и объемы работ уточнять на стадии проектирования | | | | | |

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

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

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

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

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

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

Заказчиком КСОДД является администрация Белозерского муниципального района. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети Белозерского муниципального района.

Основными функциями администрации Белозерского муниципального района по реализации КСОДД являются:

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

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

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации Белозерского муниципального района.

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

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

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

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках схемы организации дорожного движения Белозерского муниципального района были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории поселения.

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

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

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

1. Данные о площади земель муниципальных образований приняты в соответствии со Схемой территориального планирования Белозерского муниципального района [↑](#footnote-ref-2)
2. Законом Вологодской области от 1 июня 2015 года № 3666-ОЗ, сельские поселения Антушевское и Гулинское были преобразованы, путём их объединения, в сельское поселение Антушевское с административным центром в селе Антушево; сельские поселения Артюшинское, Визьменское, Енинское, Панинское были преобразованы, путём их объединения, в сельское поселение Артюшинское с административным центром в селе Артюшино [↑](#footnote-ref-3)