

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
администрации городского округа «Вуктыл»
от 23 ноября 2018 г. № 11/1338

**Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения
муниципального образования городского округа «Вуктыл»**

В целях создания условий для обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса в муниципальном образовании городского округа «Вуктыл», в соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Уставом муниципального образования городского округа «Вуктыл» администрация городского округа «Вуктыл» постановляет:

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования городского округа «Вуктыл» (далее – Комплексная схема) согласно приложению к настоящему постановлению.

2. Отделу строительства, дорожного и городского хозяйства администрации городского округа «Вуктыл», главному архитектору администрации городского округа «Вуктыл», отделу по управлению имуществом администрации городского округа «Вуктыл» при подготовке и утверждении градостроительной документации, планировании и реализации мероприятий по организации дорожного движения, содержанию автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах муниципального образования городского округа «Вуктыл» (за исключением автомобильных дорог, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения) руководствоваться Комплексной схемой.

3. Настоящее постановление подлежит опубликованию (обнародованию).

4. Контроль за исполнением настоящего постановления оставляю за собой.

Глава муниципального образования
городского округа «Вуктыл» - руководитель
администрации городского округа «Вуктыл»

Г.Р. Идрисова

УТВЕРЖДЕНА
постановлением администрации
городского округа «Вуктыл»
от 23 ноября 2018 года № 11/1338
(приложение)

**Комплексная схема организации дорожного движения
муниципального образования городского округа «Вуктыл»**

УТВЕРЖДЕНА:

Глава муниципального образования
городского округа «Вуктыл»- руководитель
администрации городского округа «Вуктыл»
_____ /Г.Р. Идрисова

«23» ноября 2018г.

м.п.

ОЗНАКОМЛЕН:

Начальник ОГИБДД ОМВД
России по городу Вуктылу
капитан полиции

_____ /А.Н. Варфоломеев

«23» ноября 2018г.

м.п.



г. Вуктыл

2018

Администрация городского округа «Вуктыл»

УТВЕРЖДЕНА:

Глава муниципального образования
городского округа «Вуктыл»- руководитель
администрации городского округа «Вуктыл»

_____/Г.Р. Идрисова

«23» ноября 2018г.

м.п.

ОЗНАКОМЛЕН:

Начальник ОГИБДД ОМВД
России по городу Вуктылу
капитан полиции

_____/А.Н. Варфоломеев

«23» ноября 2018г.

м.п.



**Комплексная схема организации дорожного движения
муниципального образования городского округа «Вуктыл»**

1 этап

СБОР И АНАЛИЗ ИСХОДНЫХ ДАННЫХ

г. Вуктыл

2018

Комплексная схема организации дорожного движения, натурное обследование, параметры движения, транспортная инфраструктура, улично-дорожная сеть, транспортное моделирование.

Объектом исследования является транспортный комплекс муниципального образования городского округа «Вуктыл», включая улично-дорожную сеть и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель работы – разработка Программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети городского округа «Вуктыл», предупреждения заторных ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей округа, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Область применения – организация дорожного движения на улично-дорожной сети городского округа «Вуктыл», в том числе г. Вуктыл (город республиканского значения), поселки сельского типа Кырта, Лемты, Лемтыбож, Усть-Соплеск, Шердино, села Дутово, Подчерье, деревни Савинобор, Усть-Воя, Усть-Щугер.

В процессе работы были выполнены следующие задачи:

Сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети и существующей схеме организации дорожного движения на территории городского округа, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы;

Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории городского округа «Вуктыл»;

Анализ существующей сети транспортных корреспонденций городского округа «Вуктыл» с другими муниципальными образованиями и территориями;

Анализ планов социально-экономического развития городского округа;

Разработка мероприятий по оптимизации схемы организации дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения на территории городского округа «Вуктыл»;

Разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории городского округа «Вуктыл»;

Разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учетом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории городского округа «Вуктыл»;

Разработка мероприятий по развитию пешеходной инфраструктуры на территории городского округа «Вуктыл»;

Разработка мероприятий по развитию велосипедного движения на территории городского округа «Вуктыл»;

Разработка мероприятий по повышению транспортной доступности городского округа «Вуктыл» и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.

Выполненные исследования будут использованы для реализации комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования городского округа «Вуктыл».

СОДЕРЖАНИЕ

<u>СОКРАЩЕНИЯ</u>	6
<u>ВВЕДЕНИЕ</u>	10
<u>1. Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта</u>	11
<u>1.1 Общая характеристика городского округа «Вуктыл»</u>	11
<u>1.1.1. Численность населения города</u>	13
<u>1.1.2. Социально-экономическое прогнозирование МО городского округа «Вуктыл» до 2033 года</u>	14
<u>1.1.2.1. Демография</u>	14
<u>1.1.2.2. Рабочие места</u>	16
<u>1.1.2.3. Образование</u>	16
<u>1.1.3. Административно-территориальное деление</u>	18
<u>1.1.4. Характеристика транспортной инфраструктуры городского округа «Вуктыл»</u>	19
<u>1.1.5 Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения</u>	19
<u>1.1.6 Характеристика улично-дорожной сети городского округа «Вуктыл»</u>	26
<u>2. Подготовка и проведение транспортных обследований</u>	29
<u>2.1. Обследование интенсивности движения транспортных средств</u>	29
<u>3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД</u>	31
<u>4. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения</u>	32
<u>5. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования</u>	36
<u>6. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики</u>	36

<u>7. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса.....</u>	39
<u>7.1 Организация движения в пространстве.....</u>	39
<u>7.2 Организация движения во времени</u>	40
<u>7.3 Формирование однородного транспортного потока.....</u>	41
<u>7.4 Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств</u>	41
<u>7.5 Оптимизация скорости движения на улицах и дорогах</u>	41
<u>8. Анализ параметров дорожного движения</u>	42
<u>9. Анализ загрузки дорожной сети на ключевых участках УДС.....</u>	42
<u>10. Анализ существующей системы пассажирского транспорта общего пользования на территории городского округа «Вуктыл» с учетом характера пассажиропотоков</u>	44
<u>11. Оценка уровня транспортной доступности городского округа «Вуктыл» с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.....</u>	45
<u>12. Анализ организации парковочного пространства на территории городского округа «Вуктыл».....</u>	45
<u>13. Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД.....</u>	46
<u>14. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....</u>	48
<u>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....</u>	49

Сокращения.

а/д	автомобильная дорога
АИП	адресная инвестиционная программа
АСУДД	автоматизированная система управления дорожным движением
БДД	безопасность дорожного движения
ГП	государственная программа
НГПТ	наземный городской пассажирский транспорт
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
ж/д	железная дорога
КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения
НИР	Научно-исследовательская работа
ОДД	организация дорожного движения
ПДД	правила дорожного движения
ПКРТИ	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
РТК	региональные транспортные коридоры
СО	светофорный объект
ТОП	транспорт общего пользования
ТП	транспортный поток
ТПУ	транспортно-пересадочный узел
ТС	транспортное средство
ТСОДД	технические средства организации дорожного движения
ТЦ	торговый центр
УДС	улично-дорожная сеть
УДС	улично-дорожная сеть

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры города на кратко-, средне- и долгосрочный периоды, включая разработку перспективных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение качества транспортного обслуживания населения, организацию пропуска прогнозируемого потока ТС и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, организацию транспортного обслуживания новых и реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов, снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду. Документ разрабатывается на базе решений, предусмотренных проектом Генерального плана городского округа «Вуктыл» 2017 г., Правил землепользования и застройки городского округа «Вуктыл», 2017 г.

Научно-исследовательская работа состоит из 3х этапов:

Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования;

Разработка транспортной модели муниципального образования;

Разработка программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды и разработка геоинформационной системы с результатами работ.

Каждый этап сопровождается отчетом в виде текстового материала и графических приложений.

1. Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта.

1.1. Общая характеристика муниципального образования городского округа «Вуктыл»

Муниципальное образование городского округа «Вуктыл» расположено в восточной части Республики Коми, в красивейших местах северного Приуралья в среднем течении р.и Печоры. На севере городской округ граничит с Печорским, на западе с Сосногорским, на юге с Троицко-Печорским районами, на востоке с Ханты-Мансийским автономным округом Тюменской области.

Площадь городского округа равна 22453 км², что составляет 5,4% площади Республики Коми. Численность населения муниципального образования на 01.01.2017 года составила 12042 человека или 1,42 % от численности населения Республики Коми.

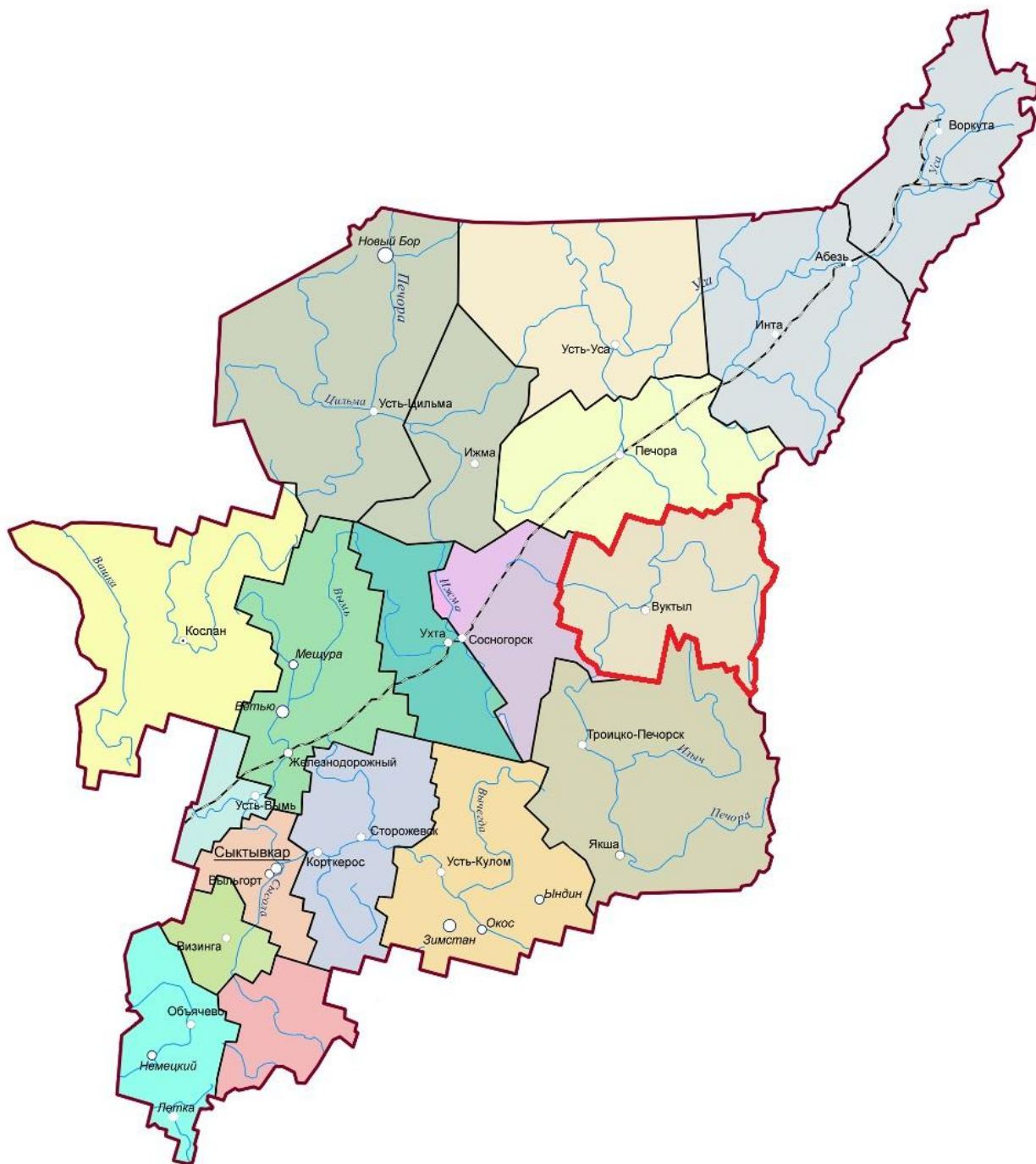
В состав муниципального образования входят 11 населенных пунктов, в том числе город республиканского значения Вуктыл, поселки сельского типа Кырта, Лемты, Лемтыбож, Усть-Соплеск, Шердино, села Дутово, Подчерье, деревни Савинобор, Усть-Воя, Усть-Щугер.

Административным центром городского округа «Вуктыл» является город республиканского значения Вуктыл с городским населением 10205 человек. Город расположен в 545 км от Сыктывкара, на правом берегу реки Печоры.

Территория городского округа разнообразна по устройству поверхности, большая ее часть (60 %) находится в пределах Восточно-Европейской равнины, а вдоль восточной границы расположены Уральские горы. Распределение территории по высотным ступеням: к низменностям (до 200 м над уровнем моря) относится 45 %, к возвышенностям (200 – 500 м) 25 %, а горными (свыше 500 м) могут быть названы 30 % ее площади. Это разнообразие в рельефе объясняется сложным тектоническим строением территории, которая располагается в пределах Русской платформы и Урало-Пайхойской горно-складчатой страны.

Территория муниципального образования городского округа «Вуктыл» характеризуется сложным геологическим строением, обусловленным сочленением Русской платформы и складчатого сооружения Урала, расположена в бассейне р. Печора, относится к Печорской синеклизе. В ее строении участвуют разнообразные осадочные породы, залегающие на рифейском фундаменте. Эта область относится к Тимано-

Расположение муниципального образования городского округа «Вуктыл» на карте Республики Коми представлено на рисунке 1.



Климат района умеренно-континентальный, с довольно суровой зимой, коротким прохладным летом. Климат формируется в условиях малого количества солнечной

радиации зимой, под воздействием северных морей и интенсивного западного переноса воздуха. Средняя температура января – минус 19,7 °С, июля – плюс 15,2 °С. Средняя годовая температура воздуха за многолетний период составляет минус 2,6 °С. Средняя продолжительность безморозного периода составляет 67 дней. Летом в ясные и особенно безветренные дни температура почвы обычно бывает значительно выше температуры воздуха: даже в районах вечной мерзлоты температура на поверхности почвы может достигать до плюс 40 °С.

В системе транспортного обслуживания муниципального образования городского округа «Вуктыл» участвуют автомобильный, речной, трубопроводный транспорт, а также гражданская авиация. Железные дороги на территории муниципального образования отсутствуют, ближайшая железнодорожная станция Сосногорск находится в 195 км от города Вуктыла.

Транспортной особенностью территории муниципального образования городского округа «Вуктыл» является отсутствие мостовой переправы через р.Печора между автомобильными дорогами регионального значения «Левобережный подход к р. Печора» и «Правобережный подход к р. Печора» с паромной переправой в период навигации. Данное положение ограничивает транспортное сообщение муниципального округа с другими территориями Республики Коми в период осеннего ледостава и весеннего ледохода.

1.1.1. Численность населения города.

Основными характеристиками демографического потенциала территории являются следующие аспекты: динамика численности населения, его половозрастная и трудовая структура, степень его экономической активности.

На 01.01.2017 г. численность постоянного населения муниципального образования городского округа «Вуктыл» составила 12042 человека, из которых городское – 10205 чел, сельское – 1837 чел.

Основные данные по численности муниципального образования городского округа «Вуктыл» представлены в следующих таблицах.

Таблица 1 - Численность постоянного населения МО ГО «Вуктыл», тыс. человек

Показатель	на конец 2011 г.	на конец 2012 г.	на конец 2013 г.	на конец 2014 г.	на конец 2015 г.	на конец 2016 г.
Численность населения, в том числе	14,25	13,8	13,3	12,7	12,35	12,04
городское	11,92	11,6	11,2	10,7	10,43	10,2
сельское	2,33	2,2	2,1	2,0	1,92	1,84

Таблица 2 - Естественное движение населения (человек)

Показатель	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год
------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

Число родившихся	163	199	173	166	164	162
Число умерших	183	150	173	166	169	186
Естественный прирост (убыль)	-20	49	-	-	-5	-24

Таблица 3 - Миграция (человек)

Показатель	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год
Прирост (убыль) населения за счет миграции	-485	-507	-529	-533	-375	-282
Число прибывших	314	355	305	433	521	498
Число выбывших	799	862	834	966	896	780

Динамика процессов естественного движения населения городского округа отрицательна. Естественный прирост наблюдался только в 2012 году и составлял 0,4%.

На протяжении 2011-2016 гг. в городском округе наблюдалась миграционная убыль населения, связанная, в первую очередь, с оттоком трудовых ресурсов в более крупные города с лучшими возможностями для предложения труда, а также выездом студентов и граждан, вышедших на пенсию.

1.1.2. Социально-экономическое прогнозирование муниципального образования городского округа «Вуктыл» до 2033 года

1.1.2.1. Демография.

Динамика процессов естественного движения населения городского округа отрицательна. Естественный прирост наблюдался только в 2012 году и составлял 0,4%.

На протяжении 2011-2016 гг. в городском округе наблюдалась миграционная убыль населения, связанная, в первую очередь, с оттоком трудовых ресурсов в более крупные города с лучшими возможностями для предложения труда, а также выездом студентов и граждан, вышедших на пенсию.

Прогноз численности населения (согласно проекту Генерального плана городского округа «Вуктыл»)

Современные демографические характеристики позволяют сделать прогноз изменения численности на перспективу. Численность населения рассчитывается с учетом среднегодового общего прироста, сложившегося за последние годы в городском округе «Вуктыл», согласно существующей методике по формуле:

$$H_0 = H_c (1 + O/100)^T,$$

где:

H_0 – ожидаемая численность населения на расчетный год;

H_c – существующая численность населения;

O – среднегодовой общий прирост;

T – число лет расчетного срока.

Оценка перспективного изменения численности населения в достаточно широком временном диапазоне (до 2037 г.) требует построения двух вариантов прогноза (условно «инерционный» и «инновационный»). Они необходимы в условиях поливариантности дальнейшего социально-экономического развития территории.

Расчетная численность населения определена на две даты: 2022 год (первая очередь Генерального плана), 2037 год – расчетный срок.

«Инерционный» сценарий прогноза предполагает сохранение сложившихся условий смертности, рождаемости и миграции.

«Инновационный» сценарий основан на росте числа жителей муниципального образования за счёт повышения уровня рождаемости, снижения смертности, миграционного притока населения.

Таблица 4 – Расчет среднегодового общего прироста населения при сохранении сложившихся условий смертности, рождаемости и миграции

Год	2012	2013	2014	2015	2016
Численность населения, чел.	13790	13261	12728	12348	12042
Разность между численностью населения на конец и на начало периода, чел.	-458	-529	-533	-380	-306
Среднегодовой прирост населения в год, чел.	-350				
Среднегодовой общий прирост населения, %	-2,54				

Таблица 5 – Расчет среднегодового общего прироста населения при использовании данных Схемы территориального планирования Республики Коми

Год	2013	2019	2035
Численность населения, чел.	13261	12651	10528
Разность между численностью населения на конец и на начало периода, чел.	-2733		
Среднегодовой прирост населения в год, чел.	-163		
Среднегодовой общий прирост населения, %	-1,03		

Расчет ожидаемой численности населения представлен в следующей таблице.

Таблица 6 - Расчет прогнозной численности населения муниципального образования городского округа «Вуктыл» на 1ю очередь и расчетный срок строительства

Показатели	Значение	
	инерционный сценарий	инновационный сценарий
Численность населения, чел. на 01.01.2017 г.	12 042	12 042
Среднегодовой общий прирост населения, %	-2,54	-1,03
Срок первой очереди, лет	5	5
Расчетный срок, лет	15	15
Ожидаемая численность населения на 01.01.2022 г., чел	10 590	11 430
Ожидаемая численность населения на 01.01.2037 г., чел.	7 210	9 790
Абсолютный прирост населения с 2016 по 2037 г., чел.	-4 837	-2 252
Относительный прирост населения с 2016 по 2037г., %	-40	-19

Инерционный сценарий прогноза показывает, что в соответствии с современными тенденциями численность населения уменьшается. В 2037 году число жителей городского округа достигнет 7210 человек.

При инновационном сценарии в 2037 году число жителей городского округа снизится до 9790 человек (среднегодовой общий прирост выведен из прогноза Схемы территориального планирования муниципального района «Вуктыл»).

Для дальнейших расчетов в Генеральном плане численность населения принимается по инновационному сценарию, согласно которому число жителей муниципального образования на 1 очередь строительства (2022 год) составит 11430 человек, к концу 2037 года (расчетный срок) - 9790 человек.

1.1.2.2. Рабочие места

Ведущая роль в сфере экономики в муниципальном образовании городского округа «Вуктыл» принадлежит добыче и транспортировке природного газа и газового конденсата. В целом в отраслях «Добыча полезных ископаемых» и «Транспортирование по трубопроводам» занято около 49% от среднесписочной численности работников организаций городского округа «Вуктыл».

В сферах «Образование» и «Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг» заняты соответственно 11,9% и 8,5% от среднесписочной численности работников организаций городского округа, в сфере «Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение» 7,9%. Численность занятых по видам экономической деятельности приведена в таблице.

Таблица 7 - Среднесписочная численность работников организаций по видам экономической деятельности (без субъектов малого предпринимательства) по состоянию на 01.10.2017

	Вуктыл, чел.
Всего	4229
Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство	к
Добыча полезных ископаемых	1294
Обрабатывающие производства	к
Обеспечение электрической энергией, газом и паром, кондиционирование воздуха	283
Водоснабжение, водоотведение, организация сбора и утилизация отходов, деятельность по ликвидации загрязнений	-
Строительство	-
Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	41
Транспортировка и хранение	к
Деятельность гостиниц и предприятий общественного питания	к
Деятельность в области информации и связи	к
Деятельность финансовая и страховая	11
Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	к
Деятельность профессиональная, научная и техническая	253
Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	к

	Вуктыл, чел.
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	336
Образование	505
Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	359
Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений	77

к- информация не публикуется в целях обеспечения конфиденциальности первичных статистических данных, полученных от организаций.

В настоящее время город Вуктыл занимает важное транзитное положение в газовой отрасли России. Через город проходит газопровод «Сияние Севера», который связывает газовые месторождения в Сибири с европейской частью России.

Минерально-сырьевые ресурсы являются основой экономики муниципального образования городского округа «Вуктыл» и представлены месторождениями горючих, металлических и неметаллических полезных ископаемых, подземных вод.

Газовая отрасль на территории городского округа была и остается основной. Градообразующими являются предприятия: ВЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Ухта», обслуживающее систему газопроводов, обеспечивающих транспорт газа с Вуктыльского газоконденсатного и газовых месторождений Западной Сибири; Северное ЛПУМГ ООО «Газпром переработка»; ВГПУ ООО «Газпром добыча Краснодар»; ВУИРС ООО «Газпром подземремонт Уренгой». Вуктыл является центром газо- и конденсатодобычи в Республике Коми. На территории городского округа расположено самое крупное в Республике Коми Вуктыльское газоконденсатное месторождение. На территории городского округа расположено 186 месторождений торфа.

Территория городского округа «Вуктыл» имеет большое лесохозяйственное значение (лесами занято 58,08 % площади округа), тогда как земледелие носит очаговый характер.

На эксплуатации углеводородных (газовых) ресурсов базируется экономика городского округа.

Территория муниципального образования городского округа «Вуктыл» занимает 5,4 % территории Республики Коми. При большой площади относительно небольшая часть территории используется для сельскохозяйственных целей – 0,36 %. Низкая освоенность территории объясняется неблагоприятными для сельского хозяйства природно-климатическими условиями, огромными площадями, занятыми лесом, и малой ее населенностью. Достаточно большие площади занимают болота, что в значительной мере ограничивает и делает невозможным строительство, влияет на его стоимость, а также существенно увеличивает эксплуатационные расходы.

Сельское хозяйство на территории муниципального образования городского округа «Вуктыл» ранее было представлено следующими предприятиями: ООО «Северагрогаз» «Торговый дом «Вуктыльский» (ликвидирован 01.01.2009) и подсобное хозяйство МУП «ЖКХ с. Дутово» (ликвидировано в апреле 2007 г.), которые снабжали социальные объекты муниципального образования молочной, мясной продукцией и овощами, но в связи с ликвидацией МУП «ЖКХ с. Дутово» сельскохозяйственный участок был передан во вновь образованное крестьянско-фермерское хозяйство. Более 35 лет на территории муниципального образования городского округа «Вуктыл» действовал филиал ООО «Северагрогаз» «Торговый дом «Вуктыльский», который занимался производством сельскохозяйственной продукции. В связи с ликвидацией предприятия произошли значительные снижения объемов продукции сельского хозяйства.

Неблагоприятные природно-климатические условия, присущие практически на всей территории округа, резко сужают возможность развития сельскохозяйственного производства. Территория муниципального образования городского округа «Вуктыл» расположена в таежно-лесной зоне, для которой характерно господство подзолистых почв (22 % территории). Низкое природное плодородие и дефицит тепла (им характерно длительное сезонное промерзание) определяют слабую продуктивность этих почв. Однако в силу нормального водного режима они довольно активно могут использоваться под пашню.

1.1.2.3. Образование

На территории муниципального образования городского округа «Вуктыл» функционируют 4 общеобразовательные учреждения (из них средние общеобразовательные школы сел Подчерье и Дутово – малокомплектные), 7 дошкольных образовательных учреждений (из них 2 – в сельской местности), 1 учреждение дополнительного образования детей в сфере образования. Организационно-правовая форма всех образовательных организаций – учреждение.

На территории городского округа отсутствуют профессиональные образовательные организации.

В 2016 году дошкольные образовательные учреждения посещали 912 детей, в общеобразовательных учреждениях обучалось 1550 человек.

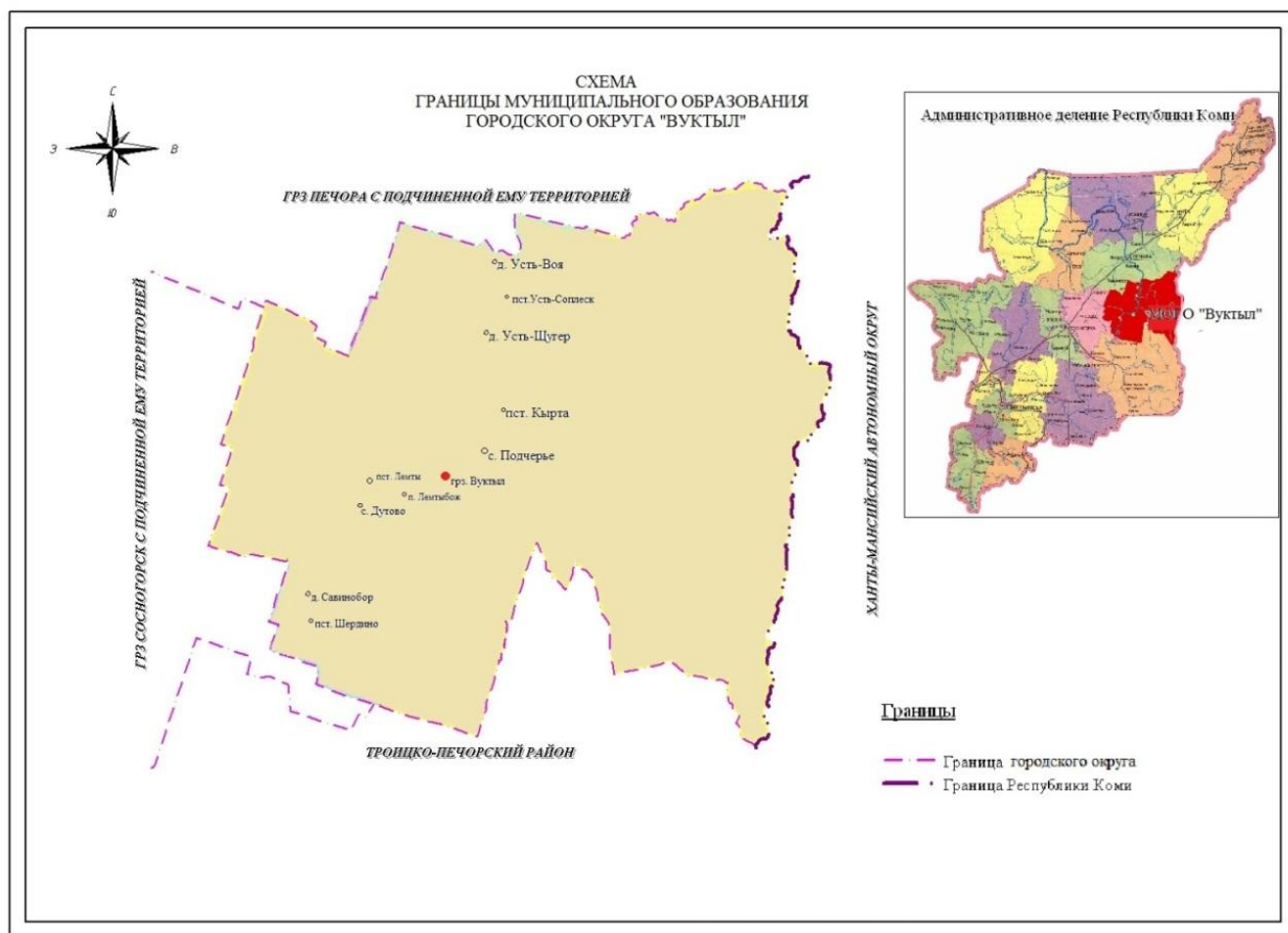
Дополнительное образование представлено муниципальным бюджетным образовательным учреждением дополнительного образования детей «Детская музыкальная школа» г. Вуктыл (МБОУДОД «ДМШ») с 2 классами в сельских населённых пунктах и муниципальным бюджетным образовательным учреждением дополнительного образования детей «Детская художественная школа».

1.1.3. Административно-территориальное деление

Административно-территориальное устройство, статус и границы городского округа «Вуктыл» установлены Законом Республики Коми от 6 марта 2006 года № 13-РЗ «Об административно-территориальном устройстве Республики Коми»

В состав муниципального образования входят 11 населенных пунктов, в том числе город республиканского значения Вуктыл, поселки сельского типа Кырта, Лемты, Лемтыбож, Усть-Соплеск, Шердино, села Дутово, Подчерье, деревни Савинобор, Усть-Воя, Усть-Щугер.

Административным центром городского округа «Вуктыл» является город республиканского значения Вуктыл с населением 10205 человек. Город расположен в 545 км от Сыктывкара, на правом берегу реки Печоры.



Административно-территориальное деление городского округа «Вуктыл»

1.1.4. Характеристика транспортной инфраструктуры городского округа «Вуктыл»

В системе транспортного обслуживания муниципального образования городского округа «Вуктыл» участвуют автомобильный, речной, трубопроводный транспорт, а также

гражданская авиация. Железные дороги на территории муниципального образования отсутствуют, ближайшая железнодорожная станция Сосногорск находится в 195 км от города Вуктыла.

Транспортной особенностью территории муниципального образования городского округа «Вуктыл» является отсутствие мостовой переправы через р.Печора между автомобильными дорогами регионального значения «Левобережный подход к р. Печора» и «Правобережный подход к р. Печора» с паромной переправой в период навигации. Данное положение ограничивает транспортное сообщение муниципального округа с другими территориями Республики Коми в период осеннего ледостава и весеннего ледохода.

Внешний транспорт.

В системе транспортного обслуживания муниципального образования городского округа «Вуктыл» участвуют автомобильный, речной, трубопроводный транспорт, а также гражданская авиация. Железные дороги на территории муниципального образования отсутствуют, ближайшая железнодорожная станция Сосногорск находится в 195 км от города Вуктыла.

Транспортной особенностью территории муниципального образования городского округа «Вуктыл» является отсутствие мостовой переправы через р.Печора между автомобильными дорогами регионального значения «Левобережный подход к р. Печора» и «Правобережный подход к р. Печора» с паромной переправой в период навигации. Данное положение ограничивает транспортное сообщение муниципального округа с другими территориями Республики Коми в период осеннего ледостава и весеннего ледохода.

Автомобильные дороги.

По территории муниципального образования городского округа «Вуктыл» проходят автодороги и ледовые переправы указанные в нижеследующей таблице:

Таблица 1 - Перечень автомобильных дорог общего пользования, проходящих по территории ГО «Вуктыл»

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность в границах ГО «Вуктыл», метры	Техническая категория	Ширина придорожной полосы, метры
1	2	3	4	5	6
Автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения Республики Коми <i>(в соответствии с перечнем дорог, утвержденным Распоряжением Правительства РК от 30.11.09 № 438-р)</i>					

1	87 ОП РЗ 87К – 179	Подъезд к с. Дутово от автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта – Печора - Усинск - Нарьян-Мар	41 793	IV	50
2	87 ОП РЗ 87К – 137	Вуктыл - Лемтыбож	22 650	IV	50
3	87 ОП РЗ 87К – 200	Дутово - Лемты	20 762,8	V	25 вне границ НП*
4	87 ОП РЗ 87К – 198	Левобережный подход к р. Печора	2 945	IV	50
5	87 ОП РЗ 87К – 199	Правобережный подход к р. Печора	31 798	IV	50

Автомобильные дороги общего пользования местного значения ГО «Вуктыл»
(в соответствии с перечнем дорог, утвержденным постановлениями администрации МР «Вуктыл» от 21.12.2010 №12/1362 (изм. от 06.06.2011 №06/596, 26.12.2012 №12/1490 и 17.06.2011 №06/93))

1	87 412 ОП МР 001	Подъезд к полигону ТБО в г. Вуктыл	1 275	IV	50 вне границ НП
2	87 412 ОП МР 002	Вуктыл - Шердино	32 000	V	50 вне границ НП
3	87 412 ОП МР 003	Вуктыл - Подчерье	21 000	V	50 вне границ НП
4	87 412 800 ОП МП 001	Подъезд к аэропорту г. Вуктыл	975	IV	50 вне границ НП
5	87 412 800 ОП МП 002	Пост дорожно – патрульной службы - Нефтебаза	5 830	IV	50 вне границ НП
	нет	Участок автомобильной дороги «Ухта– Вуктыл» от 185,2 км до поста ГИБДД г. Вуктыл	16 000	IV	50 вне границ НП

Зимние автомобильные дороги и ледовые переправы местного значения ГО «Вуктыл»

(в соответствии с перечнем зимних автомобильных дорог и ледовых переправ, утвержденным постановлением администрации МР «Вуктыл» от 09.02.2017 № 02/81)

1	Зимняя	Подчерье -	18 000	нет	нет
---	--------	------------	--------	-----	-----

	автомобильная дорога	Кырта			
2	Ледовая переправа через русло ст. Подчерье		75	нет	нет
3	Ледовая переправа через р. Подчерье		100	нет	нет
Частные автомобильные дороги ООО «Газпром трансгаз Ухта» (в соответствии с предоставленными данными)					
1	нет	Дорога от ДКС до УКПГ-5	20 500	нет данных	50 вне границ НП
2	нет	Дорога к ДКС	4 500	нет данных	50 вне границ НП

По типам дорожных одежд к дорогам усовершенствованного типа относится частично «Подъезд к с. Дутово от автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта – Печора - Усинск - Нарьян-Мар» (от границы с муниципальным образованием муниципального района «Сосногорск» до поворота на с. Дутово) и «Участок автомобильной дороги «Ухта– Вуктыл» от 185,2 км до поста ГИБДД г. Вуктыл», далее автодороги «Левобережный подход к р. Печора» и «Правобережный подход к р. Печора» (от поворота на с.Дутово до поворота на г. Вуктыл) имеют переходный тип дорожной одежды. Автомобильные дороги общего пользования местного значения по типу дорожных одежд являются либо переходного типа, либо грунтовые.

По состоянию на 2017 г. протяжённость автомобильных дорог в муниципальном образовании городского округа «Вуктыл» составила 431,8 км. Протяжённость автодорог общего пользования с твёрдым покрытием (без учета зимников) – 179,1 км, или 42% общей протяжённости автодорог, из которых 23% имеют усовершенствованное покрытие.

По показателю «Плотность автомобильных дорог общего пользования с твёрдым покрытием» муниципального образования городского округа «Вуктыл» занимает 19-ое место в республике: 4,7 км на 1000 км² территории, что в 3,2 раза ниже, чем по республике (в среднем по республике – 15 км на 1 000 км²).

Автотранспорт и автотранспортные перевозки.

В настоящее время на территории муниципального образования осуществляется междугороднее и пригородное автобусное сообщение. На территории городского округа «Вуктыл» осуществляется междугороднее автобусное сообщение по следующим маршрутам: «Вуктыл – Сыктывкар», «Вуктыл – Ухта», а также утверждены внутримunicipальные маршруты: «Вуктыл – Подчерье-Вуктыл», «Вуктыл – Лемтыбож-Вуктыл», «Вуктыл – Дутово – Лемты-Вуктыл», «Вуктыл –Шердино – Вуктыл», а также 3

городских маршрута. Сообщение административного центра городского округа с селом Дутово прерывается во время осеннего ледостава и весеннего ледохода.

Из-за отсутствия автовокзала или хотя бы автостанции отправление пассажиров пригородного сообщения осуществляется с остановок города.

Перевозка грузов в городском округе осуществляется частными грузоперевозчиками.

Сеть автобусного пассажирского сообщения в целом охватывает основные селитебные территории, однако, отдаленные от административного центра северные территории остаются вне зоны обслуживания. Пассажирские перевозки автомобильным транспортом являются социально-значимыми и в то же время убыточными, что обосновывается малым пассажиропотоком и наличием в основном убыточных внутрирайонных пригородных маршрутов.

Авиационный транспорт.

На территории муниципального образования расположены четыре аэродрома. Имеется аэропорт 4-го класса с одной взлетно-посадочной полосой с искусственным покрытием в г. Вуктыл. Размеры ВПП: длина 1500 м, ширина 36 м. С августа 2013 года после многолетнего перерыва (май 1999 года) открылось прямое авиасообщение между столицей Республики Коми - Сыктывкар, Ухтой.

Труднодоступными населенными пунктами в соответствии с постановлением Правительства Республики Коми от 23 апреля 2003 г. N 69 являются все сельские населенные пункты. Регулярного транспортного сообщения с административным центром г. Вуктыл не имеют поселки сельского типа Кырта и Усть-Соплеск, деревни Усть-Щугер и Усть-Воя. В зимнее время транспортное сообщение осуществляется по зимнику, в период навигации путем водного сообщения, в периоды весенней и осенней распутицы организовываются авиационные перевозки.

Авиаперевозки осуществляются по маршрутам:

вертолетом: Ухта – Вуктыл – Усть-Соплеск - Усть-Воя – Усть-Щугер – Кырта – Вуктыл – Ухта;

самолетом: Сыктывкар-Вуктыл-Сыктывкар, а также в периоды весенней и осенней распутицы организовываются авиационные перевозки: Сыктывкар-Вуктыл-Ухта – Вуктыл - Сыктывкар.

В силу недостаточной плотности автомобильной сети, сезонности функционирования речного транспорта, авиационный транспорт играет важную роль в обеспечении транспортной доступности с отдельными населенными пунктами городского

округа, обслуживание которых осуществляется в период межсезонья авиационным транспортом.

Организациям воздушного транспорта оказывается государственная поддержка на организацию пассажирских авиаперевозок в труднодоступные районы из республиканского бюджета Республики Коми в виде возмещения выпадающих доходов.

Водный транспорт

Протяженность реки Печора – главной водной транспортной артерии в границах городского округа составляет – 267 км. Участок р. Печора от г. Вуктыл (1113 км от устья) до 968 км, протяженностью 145 км, относится к магистральным водным путям с гарантированными габаритами судовых ходов. На участке р. Печора выше г. Вуктыл гарантированные габариты судовых ходов не установлены.

До 2013 между автодорогами «Левобережный подход к р. Печора» и «Правобережный подход к р. Печора» в местечке Кузьдибож пассажирские и грузовые перевозки через реку осуществлялись на баржах, буксируемых теплоходами ООО «Газпром трансгаз Ухта». В 2013 г. в связи с ужесточением лицензионных требований в сфере речного транспорта перевозки грузов и пассажиров осуществляются отдельно: в период с 2013 года по 2016 год перевозку пассажиров осуществляли теплоходы ООО «Региональная транспортная компания» и МКУ «Административно-хозяйственный отдел», перевозку грузов баржами ООО «Газпром трансгаз Ухта». С 2017 года перевозку пассажиров осуществляет МКУ «Административно-хозяйственный отдел».

Речные разрывы закрывают водные переправы. Из-за перерывов в движении по понтонной переправе через р. Печора г. Вуктыл и населённые пункты правобережья не имеют постоянной круглогодичной связи с автодорогами республики. В период с декабря по апрель открыто автотранспортное сообщение через понтонный мост зимнего содержания. Установку и обслуживание моста осуществляет ООО «Газпром трансгаз Ухта».

В пределах городского округа на р. Печора расположены пристани и причалы. Наиболее крупные в г. Вуктыл.

В связи с отсутствием дорог круглогодичного пользования с некоторыми населенными пунктами муниципального образования городского округа «Вуктыл» в летний период организованы пассажирские перевозки внутренним водным транспортом, а также из-за отсутствия постоянной (мостовой) переправы через р. Печора между автомобильными дорогами регионального значения «левобережный подход к р. Печора» и «правобережный подход к р. Печора», в период навигации осуществляется паромная

переправа.

Грузовые перевозки водным транспортом в городском округе осуществляются в крайне малых объемах и перспектив для их увеличения не предвидится. Исключение составит ввод межмуниципального маршрута водного транспорта Вуктыл – Печора.

Магистральный трубопроводный транспорт

С открытием Вуктыльского газоконденсатного месторождения в 60-х годах XX века началось интенсивное формирование газотранспортной системы Севера Европейской части России. Так, с вводом в эксплуатацию первой очереди газопровода Вуктыл – Ухта – Торжок газ Вуктыла получили металлурги Череповца, а в 1975 г. по этому же коридору проложили газовые магистрали из Тюменской области, что стало началом эксплуатации магистрального многониточного газопровода «Сияние Севера» – основы промышленного потенциала Севера России.

Открытие и освоение Вуктыльского газоконденсатного месторождения определило начало мощного развития газовой индустрии городского округа, внесло существенные коррективы в решение проблемы газоснабжения страны и предопределило выбор направления строительства магистрального газопровода из северных районов Тюменской области (от богатейших недр Надым-Пур-Тазовского района) в центр именно через территорию муниципального образования городского округа «Вуктыл».

С востока на запад через территорию муниципального образования протягивается коридор газопроводов и конденсатопровода: Вуктыл – Ухта I, II, Пунга – Вуктыл – Ухта I, II, Пунга – Ухта – Грязовец и СРТО-Торжок – все МГ Ду1400; с юга на север проходит коридор газопроводов и конденсатопроводов: Вуктыл – Печорская ГРЭС (Ду700), Вуктыл – СГПЗ I, на севере – Югидское ГКМ – Западно-Соплесское ГКМ.

Транспорт газа по территории городского округа осуществляет ВЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Ухта» (структурное подразделение ОАО «Газпром»). Магистральные газопроводы, эксплуатируемые ВЛПУМГ, включают в себя линейную часть, состоящую из шести ниток с установками электрохимзащиты и телемеханики, а также две промплощадки – КС-3 и ДКС (компрессорную и дожимную компрессорную станции), на которых работают шесть компрессорных цехов с турбоагрегатами. Магистральные газопроводы обеспечивают бесперебойный транзит естественного газа и конденсата по территории городского округа.

Западная и юго-западная части городского округа затронуты нефтедобычей, там проходят нефтепроводные транспортные линии: Мичаюское НМ – Войвожское НМ с Северо-Савиноборского НМ на Ухту. Транспорт нефти в городском округе осуществляет

ООО «ЛУКОЙЛ-Коми».

В современном транспортном комплексе городского округа, в частности в транспортировке природного газа и нефтепродуктов, магистральный трубопроводный транспорт занимает одну из ведущих ролей. Прохождение межрегиональных газопроводов через территорию муниципального образования позволяет обеспечить попутные территории природным газом.

Развитие этого вида транспорта и его актуальность в будущем напрямую зависит от стабильного уровня добычи сырья и поэтапного освоения новых месторождений.

1.1.5. Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.

Передвижение пешеходов как правило осуществляется по тротуарам, обочинам дорог, в поселках на застроенной территории также по проезжей части. На г. Вуктыл предусмотрены тротуары с твердым покрытием. Пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы пешеходными переходами.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории округа не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

1.1.6. Характеристика улично-дорожной сети городского округа «Вуктыл»

Магистральные улицы и дороги города Вуктыл обеспечивают транспортную связь жилых образований с центральным ядром города, промышленными и коммунально-складскими зонами, а также выводят на внешние автодороги.

Основной каркас существующей улично-дорожной сети представлен продольными парно-параллельными магистралями.

Главными магистральными направлениями являются улицы:

- ул. Газовиков
- Внутрипромысловая дорога
- ул. Набережная
- ул. Коммунистическая
- ул. Пионерская

Общая протяженность улично-дорожной сети с усовершенствованным покрытием составляет 37 км. Плотность магистральных улиц города порядка 2 км/кв. км освоенной территории.

В городе действуют автобусные маршруты:

- Военкомат – Аэропорт – Военкомат;
- п.Юбилейный – ул.Таежная – п.Юбилейный (с 1 октября по 30 апреля ежегодно);
- ул.Таежная – дачи – ул.Таежная (с 1 мая по 30 сентября ежегодно).

Помимо городского, существуют ведомственные автобусные маршруты для доставки рабочих на месторождения в пункты: СП-2 (УКПГ-2), СП-3, СП-4, СП-5, СП-8, Л.Берег, З.Соплеск, Югид, Печора (в зимнее время), КС-3, Илыч, Самоцветы.

В среднем в расчете на 1000 жителей приходится порядка 335 автомобилей, в том числе 285 – легковых. Это достаточно высокие показатели, учитывая небольшие территориальные размеры города, его удаленность от республиканских центров и несовершенство внешней дорожной сети.

В городе находятся 3 автохозяйства с количеством подвижного состава более 100 единиц. Наиболее крупное из них – УТТ и СТ (управление технологического транспорта и спецтехники ООО «Газпром трансгаз Ухта» ОАО «Газпром») - 226 ед.

Обслуживание индивидуальных средств автотранспорта осуществляется предприятиями автосервиса, станциями технического обслуживания и авторемонтными мастерскими.

На территории города располагается 1 АЗС с 4 колонками, рассчитанными на 500 заливок в сутки. Также на территории города располагается ведомственная АЗС около нефтебазы «Вуктыльского газопромыслового управления ООО «Газпром добыча Краснодар».

По территории городского округа проходят автомобильные дороги регионального (республиканского) значения, посредством которых осуществляется связь г. Вуктыл с соседним муниципальным образованием муниципального района «Сосногорск» и далее с г. Сыктывкар. Существующая дорожная сеть в целом находится в удовлетворительном состоянии. В то же время, ввиду постоянно растущего процента недоремонта, происходит дальнейшее разрушение покрытия автодорог как регионального, так и местного значения. Треть населенных пунктов городского округа не имеет устойчивой транспортной связи с автомобильными дорогами с твердым покрытием.

Важнейшей проблемой, требующей решения, является обеспечение постоянным надежным автодорожным сообщением северных населенных пунктов городского округа: поселков сельского типа Кырта и Усть-Соплеск, деревень Усть-Щугер и Усть-Воя, а также обеспечение постоянной доступности центра городского округа – города Вуктыла.

- ул. Пионерская
- пр-д. Пионерский
- ул. Комсомольская
- ул. коммунистическая
- ул. Газовиков
- ул. Гаражная
- ул. Складская
- ул. Береговая
- ул. Набережная
- ул. 60 лет Октября
- ул. Лесная
- ул. Монтажников
- ул. Школьная
- ул. Юбилейная=ул. Дорожная
- ул. Таёжная
- ул. Молодежная
- ул. Речная
- ул. Промысловая
- ул. Печорская
- ул. Геологов
- ул. Первомайская
- ул. Строителей
- ул. Строительная

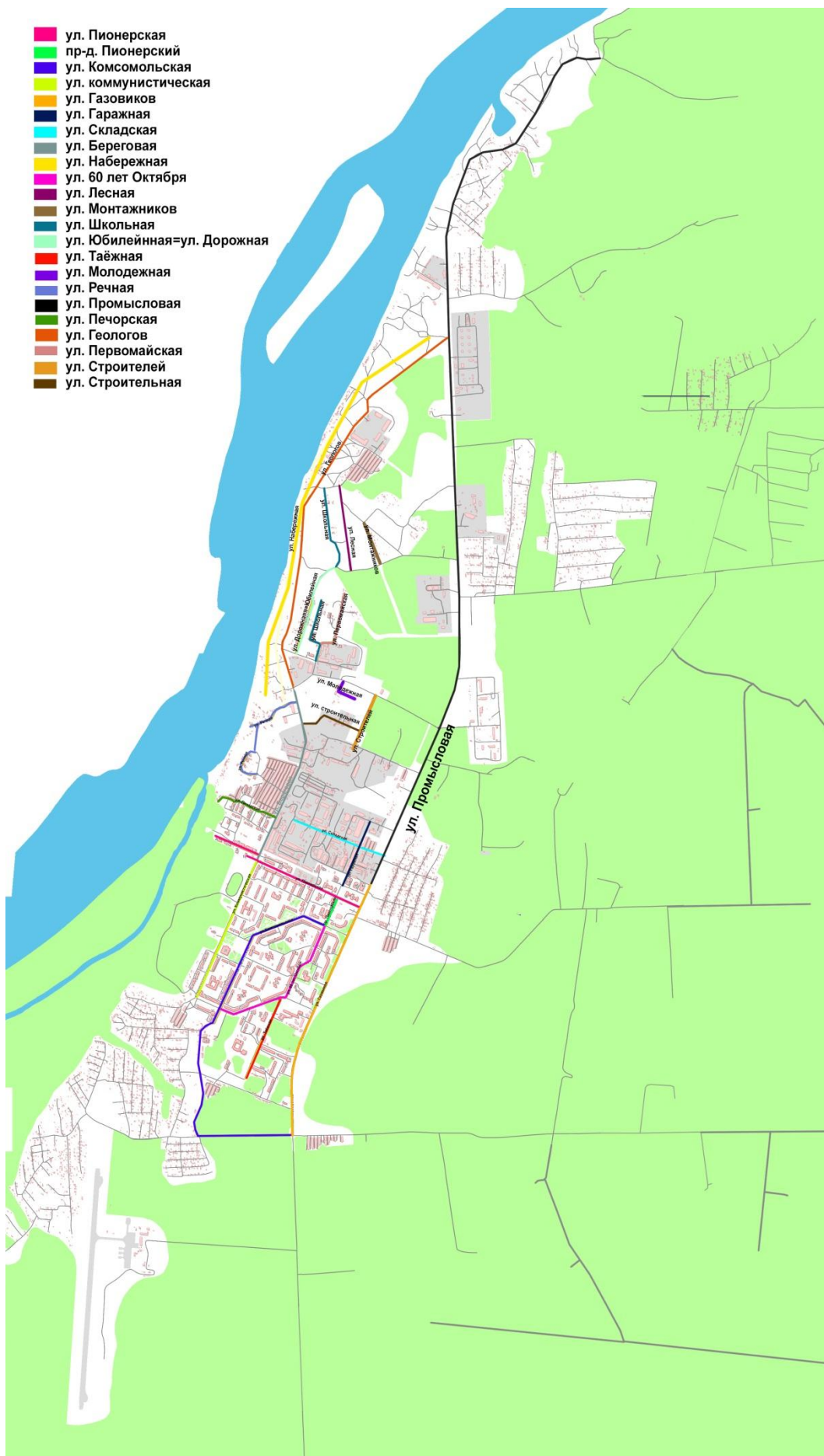


Таблица 2. Подготовка и проведение транспортных обследований

В рамках разработки КСОДД городского округа «Вуктыл» специалистами администрации осенью 2018 г. было проведено визуальное обследование УДС. Ключевыми объектами обследования стали параметры, определяющие характер движения по автомобильным дорогам городского округа «Вуктыл»:

интенсивность движения и состав транспортных потоков на пересечениях и перегонах УДС транспортных узлов;

движение пассажирского транспорта;

светофорные объекты;

обустройство УДС в части ТСОДД.

Обследования проводились в периоды максимальной загрузки УДС транспортными средствами. В соответствии с ОДМ 218.2.032-2013 обследование проводилось в течение одного часа по будним дням (вторник, среда, четверг).

2.1. Обследование интенсивности движения транспортных средств

Обследование интенсивности движения ТС включало в себя наблюдение 4 пересечений улиц в городе Вукты, в течение вышеуказанного времени. Места наблюдений пересечений были отобраны на основе текущего уровня загрузки дорог транспортными средствами. Карта схема расположения точек наблюдения интенсивностей представлена на рисунках 7,8,9.

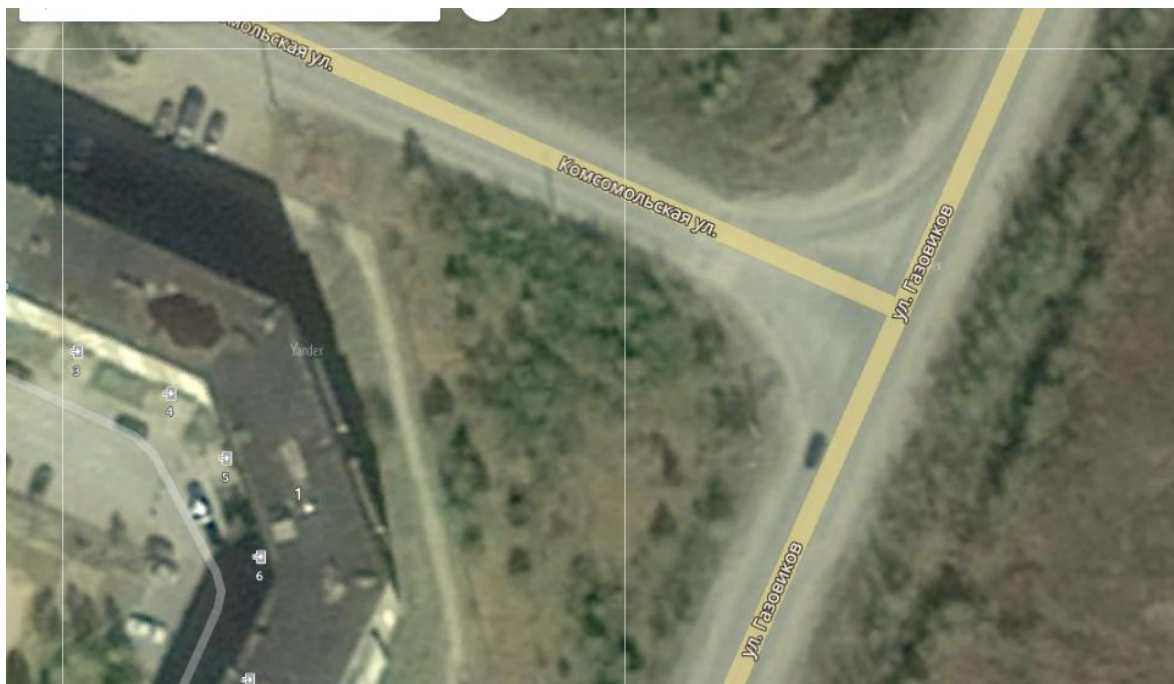


Рис.3 Перекресток ул. Газавиков-ул.Комсомольская



Рис.4 Перекресток ул.Комсомольская

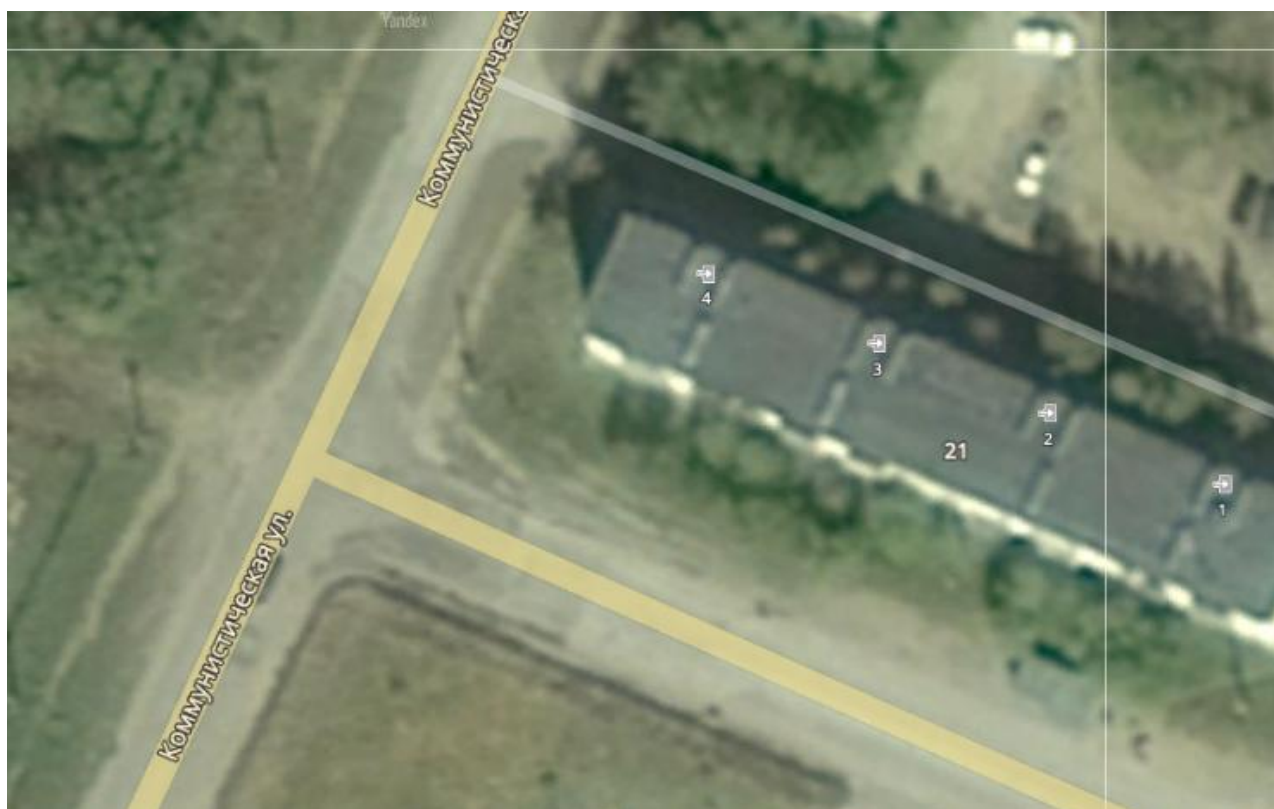


Рис.5 Перекресток ул. Коммунистическая-ул.Комсомольская

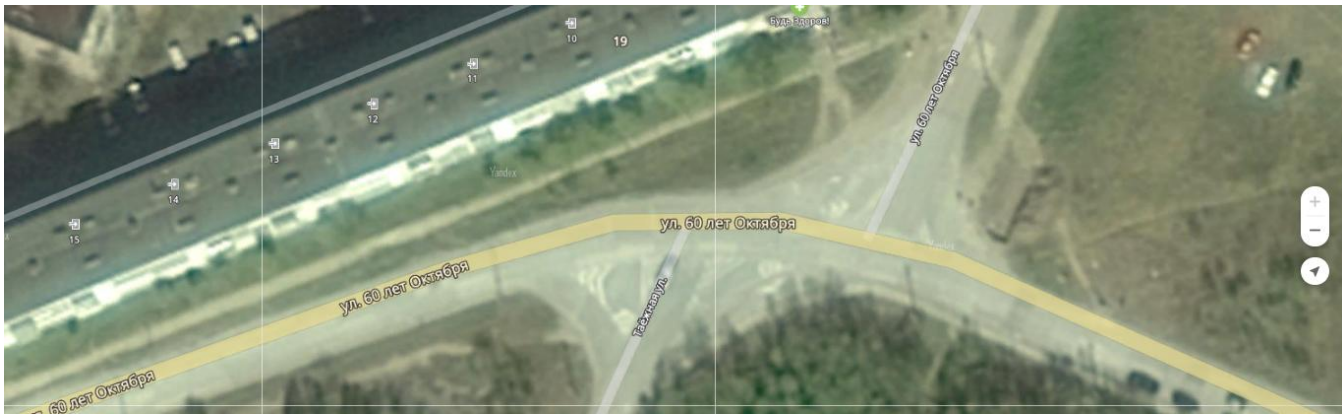


Рис.6 Перекресток ул. 60 лет Октября- ул.Таежная

Таблица 3. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

В условиях высоких темпов автомобилизации населения одной из ключевых ошибок, приведшей к существующей ситуации с перегрузкой улично-дорожных сетей, явилась недооценка тесной взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с практикой градостроительного развития территорий, состоянием и уровнем развития улично-дорожных сетей, уровнем развития и качеством услуг общественного транспорта, применением современных методов и средств организации дорожного движения. Пропускная способность существующей улично-дорожной сети (а значит и вероятность бесперебойного движения на ней) при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счет проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения. Оптимальная организация дорожного движения позволяет снизить и выбросы от автотранспорта. Несмотря на это основной упор в организации дорожного движения в последние годы был сделан на обеспечении безопасности дорожного движения и борьбу с нарушениями правил дорожного движения, т.е. на задачах, которые отнесены к компетенции полиции. При этом обеспечение бесперебойности и экологической безопасности работы транспорта рассматриваются как отдельные, чисто технические вопросы без их соотнесения с общими задачами управления транспортом. Исходя из этого организация дорожного движения не воспринимается как самостоятельный и значимый вид общественной деятельности, который направлен не только на обеспечение безопасности дорожного движения, но в равной мере и на решение других не менее значимых социально-экономических задач.

Деятельность по организации дорожного движения распределена между различными уровнями власти, ведомствами и организациями, следствием чего является ее

низкое качество. Во многих регионах отсутствуют единые центры организации дорожного движения, технические средства и автоматизированные системы управления организацией дорожного движения весьма примитивны и не обеспечивают решения усложняющихся дорожных проблем.

Таблица 4. **Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения**

Проблемы в сфере дорожного движения усугубляются отсутствием надлежащей правовой базы, необходимой для обеспечения эффективной организации дорожного движения, для эффективного планирования и управления работой региональных транспортных систем.

Сложившийся приоритет градостроительного и земельного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении нормотворческой деятельности и правоприменительной практики еще больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения.

В настоящее время нет единого основополагающего федерального закона, регулирующего вопросы транспортного развития территорий, организации дорожного движения и оперативного управления им, а также устанавливающего четко очерченную специальную компетенцию федеральных органов исполнительной власти, права и обязанности субъектов Российской Федерации, а также органов местного самоуправления в данной сфере, в том числе в части правового регулирования организации дорожного движения, территориально-транспортного планирования и проектирования, осуществления и финансирования мероприятий по организации дорожного движения. Имеющиеся нормативные правовые акты в области организации и обеспечения безопасности дорожного движения не могут обеспечить надлежащее базовое правовое регулирование этой деятельности с учетом современных проблем.

На законодательном уровне не раскрываются цели и содержание организации дорожного движения как самостоятельного вида деятельности, его соотношение с градостроительной, транспортной и дорожной деятельностью; не установлен порядок разработки и утверждения предпроектной и проектной документации в сфере организации дорожного движения, требования к составу и содержанию такой документации; не определены юридические механизмы, позволяющие эффективно реализовывать принимаемые решения в области организации дорожного движения в их увязке с механизмами градостроительного и территориально-транспортного планирования; отсутствуют нормы, детализирующие государственный контроль и надзор, а также формы и порядок осуществления экспертной деятельности в области организации дорожного

движения и территориально-транспортного планирования; не сформулированы правовые принципы, направленные на регулирование транспортного спроса на пропускную способность дорожных сетей в городах и на прилегающих к ним территориях.

Вопросы организации размещения транспортных средств на улично-дорожной сети и применения различных правовых мер, ограничивающих движение, остановку и стоянку автотранспорта, также не имеют адекватного и рационального регулирования на законодательном уровне. Содержащиеся в многочисленных и разрозненных нормативных правовых актах положения в данной области требуют систематизации и унификации на уровне федерального закона.

Сложившийся приоритет градостроительного и земельного законодательства над транспортным законодательством при осуществлении нормотворческой деятельности и правоприменительной практики еще больше усугубляет транспортные проблемы в области организации дорожного движения.

Одним из негативных факторов в сфере правового регулирования дорожного движения является несоответствие основам конституционного строя и государственно-правового механизма, заложенного в Конституции Российской Федерации, ряда положений постановления Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения». В нормативном единстве с пунктом 4 статьи 22 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» Правила дорожного движения Российской Федерации в целях обеспечения безопасности дорожного движения в процессе его организации правомерно устанавливают на всей территории Российской Федерации единый порядок дорожного движения и конкретизируют обязанности участников дорожного движения, что корреспондирует положениям Конвенции о дорожном движении, статья 3 которой прямо предоставляет право государствам-участникам устанавливать в правилах дорожного движения нормы, не предусмотренные в самой Конвенции, в том числе дополнительные обязанности водителей (подпункт «ii» подпункта «а» пункта 1). Вместе с тем, некоторые нормы Правил дорожного движения без соответствующей законодательной основы определяют базовые права и обязанности водителей, пешеходов, пассажиров, в том числе затрагивают права граждан на жизнь, личную неприкосновенность, свободу передвижения, частную собственность, свободное использование своего имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности, что делает их неконституционными, ввиду несоответствия их статье 55 Конституции РФ, которая допускает возможность ограничения прав граждан и закрепления за участниками дорожного движения соответствующих обязанностей только федеральным законом. В

частности, к таким положениям можно отнести отдельные статьи раздела 2 «Общие обязанности водителей», раздела 3 «Применение специальных сигналов», раздела 4 «Обязанности пешеходов», раздела 5 «Обязанности пассажиров». При этом, другие нормативные акты, касающиеся непосредственно дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил дорожного движения и не противоречить им. Однако, предметы регулирования подзаконных нормативных правовых актов не должны пересекаться с предметами регулирования федеральных законов, так как именно федеральный закон является основой для построения системы подзаконных нормативных правовых актов, в которых положения федеральных законов находят свою конкретизацию и детализацию.

Все это предопределило необходимость разработки Концепции проекта Федерального закона как стратегической основы законопроектной деятельности федеральных органов государственной власти в области организации дорожного движения и транспортного планирования. Необходимость и актуальность принятия нового Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – законопроект) признают как руководители федеральных и региональных органов власти, так и представители транспортных и дорожных организаций, общественности, справедливо отмечая, что с принятием нового закона будут достаточно полно урегулированы проблемы, возникшие в сфере дорожного движения.

Актуальность разработки законопроекта подтверждается результатами опроса субъектов Российской Федерации (75 регионов) о существующих проблемах и предлагаемых мероприятиях в сфере организации дорожного движения, проведенного в ходе разработки предложений по структуре и содержанию Концепции государственной стратегии в сфере организации дорожного движения, выполненной по заказу Минтранса России в 2010 году. Большинство регионов указали на настоятельную необходимость совершенствования нормативной правовой базы, 10% из них указали конкретно на необходимость разработки федерального закона, содержащего положения по организации дорожного движения.

Основная идея данного законопроекта заключается в установлении единых правовых основ деятельности в сфере организации дорожного движения; формулировании основных прав и обязанностей субъектов, обеспечивающих организацию и оперативное управление дорожным движением, а также участников дорожного движения; определении и разграничении специальной компетенции органов исполнительной власти Российской Федерации, субъектов Российской Федерации,

органов местного самоуправления в части территориально-транспортного планирования, организации, оперативного управления и регулирования дорожного движения; обеспечении согласованных действий федеральных и региональных органов исполнительных власти, органов местного самоуправления в данной сфере.

Основной целью законопроекта является создание правовых условий для организации эффективного и бесперебойного осуществления процесса дорожного движения на территории Российской Федерации как неотъемлемого условия обеспечения устойчивого функционирования транспортной системы Российской Федерации.

Целями законопроекта также являются: содействие внедрению перспективных технологий и стандартов в транспортное планирование, организацию, оперативное управление и регулирование дорожного движения; развитие современной транспортной инфраструктуры.

В задачи законопроекта входит: создание единой законодательной основы для правового регулирования всех базовых вопросов, связанных с организацией дорожного движения и территориальным транспортным планированием, в том числе вытекающих из международных обязательств Российской Федерации; формулирование самостоятельного предмета правового регулирования, общих правовых условий функционирования и организации дорожного движения; создание единого понятийного аппарата в данной сфере правового регулирования, увязанного с терминологией, принятой в международных нормах; установление основных прав и обязанностей участников дорожного движения, в том числе норм как ограничивающих права и свободы граждан, так и защищающих права и законные интересы участников дорожного движения; установление ответственности государства перед гражданами и обществом за обеспечение организации безопасного и беспрепятственного дорожного движения; установление полномочий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения и территориально-транспортного планирования.

Кроме того, данным законопроектом предполагается внесение изменений в такие базовые законы в транспортной сфере как Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в целях создания полноценной и всеохватывающей законодательной базы в сфере дорожного движения, а также исключения дублирования отдельных положений, связанных с организацией дорожного движения.

Таблица 5. **Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования**

В рамках подготовки разработки КСОДД был выполнен обзор следующих документов территориального планирования, включающих мероприятия, планируемые к реализации на территории городского округа «Вуктыл».

Проект Генерального плана городского округа «Вуктыл»;

Правила землепользования и застройки городского округа «Вуктыл».

Генеральным планом предлагаются следующие мероприятия, направленные на развитие внешнего транспорта муниципального образования городского округа «Вуктыл»:

на расчетный срок:

- реконструкция автомобильной дороги «Вуктыл – Подчерье»;
- реконструкция аэропорта г. Вуктыл.

Генеральным планом предлагаются следующие мероприятия, направленные на развитие улично-дорожной сети и общественного транспорта:

на расчетный срок:

строительство новых гаражных кооперативов между с/т «Восход» и микрорайоном VI.

Размещение объектов федерального и регионального значения в области транспортной инфраструктуры в муниципальном образовании городского округа «Вуктыл» не предусмотрено.

Таблица 6. **Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики**

Перечень основных дорог и улиц в рассматриваемых населенных пунктах городского округа «Вуктыл» представлен в таблице 1:

Основные дороги и улицы городского округа «Вуктыл»

1.1. Автомобильные дороги г. Вуктыл

Местонахождение	Длина	Ширина	Площадь	Категория	Число полос	Покры тие
Пост Дорожно-Патрульной Службы – Нефтебаза	5 830	8	46 640	Общего пользования	2	а/бетон
Подъезд к аэропорту г. Вуктыл	975	5	4 875	Общего пользования	2	а/бетон
ул. Пионерская д.16 - нефтебаза	3979	8	31832	основная улица	2	а/бетон
ул. Коммунистическая	1080	7	7560	основная	2	а/бетон

				улица		
на кладбище	900	6	5400	основная улица	2	а/бетон
ул. Пионерская	744	6,5	4836	местная улица	2	а/бетон
пр. Пионерский	210	5	1050	местная улица	2	а/бетон
ул. Комсомольская (КСК)	176	10	1760	местная улица	2	а/бетон
ул. Комсомольская (площадь-КС.1)	420	10	4200	местная улица	2	а/бетон
ул. Комсомольская(площадь - ЦОК)	528	8	4224	местная улица	2	а/бетон
между ж/д по ул. Газовиков, 1 и пр. Пионерский,13	318	8	2544	местная улица	2	а/бетон
ул. 60 лет Октября д.2- ул. Коммунистическая д.13	1345	6	8070	местная улица	2	а/бетон
ул. Таежная	494	6	2964	местная улица	2	а/бетон
к д.6 ул. Таежной	270	6	1620	местная улица	2	а/бетон
вдоль ВЦРБ	232	8	1856	местная улица	2	а/бетон
пр. Пионерский, 1а (за почтой)	210	5	1050	местная улица	2	а/бетон
ул. Комсомольская д.5 (перед зданием)	50	10	500	местная улица	2	а/бетон
ул. Пионерская д.1 – ул.Комсомольская д.1	44	16	704	местная улица	2	а/бетон
ул. Пионерская д.5 – д.1	110	7	770	местная улица	2	а/бетон
ул. Пионерская д.11- ул.Коммунистическая д.3	254	3	762	местная улица	2	а/бетон
ул. Пионерская д.15	58	10,5	609	местная улица	2	а/бетон
ул. Пионерская д.15 – д.5	240	5	1200	местная улица	2	а/бетон
ул. Коммунистическая д.1 – ул.Комсомольская д.13	206	5	1030	местная улица	2	а/бетон
ул. Комсомольская д.5 (за зданием)	78	3	234	местная улица	2	а/бетон
ул. 60 лет Октября (ТЦ «Товары для дома»-ул. Комсомольская, д. 14)	380	6	2280	местная улица	2	а/бетон
ул. 60 лет Октября д.9-д.3	352	6	2112	местная улица	2	а/бетон
ул. Комсомольская д.1(перед зданием)	200	4	800	местная улица	2	а/бетон
IV микрорайон	1800	4,5	8100	местная улица	2	а/бетон
ул. Школьная 51	147,8	3	443,4	местная улица	2	а/бетон
ул. Первомайская 7	627	3	1881	местная улица	2	а/бетон
ул. Речная	400	3	1200	местная улица	2	а/бетон
ул. Дорожная	300	4	1200	местная улица	2	а/бетон
Промежуточная а/д п. Юбилейный (на ул. Дорожная)	700	4	2800	местная улица	2	а/бетон

1.2. Автомобильная дорога общего пользования местного значения Вуктыл-

Подчерье и мостовые сооружения на ней

Местонахождение	Длина	Ширина	Площадь	Категория	Число полос	Покры тие
Автомобильная дорога общего пользования местного значения Вуктыл-Подчерье в том числе искусственные сооружения (мосты)	21 000	6	126 000	Общего пользования	2	Грунто вый
Мост через р. Вуктыл	83,54	5,9	493	Общего пользования	2	Деревя нный
Мост через р. Яны-Ыджидзель	21,57	4,5	97,1	Общего пользования	2	Цемент обетон ный
Мост через р. Горьель	27,6	4,5	124,2	Общего	2	Цемент

				пользования		обетон ный
--	--	--	--	-------------	--	---------------

1.3. Автомобильная дорога общего пользования местного значения подъезд к п. Шердино

Местонахождение	Длина	Ширина	Площадь	Категория	Число полос	Покры- тие
Автомобильная дорога общего пользования местного значения от а/д Ухта-Вуктыл до п. Шердино в том числе искусственные сооружения (мосты)	32000	6	192000	Общего пользования	2	Грунто- вый
Мост через р.Б.Шердино	14,9	4	59,6	Общего пользования	2	Деревя- нный

Основные показатели улично-дорожной сети: ширина в красных линиях, расстояние между магистральными улицами, плотность магистральной и местной улично-дорожной сети, характер пешеходных связей в населенных пунктах связаны с типом застройки. Параметры автомобильных дорог общего пользования определены категориями дорог при строительстве, а также особенностями эксплуатации.

К основным дорогам, находящимся в собственности городского округа «Вуктыл», обеспечивающим связи между районами и с внешней дорожной сетью, относятся следующие улицы:

- Автомобильная дорога общего пользования местного значения Пост Дорожно-Патрульной Службы – Нефтебаза;
- Автомобильная дорога общего пользования местного значения Подъезд к аэропорту г. Вуктыл;
- Автомобильная дорога общего пользования местного значения Вуктыл-Подчерье;
- Автомобильная дорога общего пользования местного значения подъезд п. Шердино.

Пешеходное движение в центральной части улицы организовано по тротуарам на большем протяжении с двух сторон от проезжей части и отделенным от нее обочинами и полосами газона. Ширина тротуаров в пределах 1,0 – 2,5 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

На всем протяжении имеется искусственное освещение.

По ул.Таежная, ЦВР, ТЦ Печора, городская площадь, Школа №1, военкомат, Парма, п.Юбилейный проходит автобусный маршрут, имеется пять остановок.

Участок автомобильной дороги «Ухта – Вуктыл» от 185,2 км до поста ГИБДД г.Вуктыл», протяженностью 16 км является по принятой классификации автомобильной дорогой IV категории. Обеспечивает связь городского округа «Вуктыл» с автомобильной дорогой регионального значения «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян - Мар».

Дорога имеет протяженность 16 км. Начало соответствует примыканию к автомобильной дороге общего пользования местного значения Пост Дорожно-Патрульной Службы – Нефтебаза, конец соответствует примыканию к автомобильной дороге регионального значения.

Основные геометрические параметры:

ширина полосы отвода не установлена (по нормам ПП РФ №717 от 02.09.2009 – 27-30 м)

ширина полосы движения – 6,0 м;

число полос движения – 2;

Тротуары отсутствуют, движение пешеходов осуществляется по обочинам. Ширина обочин 1,0 – 1,5 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Светофорное регулирование отсутствует.

Автобусное движение отсутствует, автобусные остановки отсутствуют.

Таблица 7. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

7.1. Организация движения в пространстве

Мероприятия по организации дорожного движения преследуют две основные цели: повышение безопасности движения и повышение пропускной способности дорог.

Разработка рациональных схем движения для транспортных и пешеходных сообщений способствует сокращению задержек и числа ДТП. Ликвидация мест повышенной опасности, как правило, способствует повышению скорости движения.

Организация дорожного движения в пространстве – это разделение транспортных, а также пешеходных потоков по направлениям по наиболее благоприятной и безопасной траектории. Канализирование движения на перегонах предполагает, прежде всего, разделение встречных потоков, чтобы ликвидировать самые опасные конфликтные точки встречного столкновения, а также разделение движения по полосам попутного

направления. Продольная разметка проезжей части позволяет упорядочить движение, сформировать ряды, что способствует повышению общей пропускной способности дороги и безопасности движения. Средством канализирования на перегонах является устройство разделительных полос на широких дорогах с установкой на них ограждений.

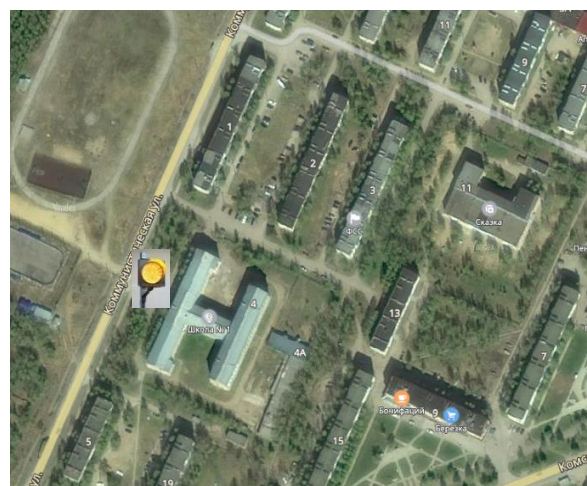
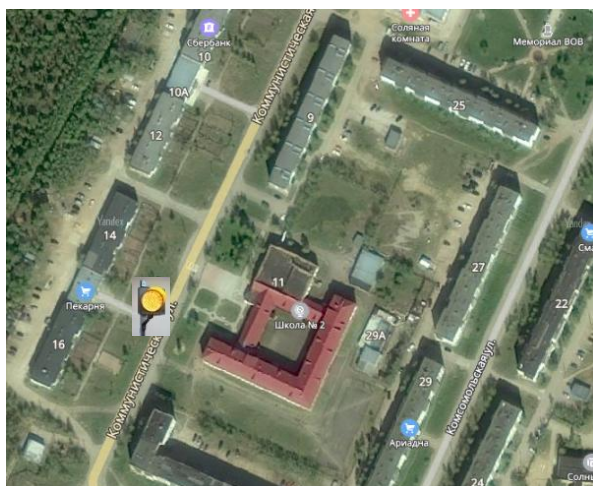
На территории городского округа «Вуктыл» дороги и улицы двухполосные. Проезды внутри кварталов имеют 1 – 2 полосы.

С учетом параметров существующей улично-дорожной сети района организация движения в пространстве на дорогах муниципального образования обеспечивается дорожной разметкой, знаками, а также организацией участков с односторонним движением.

7.2. Организация движения во времени

Это направление организации дорожного движения охватывает методы, обеспечивающие в основном с помощью Правил дорожного движения, дорожных знаков и световых сигналов светофоров разделение транспортных и пешеходных потоков во времени. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах.

На территории городского округа «Вуктыл» в настоящее время имеется два светофорных объекта типа Т.7 в г.Вуктыл возле образовательных учреждений, в районе МБОУ «СОШ №2 им. Г.В. Кравченко» и МБОУ «СОШ №1». Расположение показано на рисунке 7.



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

Светофоры Т.7 применяют, если не обеспечена видимость для остановки транспортного средства, движущегося со скоростью, разрешенной на предыдущем участке дороги перед перекрестком или пешеходным переходом.

Допускается устанавливать светофоры Т.7 на приподнятом центральном островке, островке безопасности или над центром перекрестка.

Светофоры Т.7 должны обеспечивать мигание одного сигнала с частотой 1 миг./с (допускается отклонение от указанной частоты $\pm 10\%$).

7.3. Формирование однородного транспортного потока

Одной из мер формирования однородного транспортного потока является выделение улиц для движения пассажирского транспорта. Выделение и улиц или полос для движения пассажирского транспорта на территории района нецелесообразно в виду низкой интенсивности движения пассажирского транспорта, а также наличия преимущественно двухполосных улиц и дорог с невозможностью расширения проезжей части.

Рассматривая задачу создания однородных транспортных потоков, необходимо остановиться не только на различии типов транспортных средств, но и на однородности по выполняемому маневру. Если на подходе к пересечению в одном уровне дорога имеет одну полосу, то разноименность направлений дальнейшего движения транспортных средств может оказывать еще более ощутимое влияние на скорость и безопасность движения, чем разнотипность транспортных средств в потоке. Так, например, поворот налево связан с задержкой для пропуска встречных автомобилей. При этом также создается опасность попутного столкновения. Поэтому специализация полос на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления является типичной мерой выравнивания состава транспортного потока.

Организация одностороннего движения в городе также нецелесообразна в виду низкой плотности УДС, а также отсутствия улиц, дублирующих направления.

7.4. Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств

Стоянка транспортных средств может осуществляться вдоль улиц и на специально отведенных местах (карманы для парковки, специально отведенные места для стоянки).

Общая тенденция запрещения стоянок вблизи пересечений и на подходах к ним верна. Также необходимо осуществить запрещение стоянок ТС вдоль ключевых магистралей для повышения пропускной способности улиц. Подробный анализ парковочного пространства представлен в отчете по этапу №3.

7.5. Оптимизация скорости движения на улицах и дорогах

Большой ущерб организации движения наносят неоправданные и не соответствующие обстановке ограничения скорости, которые непонятны водителям и поэтому большинством из них не выполняются. Особое значение, в связи с этим имеют четкость и своевременность информации водителей. В частности, при введении местного

ограничения скорости вместе со знаком 3.24 надо установить соответствующий предупреждающий знак, показывающий, в связи с какой опасностью введено данное ограничение (например, сужение дорог, кривая малого радиуса, повышенная скользкость, ремонтные работы, неровная дорога, дети и т.д.).

Кроме того, на местных дорогах скорость фактически ограничена параметрами и техническим состоянием проезжей части – ширина, тип покрытия, ровность и целостность покрытия.

Основные недостатки организации скоростного режима в г.Вуктыл:

частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 40 км/ч и менее вблизи детских образовательных учреждений;

частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 40 км/ч и менее на территориях малоэтажной застройки;

частичное отсутствие знаков 3.24 «Ограничение скорости» 30 км/ч и менее и/или знаков 5.21 «Жилая зона» на дворовых территориях.

Таблица 8. **Анализ параметров дорожного движения**

Интенсивность движения – это количество транспортных средств, проходящих через сечение дороги за единицу времени. В качестве расчетного периода времени для определения интенсивности движения принимают год, месяц, сутки, час и более короткие промежутки времени (минуты, секунды) в зависимости от поставленной задачи наблюдения. На дорожно-уличной сети можно выделить отдельные участки и зоны, где движение достигает максимальных размеров, в то время как на других участках оно в несколько раз меньше. Такая пространственная неравномерность отражает прежде всего неравномерность размещения грузо- и пассажирообразующих пунктов и их функционирования.

Состав транспортного потока представляет собой совокупность легковых, грузовых автомобилей, и маршрутных транспортных средств (автобусы, микроавтобусы и пр.). Основной составляющей при этом является легковой транспорт.

Таблица 9. **Анализ загрузки дорожной сети на ключевых участках УДС**

Условия движения транспорта на улично-дорожной сети города Вуктыл оценивались по значению фактического уровня загрузки движением и средней скорости сообщения.

Уровень загрузки является ключевым фактором, влияющим на условия движения транспорта, и определяется как отношение фактической интенсивности движения к пропускной способности магистрали или ее участка. Пропускная способность магистральной сети определяется пропускной способностью проезжих частей улиц и

дорог на перекрестках и в местах иных ограничений движения (пешеходные переходы, мосты, сужения проезжей части и т.д.).

Уровень загрузки движением в значительной степени определяет уровень обслуживания.

Уровень обслуживания – комплексный показатель экономичности, удобства и безопасности движения, характеризующий состояния транспортного потока.

В условиях плотной, исторически сложившейся застройки, дороги, на которых интенсивность движения не превышает 70-80% от их пропускной способности (уровень обслуживания D, уровень загрузки 70%-90%), соответствуют объемам движения и не нуждаются в немедленных мероприятиях по реконструкции, переустройству или совершенствованию организации движения. Уровень обслуживания D характеризуется сплошным потоком автомобилей (либо отдельными колоннами). При проезде транспортных узлов с реализованным светофорным регулированием происходит полная разгрузка перекрестка за время работы разрешающего сигнала светофора.

В большинстве случаев, при уровнях загрузок 80-90% необходимо предусматривать повышение пропускной способности перекрестка, так как при таком уровне загрузки возникает существенная вероятность заторов, и резко растут задержки транспорта.

При уровне загрузки 90-100% (уровень обслуживания E) движение автотранспорта характеризуется как плотное, поток движется с непродолжительными остановками. Заторы при проезде регулируемых транспортных узлов наблюдаются примерно в 50-70% циклов регулирования (происходит неполная разгрузка подхода к перекрестку за период горения разрешающего сигнала светофора).

Уровень загрузки движением на участках УДС определялся расчетным путем с учетом следующих факторов:

- интенсивность транспортного потока;
- структура транспортного потока;
- неравномерность движения транспортных потоков по направлениям;
- планировочные характеристики участков УДС (число полос движения, ширина проезжей части);
- организация дорожного движения;
- режим регулирования дорожного движения.

Уровни загрузки движением на УДС муниципального района Сыктывдинский были получены на основании результатов натурных обследований интенсивности

движения транспортных потоков на ключевых магистралях, проведенных сотрудниками администрации городского округа «Вуктыл» летом 2018г.

Наибольшая нагрузка на улично-дорожную сеть возникает в вечерние часы пик.

Расчет уровней загрузки рассматриваемой зоны показал, что на всех участках УДС наблюдаются удовлетворительные условия движения транспорта. На основании полученных данных об уровнях загрузки движением были выявлены наиболее критичные участки УДС с уровнями загрузок не более 50%.

Как показывают результаты расчетов, наиболее загруженными дорогами на разных участках в часы пик являются:

Ул. Комсомольская;

Ул. Коммунистическая

а/д общего пользования местного значения Пост Дорожно-Патрульной Службы – Нефтебаза

Вывод: на улично-дорожной сети города Вуктыл в вечерний пиковый период наблюдается транспортная ситуация, не требующая оптимизации как схемы организации дорожного движения с одной стороны.

Таблица 10. Анализ существующей системы пассажирского транспорта общего пользования на территории городского округа «Вуктыл» с учетом характера пассажиропотоков

Пассажирские перевозки в городском округа «Вуктыл» обеспечиваются междугородними, пригородными маршрутами.

Большинство маршрутов проходят по региональным дорогам с заездами в сельские поселения в конечных участках. Всего в районе действует 4 маршрута.

По дорогам, принадлежащим муниципальному образованию, проходят следующие маршруты:

№110 Вуктыл – Подчерье- Вуктыл

№105 Вуктыл – Лемтыбож- Вуктыл

№ 206 Вуктыл – Дутово – Лемты – Вуктыл (за исключением весенней распутицы и осеннего ледостава)

№210 Вуктыл - Шердино – Вуктыл (за исключением весенней распутицы и осеннего ледостава)

№1 п.Юбилейный- ул.Таежная- п.Юбилейный (с 1 октября по 30 апреля ежегодно)

Указанные маршруты обеспечивают прежде всего связь сельских поселений с городом Вуктыл и автомобильной дорогой республиканского значения. Местное сообщение внутри населенных пунктов сельских поселений, а также между ними осуществляется в основном пешком и на личном автотранспорте.

Состояние автобусных остановок в сельских поселениях в большей части удовлетворительное – большинство имеет автобусные павильоны, при этом на ряде остановок павильоны отсутствуют, на некоторых отсутствуют посадочные площадки, заездные карманы.

Вывод: система пассажирского транспорта в муниципальном районе Сыктывдинский в целом обеспечивает потребности населения в транспорте общего пользования. К основным недостаткам можно отнести неудовлетворительное состояние остановочных пунктов.

Таблица 11. Оценка уровня транспортной доступности городского округа «Вуктыл» с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.

Связь городского округа «Вуктыл» с другими муниципальными образованиями, а также регионами обеспечивается посредством региональной автодороги «Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар». В границах г. Вуктыл обеспечена близость к аэропорту Вуктыл и авиасообщению с отдаленными регионами России.

Кроме того, транспортные связи с другими территориями обеспечиваются посредством перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в границах городского округа по маршрутам «Вуктыл» Вуктыл - Подчерье - Кырта - Усть-Щугер - Усть-Соплеск - Усть-Воя – Вуктыл, правый-левый берег на 1164 км реки Печора в районе местечка Кузьдибож.

Основные коммуникации осуществляются автомобильным транспортом и авиасообщением.

Уровень транспортной доступности обеспечивается за счет соответствия параметров автомобильных дорог нормативам в части обеспечения пропускной способности и безопасности движения.

Вывод: уровень транспортной доступности городского округа «Вуктыл» в настоящее время достаточен. Напряженное состояние и нехватка транспортной доступности в период распутицы. Обеспечение транспортной доступности в рассматриваемой перспективе должно обеспечиваться содержанием в соответствии с нормативными параметрами автомобильных и водных маршрутов, аэропорта. Строительство дополнительных транспортных магистралей и сооружений для связи с другими муниципальными образованиями и территориями не требуется.

Таблица 12. Анализ организации парковочного пространства на территории городского округа «Вуктыл»

Автомобильный парк округа преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. В настоящее время имеется дефицит парковочных мест на придомовых территориях для обеспечения потребностей населения в соответствии с нормативами по градостроительству.

Единое парковочное пространство отсутствует. Парковка автомобилей осуществляется по краю проезжей части, на обочинах, а также на отдельных организованных площадках, примыкающих к проезжей части. Основная часть легкового транспорта паркуется на внутриквартальных проездах и придомовых территориях.

Вывод: в настоящее время не наблюдается дефицит парковочных мест.

Таблица 13. **Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД**

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

ТСОДД выполняют следующие функции:

- информируют участников ДД о рекомендуемых или обязательных режимах движения;
- обеспечивают наиболее благоприятные траектории движения транспортных средств и пешеходов для предотвращения опасных ситуаций, связанных с выездом транспортных средств за пределы проезжей части;
- информируют участников движения о месте нахождения наиболее существенных объектов тяготения транспортных и пешеходных потоков.

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

- непосредственно взаимодействующие с участниками ДД с целью формирования требуемых параметров транспортных и пешеходных потоков (исполнительные);
- обеспечивающие работу исполнительных ТСОДД (вспомогательные).

Исполнительные ТСОДД разделяются на следующие виды:

1. дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- дорожные ограждения;
- пешеходные ограждения;
- дорожные светофоры;
- направляющие устройства;
- островки безопасности;
- устройства принудительного снижения скорости (искусственные неровности, сужения проезжей части и т.п.);

устройства физического ограничения въезда на отдельные территории (стояночные места, пешеходные зоны и т.п.) - шлагбаумы, перемещающиеся тумбы, запирающиеся кронштейны стояночных мест и т.п.;

К вспомогательным ТСОДД относятся:

1. устройства для установки дорожных знаков;
обеспечивающее оборудование светофорных объектов (дорожные контроллеры, устройства для установки светофоров, кабельные сети);
оборудование АСУДД (линии связи и оборудование для их работы, оборудование ЦУП АСУД, детекторы транспорта, указатели скорости).

ТСОДД устанавливаются в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 “Технические средства организации дорожного движения. Правило применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств”.

Было выполнено обследование улично-дорожной сети (УДС) для анализа эксплуатационного состояния ТСОДД.

В процессе обследования были выявлены следующие недостатки:

1. Несоответствие обеспечения улиц и дорог дорожными знаками Проектам организации дорожного движения, а также требованиям ГОСТ Р 52289-2004.
2. Несоответствие части дорожных знаков пункту 5.2.1 ГОСТ Р 52290-2004. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования (с Изменением N1,2).
3. Ряд остановок транспорта общего пользования (ТОП), частично либо полностью, не соответствует ГОСТ Р 52766-2007 пункт 5.3.3 – отсутствует остановочная площадка, посадочная площадка, заездной “карман”, тротуары и пешеходные дорожки, автопавильоны, пешеходные переходы, скамья, урна для мусора, технические средства организации дорожного движения.
4. Дорожная разметка частично или полностью изношена, что не соответствует ГОСТ Р 51256-2011. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования.

Содержание автомобильных дорог в части установки, снятия и эксплуатации ТСОДД должно производиться в соответствии с утвержденными ПОДД.

Вывод: технико-эксплуатационное состояние ТСОДД на сентябрь 2018 года в целом удовлетворительное, требуется обновление ТСОДД по действующим нормативным документам, а также реконструкционно-планировочные мероприятия по обустройству остановок ТОП.

Таблица 14. Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Проблема безопасности дорожного движения приобрела особую остроту в последнее десятилетие. Эта проблема особенно отличается сложностью и многоплановостью в крупных городах. Можно констатировать несоответствие существующей дорожно-транспортной инфраструктуры современным потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении. Масштаб дорожно-транспортного травматизма угрожает национальной безопасности России, а также наносит значительный ущерб экономике, составляющий ежегодно около 2,5% ВВП страны. Более четверти от числа погибших в ДТП составляют люди наиболее активного трудоспособного возраста (26-40 лет). Особую тревогу вызывает ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом. Дети страдают в каждом десятом происшествии. Самой многочисленной и уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. За последние семь лет численность пешеходов, погибших в ДТП, увеличилась на треть.

Определяющую роль в ситуации с аварийностью играет человеческий фактор. Около 70-80% всех ДТП связано с нарушением правил дорожного движения (ПДД) водителями транспортных средств. Основными причинами совершения нарушений в области дорожного движения являются низкий общий уровень правосознания, отсутствие адекватного понимания участниками движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

За II квартал 2018 года на территории г. Вуктыла допущено 1 дорожно-транспортное происшествие (далее по тексту – ДТП), за аналогичный период прошлого года произошло 8 ДТП, в результате которых 10 человек получили ранения, погибших нет.

Состояние аварийности на обслуживаемой территории

	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть	
	Текущий период	ППГ	Текущий период	ППГ	Текущий период	АППГ	Текущий период	АППГ
Всего:	1	8	0	0	1	10	0,0	0,0
ДТП с участием водителей в	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0

Н/С								
ДТП с участием детей и подростков	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0
ДТП с участием пешеходов на пешеходных переходах	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0

За 2017 года на территории Вуктыльского района произошло 47 ДТП с материальным ущербом (АППГ – 110), из них ДТП с пострадавшими – 5 ДТП, 9 пострадавших, рост пострадавших за 12 месяцев 2017 года.

Снижение аварийности на дорогах произошло за счёт своевременной уборки снега и обработки противогололёдными материалами подрядными организациями.

ДТП, совершенных водителями в состоянии опьянения произошло 0 (АППГ-0).

В целях повышения безопасности дорожного движения, снижения уровня дорожно-транспортной аварийности за 2017 года на территории района проводились 11 специальных оперативно-профилактических мероприятий, из них инициативных оперативно-профилактических мероприятий – 6 «Нетрезвый водитель», 2 «Автобус», проведены мероприятия по указанию МВД по Республике Коми, а именно «Лес», «Снегоход». «Должник». Проведены 8 массовых проверок водителей транспортных средств, управляющих в состоянии опьянения и одну проверку по транспортным средствам имеющие тонированные стекла.

В целях повышения безопасности пассажирских перевозок нарядами ДПС ОГИБДД городу Вуктылу усилен контроль за техническим состоянием и эксплуатацией транспортных средств.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Проект Генерального плана городского округа «Вуктыл» 2017 г.;
Правила землепользования и застройки ГО «Вуктыл» 2017 г.;
Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»
ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»
ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»
ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»
ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»
ГОСТ Р 51256-99. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Общие технические требования»
ГОСТ Р 52606-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений»
ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»
ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования
ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования

ГОСТ Р 52289 – 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»

СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги

СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений

ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог

ГОСТ Р 52033-2003. Автомобили с бензиновыми двигателями. Выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами. Нормы и методы контроля при оценке технического состояния

ГОСТ 17.2.3.01-86 Охрана природы (ССОП). Атмосфера. Правила контроля качества воздуха населенных пунктов

Клинковштейн Г. И., Афанасьев М. Б. Организация дорожного движения: Учеб. для ВУЗов.– 5-е изд., перераб. и доп. – М: Транспорт, 2001

Администрация городского округа «Вуктыл»

УТВЕРЖДЕНА:

Глава муниципального образования
городского округа «Вуктыл»- руководитель
администрации городского округа «Вуктыл»

_____/Г.Р. Идрисова

«23» ноября 2018г.

м.п.

ОЗНАКОМЛЕН:

Начальник ОГИБДД ОМВД
России по городу Вуктылу
капитан полиции

_____/А.Н.

Варфоломеев

«23» ноября 2018г.

м.п.



ОТЧЕТ

О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

**Комплексная схема организации дорожного движения
муниципального образования городского округа «Вуктыл»**

2 этап

РАЗРАБОТКА ТРАНСПОРТНОЙ МОДЕЛИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ГОРОДСКОГО ОКРУГА

г. Вуктыл

2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Начальник отдела строительства, дорожного
и городского хозяйства администрации
городского округа «Вуктыл»

А.А. Пушенко

Главный архитектор администрации
городского округа «Вуктыл»

Т.С. Ваховская

СОДЕРЖАНИЕ

СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- 1 Разработка транспортной модели муниципального образования
 - 1.1 Введение
- 2 Разработка вариантов транспортной модели на период до 2025 и 2035 г.г.
 - 2.1 Развитие транспортной инфраструктуры
- 3 Заключение

СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

а/д	автомобильная дорога
АИП	адресная инвестиционная программа
АСУДД	автоматизированная система управления дорожным движением
БДД	безопасность дорожного движения
м.о.	муниципальный округ
г.п.	городское поселение
ГП	государственная программа
НГПТ	наземный городской пассажирский транспорт
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения
НИР	Научно-исследовательская работа
ОДД	организация дорожного движения
п.г.т.	поселок городского типа
ПДД	правила дорожного движения
ПКРТИ	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
РТК	региональные транспортные коридоры
СО	светофорный объект
СТП	схема территориального планирования
ТОП	транспорт общего пользования
ТП	транспортный поток
ТПУ	транспортно-пересадочный узел
ТРК	торгово-развлекательный комплекс
ТС	транспортное средство
ТСОДД	технические средства организации дорожно-го движения
ТЦ	торговый центр
УДС	улично-дорожная сеть

Разработка транспортной модели муниципального образования

14.1. Введение

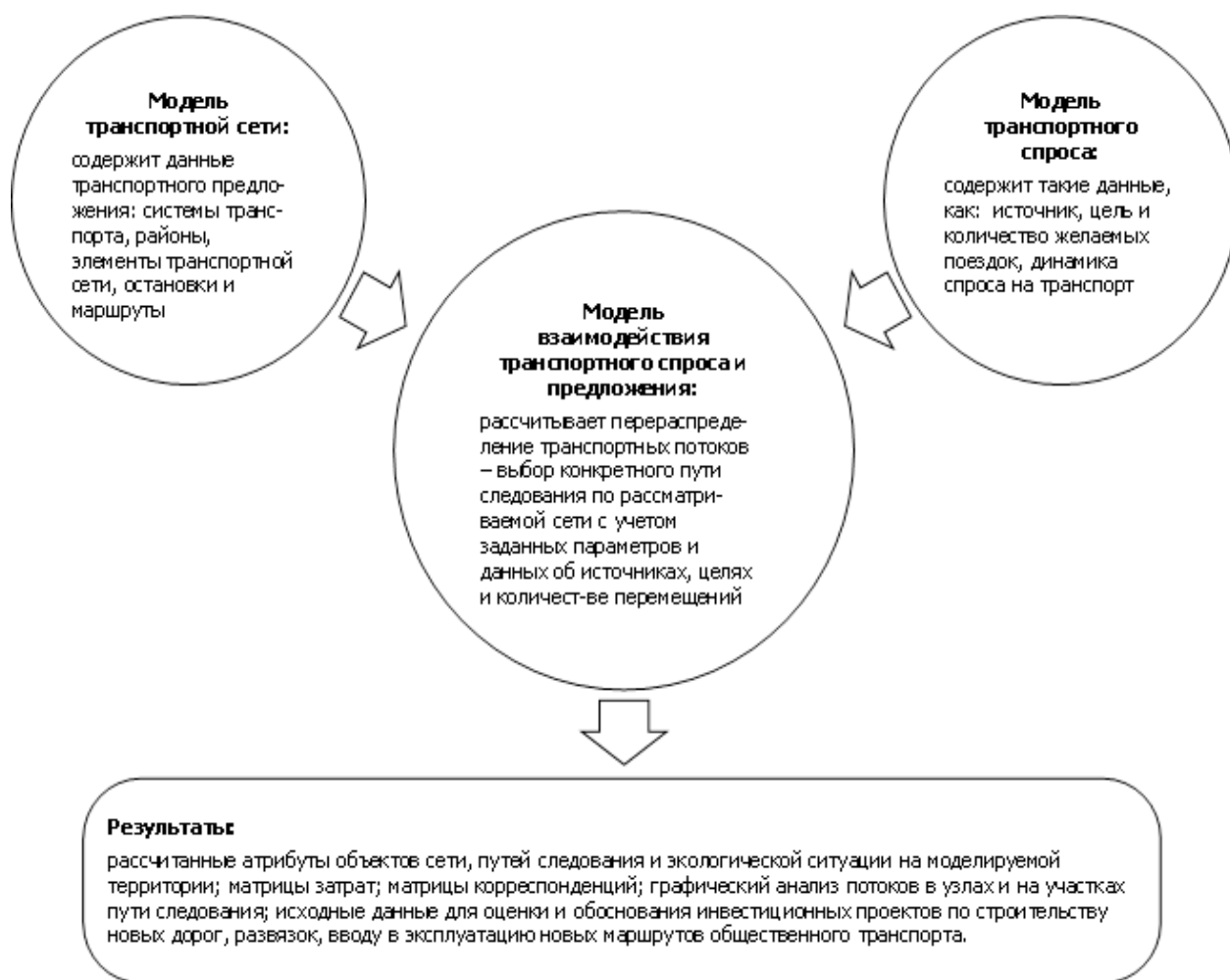
В данном разделе описывается транспортная модель, основные принципы ее создания, исходные данные и структура данных для модели. Описывается процесс создания модели транспортной системы (транспортного предложения) и модели спроса. Особое внимание уделено процессу калибровки транспортной модели.

Модель транспортной сети – это комплекс взаимосвязанных объектов, характеризующих пространственное расположение и параметры элементов улично-дорожной сети, содержащих структурированную информацию о системах индивидуального и общественного транспорта. Модель транспортной сети является основой для моделирования перемещений участников транспортного движения и описания затрат на данные перемещения.

Модель транспортного спроса – это инструмент оценки транспортной сети, включающий в себя совокупность математических моделей, рассчитывающих транспортные потоки между районами области планирования на основе структурных данных и данных о том, как население пользуется транспортом, а также данных о пространственном расположении объектов инфраструктуры и о существующем транспортном предложении. Результатом функционирования модели транспортного спроса являются качественные и количественные показатели, характеризующие причины возникновения транспортных потоков и их объемы; выбор источника и цели передвижения; выбор транспортного средства и маршрута следования.

Взаимодействие транспортного спроса и предложения определяет содержание транспортных событий. В результате их анализа осуществляется оптимальное перераспределение транспортных потоков и выбор конкретного пути следования по рассматриваемой сети с учетом заданных параметров и данных об источниках, целях и количестве перемещений. Структура транспортной модели представлена на рисунке 1.

Основной целью разработки транспортной модели является определение интенсивности движения транспортных средств и объемов пассажиропотока в современных условиях и на перспективу. Обоснованность прогнозов развития транспортной ситуации достигается учетом комплекса факторов, влияющих на социально-экономическое развитие региона, и учетом изменений в его транспортной инфраструктуре в рассматриваемый период времени.



Структура транспортной модели

Транспортная модель разработана для городского округа «Вуктыл» с выделением крупнейших агломераций транспортных корреспонденций – наиболее крупный город Вуктыл.

В целях системного анализа транспортной сети разработана классификация из 4-ех условных типов дорог (два для сельских дорог и пять – для автодорог вне населенных пунктов) детализирующих основные технические и транспортно-эксплуатационные параметры элементов сети в соответствии с СП 243.1326000.2015 «Проектирование и строительство автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения», СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Типы дорог представлены в таблице 1 Разработанная классификация дорог обеспечивает дифференцированный подход к описанию транспортной сети с учетом специфики конкретного участка.

Классификация дорог транспортной модели

№	Расположение	Тип дороги (улицы)
---	--------------	--------------------

Разработка вариантов транспортной модели на период до 2025 и 2035 г.г.

14.2. Развитие транспортной инфраструктуры

Общей целью предлагаемых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры является устойчивое развитие муниципального образования, а также внешних связей со смежными муниципальными образованиями, региональными и федеральными транспортными сетями.

В основу планирования градостроительных мероприятий положены следующие позиции:

максимальное использование уникального геоэкономического положения транспортного узла на основе взаимовыгодного объединения общегосударственных, региональных, муниципальных и частных интересов в развитии отдельных объектов транспортной системы, приоритетное развитие инфраструктуры, обеспечивающей пассажирские перевозки на связях с деловыми и рекреационными центрами федерального значения, комплексное развитие всех видов транспортной инфраструктуры на основе применения международных стандартов качества обслуживания пассажирских и грузовых перевозок, включая внутригородскую транспортную систему.

Целевые показатели развития транспортной инфраструктуры:

1. Транспортная инфраструктура должна быть рассчитана на обслуживание населения муниципального района – 25 тыс. чел. при росте подвижности на всех видах частного и пассажирского транспорта к 2025 году по отношению к 2015 году в 1,2 раза.
1. Градостроительные преобразования должны способствовать приоритетному развитию пассажирского транспорта общего пользования. Развитие улично-дорожной сети и сети пассажирского транспорта общего пользования должны обеспечить повышение безопасности и надежности всех видов передвижений, снижение негативного воздействия транспорта на среду жизнедеятельности до уровней, предусмотренных национальными и международными стандартами,
2. Объекты внешней транспортной инфраструктуры должны рассчитываться с учетом роста подвижности на внешних видах пассажирского транспорта в 1,2 раза к 2025 году, причем рост объема перевозок воздушным транспортом будет происходить более высокими темпами. Следует ожидать не менее чем 2-кратный рост объема передвижений на пригородном и междугороднем автобусном транспорте.

3. Сооружения инфраструктуры внешнего грузового транспорта следует рассчитывать исходя из 1,5 кратного роста грузооборота.
4. Сооружения хранения и обслуживания индивидуального автомобильного транспорта должны рассчитываться на уровень автомобилизации не менее, чем в 300 авт./1000 жит. к 2025 году и 400 авт./1000 жит. к 2035 году.
5. Улично-дорожная сеть и пассажирский транспорт общего пользования должны обеспечивать передвижения по городской территории со средними затратами времени не более 35 -40 минут для 80-90 процентов населения.

Недостатки имеются улично-дорожная сеть города:

ограничения параметров улиц в следствие сложившейся застройки (ширина, радиусы закруглений, возможность устройство велодорожек и обособленных пешеходных дорожек);

В качестве основных стратегических задач дальнейшего преобразования существующей улично-дорожной сети следует принять:

пешеходные дорожки оборудовать в соответствии с требованиями БДД.

Следует отметить, что, учитывая современные тенденции изменения транспортной отрасли, появления новых форм мобильности и моделей транспортного поведения и использования автомобильного транспорта, а также глобальных трендов автоматизации становится крайне затруднительным обоснованно строить прогнозы на перспективу более 10 лет. В этой связи рекомендуется пересматривать планы развития транспортной инфраструктуры каждые 3-5 лет.

Заключение

В результате проработки данного этапа были проанализированы условия движения в городском округе «Вуктыл» с учетом развития транспортной инфраструктуры. Анализирование позволило оценить влияние мероприятий по развитию с учетом изменения транспортной ситуации в перспективе.

Анализ показывает, что состояние загруженности улично-дорожной сети города не требуется и отсутствует необходимость внесения изменений в градостроительную документацию. Необходимо откорректировать нормативно- правовую, нормативно-техническую документацию, усовершенствовать информационное обеспечение деятельности в сфере ОДД на территории городского округа «Вуктыл».

Администрация городского округа «Вуктыл»

УТВЕРЖДЕНА:

Глава муниципального образования
городского округа «Вуктыл»- руководитель
администрации городского округа «Вуктыл»

_____/Г.Р. Идрисова

«23» ноября 2018г.

м.п.

ОЗНАКОМЛЕН:

Начальник ОГИБДД ОМВД
России по городу Вуктылу
капитан полиции

_____/А.Н.

Варфоломеев

«23» ноября 2018г.

м.п.



ОТЧЕТ

О НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ

**Комплексная схема организации дорожного движения
муниципального образования городского округа «Вуктыл»**

3 этап

РАЗРАБОТКА МЕРОПРИЯТИЙ В РАМКАХ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО
ОКРУГА «ВУКТЫЛ» НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ

г. Вуктыл

2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Начальник отдела строительства, дорожного
и городского хозяйства администрации
городского округа «Вуктыл»

А.А. Пушенко

Главный архитектор администрации
городского округа «Вуктыл»

Т.С. Ваховская

СОДЕРЖАНИЕ

<u>СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ</u>	65
<u>1 Разработка мероприятий по развитию дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет)</u>	66
<u>1.1 Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта</u>	67
<u>1.1.1 Реконструктивно – планировочные мероприятия</u>	67
<u>1.1.2 Организационные мероприятия</u>	69
<u>1.1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта</u>	70
<u>1.2 Мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования</u>	70
<u>1.3 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения</u>	71
<u>1.4 Мероприятия по совершенствованию пешеходного и велосипедного движения</u>	73
<u>1.5 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения маломобильных групп населения</u>	77
<u>1.6 Мероприятия по повышению безопасности движения (локальные мероприятия по ликвидации очагов аварийности)</u>	79
<u>1.7 Мероприятия по развитию и регулированию парковочного пространства</u>	80
<u>2 Разработка Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального района Сыктывдинский с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий</u>	81
<u>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</u>	83

СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

а/д	автомобильная дорога
АИП	адресная инвестиционная программа
АСУДД	автоматизированная система управления дорожным движением
БДД	безопасность дорожного движения
м.о.	муниципальный округ
г.п.	городское поселение
ГП	государственная программа
НГПТ	наземный городской пассажирский транспорт
ДТП	дорожно-транспортное происшествие
ж/д	железная дорога
КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения
НИР	Научно-исследовательская работа
ОДД	организация дорожного движения
п.г.т.	поселок городского типа
ПДД	правила дорожного движения
ПКРТИ	Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
РТК	региональные транспортные коридоры
СО	светофорный объект
СТП	схема территориального планирования
ТОП	транспорт общего пользования
ТП	транспортный поток
ТПУ	транспортно-пересадочный узел
ТРК	торгово-развлекательный комплекс
ТС	транспортное средство
ТСОДД	технические средства организации дорожного движения
ТЦ	торговый центр
УДС	улично-дорожная сеть
УДС	улично-дорожная сеть

1 Разработка мероприятий по развитию дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет)

Основной целью разработки мероприятий по развитию УДМ, реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на краткосрочную перспективу (0-5 лет), на среднесрочную перспективу (6-10 лет), на долгосрочную перспективу (более 10 лет).

С целью разработки оптимального варианта развития КСОДД был определен укрупненный перечень мероприятий, оказывающих основное влияние на эффективность и стоимость реализации КСОДД.

Комплекс включает следующие мероприятия:

мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта, в том числе:

реконструктивно-планировочные мероприятия;

организационные мероприятия;

мероприятия по организации движения легкового и грузового транспорта;

разработка мероприятий по оптимизации системы пассажирских перевозок, в том числе:

реорганизация маршрутной сети внутри муниципального пассажирского транспорта;

оптимизация расписания и подвижного состава на внутримunicipальных маршрутах пассажирского транспорта в соответствии с распределением транспортного спроса на услуги пассажирского транспорта;

развитие сети межмуниципальных маршрутов автомобильного пассажирского транспорта;

внедрение системы информирования пассажиров на внутри муниципальных маршрутах и остановочных пунктах пассажирского транспорта;

обустройство и строительство пассажирского транспорта остановочных пунктов пассажирского транспорта, заездных карманов, разворотных площадок и площадок отстоя для межмуниципального автомобильного пассажирского транспорта;

обеспечение приоритета проезда маршрутного пассажирского транспорта;

разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения;

разработка мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, в том числе:

- повышение видимости наземных пешеходных переходов посредством оборудования современными техническими средствами;
- повышение видимости технических средств организации дорожного движения (барьеров, ограждений, сигнальных столбиков и т.д.);
- обустройство пешеходных ограждений, искусственных неровностей и др. вблизи учебных заведений;
- установка комплексов фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения;
- разработка мероприятий по повышению безопасности дорожного движения местах концентрации дорожно-транспортных происшествий;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства.

1.1 Мероприятия по развитию улично-дорожной сети и организации движения легкового и грузового транспорта.

1.1.1 Реконструктивно – планировочные мероприятия

Структура улично-дорожной сети городского округа «Вуктыл» основана на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, основные и местные улицы и подъездах к сельским населенным пунктам. Внутри сельских поселений транспортные связи обеспечиваются дорогами местного значения. Также значительную роль играют дороги, обеспечивающие подъезд к республиканскому центру – г. Сыктывкар. Транзитное движение в районе полностью обеспечивается именно дорогами регионального значения. К муниципальным дорогам относятся местные дороги города и внутри сельских поселений и подъезд от регионального значения. Транспортная связанность территории города является удовлетворительной.

Таким образом, УДС района представляет собой разобщенную незамкнутую сеть дорог и подъездов, а основная транспортная нагрузка приходится на федеральные и региональные дороги. При этом загрузка дорог местного значения дорожным движением не является критической и, как показывает транспортное моделирование, сохранение приемлемого уровня загрузки может быть достигнуто без значительных реконструкционных изменений. Также не требуется строительство новых магистралей. Затруднений движения не возникают.

На участках улично-дорожной сети в рассматриваемой перспективе безопасное дорожное движение должно обеспечиваться за счет содержания и эксплуатации дороги и дорожной инфраструктуры в нормативном состоянии.

Проект КСОДД предусматривает:

1-й этап, 2019-2023 г.г.

город Вуктыл

обустройство автобусных остановок заездными карманами, посадочными площадками, павильонами

обустройство тротуаров ограждениями, знаками, разметкой

устройство недостающего наружного освещения на пешеходных переходах

обустройство пешеходных переходов светофорами Т7 возле образовательного учреждения по адресу ул.Таежная, 4

капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования местного значения
Пост Дорожно-Патрульной Службы – Нефтебаза

капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования местного значения
Подъезд к аэропорту г. Вуктыл

городской округ «Вуктыл»

реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения Вуктыл-
Подчерье

капитальный ремонт моста через р. Вуктыл, расположенного на автомобильной дороге
общего пользования местного значения Вуктыл - Подчерье

Предложения по категорированию дорог и улиц

Все улицы и дороги, относящиеся к городскому округу «Вуктыл» могут быть разделены на категории в соответствии с действующими нормативными документами. В настоящее время категории улиц сельских поселений устанавливаются СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», категории автомобильных дорог устанавливаются СП 34.13330.2012 и, для дорог с низкой интенсивностью движения, СП 243.1326000.2015 «Проектирование и строительство автомобильных дорог с низкой интенсивностью движения».

В соответствии с данными нормами улицы и дороги городского округа «Вуктыл» могут быть разделены на следующие категории:

Автодороги общего пользования:

IV категории (IVA-р, IVБ-р, IVA-п, IVБ-п)

V категории (VA, VB)

Улицы и дороги сельских поселений:

основные улицы сельского поселения

местные улицы

местные дороги

проезды

Изменение категории дороги или улицы возможно в рамках реконструкции. (Уточнение категории в соответствии с классификацией СП 243.1326000.2015 может быть выполнено номенклатурно, без строительных работ)

1.1.2 Организационные мероприятия

В ходе разработки КСОДД рассмотрена реализация следующих организационных (сетевых) мероприятий по ОДД:

мероприятия по оптимизации скоростного режима движения ТС (входят в комплекс мероприятий по ликвидации очагов аварийности);

мероприятия по организации движения грузового автотранспорта;

локальные мероприятия в транспортных узлах, направленные на увеличение пропускной способности, реализуемые в комплексе с мероприятиями, направленными на повышение общей безопасности движения автотранспорта и пешеходов;

мероприятия по введению (ликвидации) одностороннего движения автотранспорта;

мероприятия по ограничению стоянки и остановки автотранспортных средств.

Ниже представлены сетевые организационные мероприятия, предусмотренные КСОДД.

Мероприятия по оптимизации скоростного режима движения транспортных средств

В городском округе «Вуктыл» в настоящее время скоростной режим отрегулирован в достаточной степени.

В рамках разработки КСОДД не предусматривается дополнительное ограничение скорости.

Значимым аспектом обеспечения безопасности дорожного движения является обеспечения контроля соблюдения ограничений. Наиболее эффективным средством являются камеры видеофиксации нарушений скоростного режима, позволяющие контролировать, а также обеспечивать наказания нарушителей. Для обеспечения соблюдения предлагаемых ограничений скоростного режима в рамках КСОДД предлагается установка камер на следующих участках улично-дорожной сети.

Мероприятия по введению светофорного регулирования.

В настоящее время на улично-дорожной сети города Вуктыл действует 2 светофора Т.7, регулирующие движение на пешеходных переходах возле образовательных учреждений.

В краткосрочной перспективе рассмотрено устройство светофора Т.7 возле образовательного учреждения по адресу ул.Таежная, 4

В КСОДД рассмотрена возможность создания автоматической системы управления дорожным движением. С учетом прогнозируемых изменений интенсивности движения в рассматриваемой перспективе АСУДД нецелесообразно.

1.1.3 Мероприятия по организации движения грузового транспорта

В городском округе «Вуктыл» движение грузового транспорта осуществляется по региональным автодорогам и дорогам общего пользования местного значения. Также географическое положение населенных пунктов (как правило, в стороне от магистральных дорог) исключает необходимость организации или ограничений транзитного грузового движения. В настоящее время действует ограничение по массе на движение грузового транспорта на автомобильной дороге общего пользования местного значения Вуктыл-Подчерье по мосту через р.Вуктыл. Доставка основной части грузов осуществляется грузовыми автомобилями малой грузоподъемности (типа «Газель») и легковыми автомобилями. В других сельских населённых пунктах запреты отсутствуют, при этом, с учетом низкой интенсивности движения грузового транспорта.

1.2 Мероприятия по развитию пассажирского транспорта общего пользования

В настоящее время в городском округе «Вуктыл» действует пять маршрутов автобусного сообщения:

№110 Вуктыл – Подчерье- Вуктыл

№105 Вуктыл – Лемтыбож- Вуктыл

№ 206 Вуктыл – Дутово – Лемты – Вуктыл (за исключением весенней распутицы и осеннего ледостава)

№210 Вуктыл - Шердино – Вуктыл (за исключением весенней распутицы и осеннего ледостава)

№1 п.Юбилейный- ул.Таежная- п.Юбилейный (с 1 октября по 30 апреля ежегодно)

Указанные маршруты обеспечивают прежде всего связь сельских поселений с городом Вуктыл. Местное сообщение внутри населенных пунктов сельских поселений осуществляется в основном пешком и на личном автотранспорте.

Обслуживание маршрутов обеспечивается автобусами малого класса.

Автобусное сообщение в целом обеспечивает потребности района в общественном транспорте и развитие маршрутной сети в рассматриваемой перспективе не

предусмотрено. Проведенное обследование выявило низкую наполняемость подвижного состава.

В рамках КСОДД предлагается обеспечение функционирования системы общественного пассажирского транспорта при выполнении обустройства автобусных остановок в соответствии с действующими нормативными требованиями (обеспечение недостающими павильонами, посадочными площадками, заездными карманами), обновления подвижного состава.

В целом система пассажирского транспорта в городском округе «Вуктыл» удовлетворяет потребностям населения в настоящее время и в рассматриваемой перспективе с учетом описанных изменений. Функционирование обеспечивается нормативным состоянием подвижного состава, остановочных пунктов и улично-дорожной сети в целом.

1.3 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения

В систему информационного обеспечения входят следующие компоненты:

система сбора и анализа информации о текущей транспортной ситуации, действующая в режиме реального времени;

единая общегородская база данных о системе организации движения всех видов транспорта;

система маршрутного ориентирования в центральной части города;

система информирования участников движения о текущем состоянии транспортной системы (перекрытых участках улично-дорожной сети, изменениях в маршрутах движения общественного транспорта, рекомендуемых маршрутах объезда)

Сбор и анализ информации о текущей транспортной ситуации может осуществляться на основе данных, получаемых от уличных камер наблюдения, транспортных детекторов, в том числе входящих в АСУДД, навигационных систем общественного транспорта и др.

С учетом загрузки улично-дорожной сети в краткосрочной и среднесрочной перспективе развитие такой системы не рассматривалось. В долгосрочной перспективе система сбора и анализа информации о дорожном движении может быть разработана на основе АСУДД адаптивного типа.

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

маршрутного ориентирования в городах является читаемое обозначение каждой улицы, проезда, переулка и номеров домов.

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

К знакам маршрутного ориентирования (ЗМО) относятся информационные щиты, указатели, таблички, схемы. ЗМО подразделяются на 4 уровня:

2. Источники информации (ЗМО) 4-го уровня (адресные) – наименование улиц или информационных объектов, размещаются непосредственно у объекта – исполнительная информация и на последнем перекрестке на маршруте движения к объекту, где происходит изменение маршрута.

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

Источники информации (ЗМО) 2-го уровня (зональные) целесообразно размещать вдоль основного общегородского маршрута движения к данной зоне и в местах примыкания к этому маршруту других маршрутов движения по УДС.

Источники информации (ЗМО) 1-го уровня (межрегиональные), информирует водителей ТС о направлениях движения к внегородским объектам (например, к другим дорогам), должны выводить их, начиная с магистральных улиц районного значения, на маршруты движения к информационным объектам.

В КСОДД Сыктывдинского района рассмотрены ЗМО 2-го, 3-го и 4-го уровней. В настоящее время в соответствии с действующими Проектами организации дорожного движения (ПОДД) должны быть установлены дорожные знаки 6.10.1 «Указатель направлений», 6.10.2 «Указатели направления», обеспечивающие маршрутное ориентирование на улично-дорожной сети района.

При соблюдении требований ПОДД и содержании дорожных знаков в нормативном состоянии маршрутное ориентирование будет обеспечено, и разработка дополнительных мероприятий не требуется.

Еще одним аспектом информирования участников движения является установка табло прибытия подвижного состава общественного транспорта на всех ключевых остановках ТОП. Табло прибытия ТОП – это устройство для оповещения пассажиров на остановочном пункте о времени прибытия автобуса.

Принцип работы информационных табло: на борту каждого маршрутного транспортного средства установлена спутниковая система GPS/ГЛОНАСС, которая извещает о месте нахождения транспорта. Информация передается на сервер, где обрабатывается и анализируется, и уже оттуда данные будут транслироваться на экраны, установленные на остановках.

Каждое информационное табло состоит из солнечной батареи, аккумулятора, управляющего блока, узла индикации и радиоприёмника. Запасённая энергия позволяет устройству работать достаточно долгое время при отсутствии света (батарея может питаться и от искусственного освещения). Пример информационного табло представлен на рисунке 5.



Информационное табло прибытия ТОП

С учетом количества маршрутов и интенсивности автобусного движения, КСОДД предполагает оборудование основных остановок в сельских поселениях информационными табло в долгосрочной перспективе.

1.4 Мероприятия по совершенствованию пешеходного и велосипедного движения

К мероприятиям по обеспечению пешеходного движения можно отнести два основных направления – устройство тротуаров и пешеходных дорожек, а также устройство пешеходных переходов.

В соответствии с требованиями СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», ГОСТ 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства» в населенных пунктах улицы и дороги должны иметь тротуары или пешеходные дорожки для движения пешеходов.

Пешеходные переходы устраиваются согласно ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования».

В настоящее время организация пешеходных переходов в городском округе «Вуктыл» находится на достаточно низком уровне – существующие переходы недостаточно оборудованы дорожными знаками и разметкой в соответствии с требованиями действующих нормативов. На многих участках дорог имеются «стихийные» пересечения пешеходных путей, не оборудованные и не обозначенные, как пешеходные переходы.

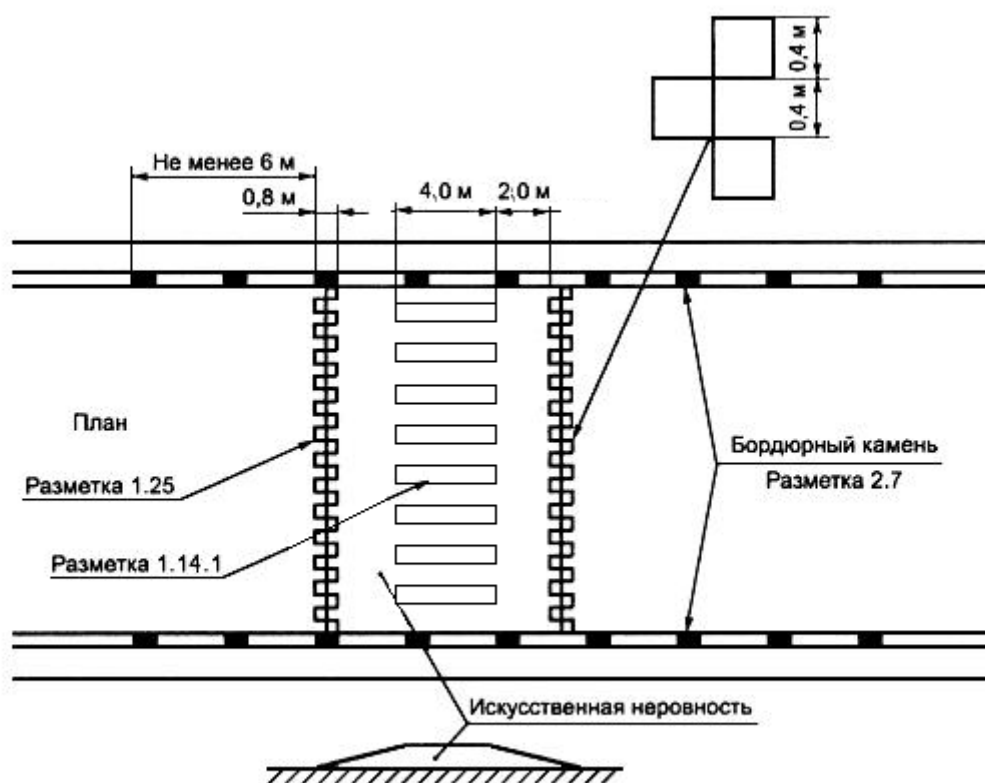
В рамках разработки КСОДД дополнительно предусмотрены следующие мероприятия, направленные в первую очередь на повышение безопасности пешеходных переходов:

оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой в соответствии с нормативными требованиями

устройство приподнятых над проезжей частью пешеходных переходов (см. рис.6)

оборудование пешеходных переходов светофорами Т7

- оборудование приподнятых площадок



Пример обустройства пешеходного перехода, приподнятого над проезжей частью

Обязательным условием безопасности пешеходных переходов является обеспечение нормативного освещения. В соответствии с действующими нормами освещенность пешеходного перехода должна быть в 1,3 раза больше средней освещенности прилегающего участка улицы (проезжей части), а на неосвещенных дорогах не менее 10 лк.

Велосипедное движение.

В настоящее время велосипедное движение в городском округе «Вуктыл» не организовано. Отсутствуют велодорожки, велополосы. Движение осуществляется по проезжей части и тротуарам в соответствии с общими правилами дорожного движения.

Развитие сети веломаршрутов следует начинать с создания замкнутых маршрутов внутри сельских поселений. Проектирование и строительство велодорожек между сельскими поселениями нецелесообразно ввиду низкого спроса данных транспортных корреспонденций при условии больших расстояний и затрудненности обслуживания велодорожек, особенно в неблагоприятных погодных условиях.

При проектировании велоинфраструктуры следует учитывать возможность размещения велодорожек в плане и продольном профиле.

Веломаршруты рекомендуется прокладывать по кратчайшему пути. Не следует размещать велосипедные дорожки с проезжей частью при наличии длинных не регулируемых перегонов, позволяющих водителям нарушать правила дорожного движения и увеличивать скоростной режим.

Особенно внимательно следует разрабатывать пересечения в одном уровне. В связи с тем, что до настоящего момента организация движения (разметка, знаки) на перекрестках при пересечении автомобильного и велосипедного транспорта отсутствует, то потребуется время для адаптации водителей к разметке, обозначающей пересечение проезжей части велосипедной дорожкой.

При проектировании транспортной инфраструктуры в поперечном профиле не учитывалась необходимость размещения велосипедных полос или дорожек, в связи с этим, необходимо изыскивать дополнительные места их расположения. При этом следует учитывать, что ширина проезжей части и тротуара не может быть меньше нормативной.

При разработке основных планировочных и конструктивных решений организации велосипедного движения целью является создание максимально комфортных и безопасных условий движения велосипедистов. Основным документом, в соответствии с которым необходимо вести проектирование велосипедных дорожек, является СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.»

При наличии возможности, маршруты следует прокладывать по обособленным двухсторонним велодорожкам. В некоторых случаях они могут дублироваться на каждой стороне улиц или дополняться одной односторонней велодорожкой. На участках, где разместить двухсторонние велодорожки не представляется возможным, в зависимости от поперечного профиля, интенсивности движения автомобилей и прочих факторов, могут проектироваться обособленные односторонние велодорожки с каждой стороны улицы, велополосы по краям проезжей части и их сочетания. Если организация перечисленных вариантов в существующих условиях невозможна, то предполагается движение согласно Правилам дорожного движения (по краю проезжей части). В сложившейся стесненной жилой застройке допустимо проектирование велодорожек с минимальными геометрическими параметрами, применимых для стесненных условий.

При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

1.5 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения маломобильных групп населения

Доступная среда для инвалидов и других маломобильных групп населения (далее МГН) — это, прежде всего, сочетание требований и условий к городскому дизайну, инфраструктуре объектов и транспорта, которые позволяют инвалидам свободно передвигаться в пространстве и получать необходимую информацию для осуществления комфортной жизнедеятельности. К маломобильным группам населения относятся не только люди с ограниченными возможностями, но и пенсионеры, беременные женщины, родители с детскими колясками и другие люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении. Как правило, МГН движутся по одним и тем же маршрутам, им трудно пользоваться общественным транспортом, далеко не все объекты социальной инфраструктуры оснащены безбарьерным входом. Важным направлением в работе с данной категорией людей является обеспечение им доступности социально значимых объектов — жилых домов, государственных и образовательных учреждений, больниц и т. д. Безбарьерная среда в современной инфраструктуре — это здания и сооружения, в которых реализован комплекс архитектурно-планировочных, инженерно-технических, эргономических, конструкционных и организационных мероприятий. Помимо всего прочего, важным этапом создания максимальной доступности социальных объектов является их грамотное и комплексное оборудование вспомогательными средствами для людей с ограниченными возможностями. Стартовавшая в 2011 году реализация Программы «Доступная среда» призвана восполнить пробелы в планировании общественного пространства, адаптировав его для всех без исключения категорий граждан.

На текущий момент улично-дорожная сеть городского округа «Вуктыл» мало приспособлена для комфортных условий передвижения МГН по улицам – отсутствуют тротуары на значительной части дорог, отсутствуют тактильные знаки на пешеходных путях, сопряжения тротуаров с проезжей частью на пешеходных переходах имеют превышения более нормативных, существующие тротуары частично не отвечают нормам ровности, ширины, уклонов, находятся в неудовлетворительном состоянии. Для улучшения качества жизни МГН необходимо реализовать комплекс мер, которые помогут людям с ограниченными возможностями чувствовать себя полноценными жителями города. К таким мерам относятся:

Строительство и реконструкция тротуаров для беспрепятственного передвижения МГН.;

Существующих тротуары при сопряжении с проезжей частью необходимо обустроить тактильными плитками.

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

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

Парковочные пространства должны быть оснащены специальными местами для инвалидов.

Проектные решения по реконструкции тротуаров

Пешеходные пути (тротуары, дорожки и пр.) устраиваются согласно СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»; СП 140.13330.2012 «Городская среда. Правила проектирования для маломобильных групп населения».

Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 метров. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 метров. При этом следует устраивать не более чем через каждые 25 м горизонтальные площадки (карманы) размером не менее 2,0-1,8 метров для обеспечения возможности разъезда инвалидов на креслах-колясках.

Продольный уклон путей движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не должен превышать 5 %, поперечный – 2 %. В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5 %) или устраивают съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5 %), около здания - не более 1:12 (8 %), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 метра. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 метра. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 метров.

Тактильная плитка

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными

конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

Поверхность указателей должна быть шероховатой рифленой с противоскользящими свойствами, отличной по структуре и цвету от прилегающей поверхности дорожного или напольного покрытия, и обеспечивать ее распознавание инвалидами по зрению на ощупь и (или) визуальное. Пример применения тактильной плитки показан на рисунке 10.



Пример укладки тактильной плитки для обозначения пешеходного перехода

1.6 Мероприятия по повышению безопасности движения (локальные мероприятия по ликвидации очагов аварийности)

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

Статистические данные по аварийности;

Анализ существующих условий движения автотранспорта.

Согласно анализу сведений о дорожно-транспортных происшествиях на территории района основное количество ДТП происходит на автодорогах федерального и регионального подчинения. При этом наибольшая часть связана с несоблюдением

скоростного режима и неправильным выбором скорости в соответствии с погодными условиями и состоянием дорожного полотна.

На дорогах, относящихся к муниципальному району, основная часть ДТП связана с наездами на пешеходов. При этом явных очагов концентрации дорожно-транспортных происшествий не выявлено.

Таким образом в качестве мероприятий по снижению аварийности на дорогах города Вуктыл можно рассматривать улучшение условий пешеходного движения.

Мероприятия, обеспечивающие повышение безопасности дорожного движения, предусматривают:

- Строительство внеуличных пешеходных переходов;
- Организацию пешеходных переходов, в том числе регулируемых;
- Установку пешеходных ограждений;
- Установку ограждений на разделительных элементах;
- Установку искусственных неровностей («лежачих полицейских», приподнятых пешеходных переходов и обустройство шумовых полос)

Также к мероприятиям по повышению безопасности и пропускной способности можно отнести устройство светофорных объектов.

На стадии проектирования необходимо проведение более детальной проработки с внесением возможных изменений и дополнений в предлагаемые в настоящей работе локальные мероприятия.

Адресный перечень предлагаемых локальных мероприятий представлен в сводной таблице 2.

Перечень мероприятий по повышению безопасности дорожного движения на дорогах муниципального района «Сыктывдинский».

№ п/п	Адрес	Предлагаемые мероприятия	Срок реализации
1	г. Вуктыл, ул. Таежная, 4	Устройство светофорного регулирования, пешеходных переходов. Установка знаков, нанесение разметки.	2019 – 2020
2	г. Вуктыл	Установка знаков, нанесение разметки. Оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой. Обустройство тротуаров, устройство пешеходных переходов, оборудование автобусных остановок	2019 – 2020

1.7 Мероприятия по развитию и регулированию парковочного пространства

В населенных пунктах города Вуктыл по результатам натурного обследования мест скопления транспорта, требующих организации специального парковочного

пространства, а также несанкционированных парковочных мест на улично-дорожной сети не выявлено. Парковка транспортных средств осуществляется в основном на придомовых территориях, а также на прилегающей территории мест притяжения интересов населения (магазинов, предприятий и т.п.). Парковочные места удовлетворяют транспортному спросу населения. Можно сделать вывод об отсутствии необходимости в рассматриваемой перспективе строительства новых парковочных площадок, а также регулировании существующих парковочных мест.

2 Разработка Программы взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории городского округа «Вуктыл» с укрупненным расчетом стоимости, указанием сроков и распределением ответственности за реализацию указанных мероприятий

Сводная программа мероприятий по совершенствованию организации движения на улично-дорожной сети учитывает:

Сроки, необходимые для реализации каждого предлагаемого мероприятия;

Пространственную (адресную) и временную взаимоувязку предлагаемых в рамках разработки КСОДД мероприятий;

Реализация данных мероприятий предусматривает разработку для них проектной документации. В сводной программе указана ориентировочная стоимость мероприятий с учетом проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ. Затраты на выполнение проектно-изыскательских работ (ПИР) определены в процентном соотношении от стоимости строительно-монтажных работ (СМР). Величина процентного соотношения ПИР к СМР выведена на основе анализа стоимости выполнения проектных работ и стоимости строительства объектов-аналогов.

Ориентировочные затраты на выполнение проектно-изыскательских работ представлены в таблице 3.

Ориентировочные затраты на выполнение проектно-изыскательских работ, определенные в процентном соотношении от стоимости СМР

Вид работ	Стоимость проектно-изыскательских работ, % от СМР
1. Организация парковок на улично-дорожной сети	10-12
2. Строительство внеуличных парковок	8-10
3. Внесение изменений в схемы организации движения	25-30

4. Строительство и реконструкция светофорных постов	18-23
5. Оптимизация режимов светофорного регулирования	80-85
6. Строительство АСУДД на улично-дорожной сети	10-15

Сводная программа мероприятий по реализации предложений КСОДД представлена в Таблице 4.

Программа мероприятий по реализации КСОДД городского округа «Вуктыл»

Мероприятия	Адрес	Кол-во	Срок реализации	Стоимость (тыс.руб.)
1. Организация движения маршрутных транспортных средств.				
Реконструкция	Оборудование автобусных остановок в г. Вуктыл	8 ост.	до 2023г.	800
Реконструкция	Оборудование автобусных остановок в сельских населенных пунктах городского округа «Вуктыл»	5 ост.	до 2023г.	250
	ИТОГО:			1250
2. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов				
Реконструкция	Оборудование пешеходных переходов знаками и разметкой в г.Вуктыл	10	до 2023г.	50
Реконструкция	Оборудование приподнятых пешеходных переходов в г.Вуктыл	10	до 2023г.	100
	ИТОГО:			150
3. Организация светофорного регулирования				
Строительство	Строительство светофора Т. 7	1 объект	до 2019г.	200

	ИТОГО:			200
4. Реконструкция и строительство участков улиц, транспортных узлов				
Капитальный ремонт	Капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования местного значения Пост Дорожно-Патрульной Службы – Нефтебаза	5830 м	до 2023г.	50000
Капитальный ремонт	Капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования местного значения Подъезд к аэропорту г. Вуктыл	975 м	до 2023г.	10000
Реконструкция	Реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения Вуктыл-Подчерье	21000 м	до 2028г.	126000
Капитальный ремонт	Капитальный ремонт моста через р. Вуктыл, расположенного на автомобильной дороге общего пользования местного значения Вуктыл - Подчерье	85 м	до 2028г.	После разработки ПСД
	ИТОГО:			186000
	ОБЩИЕ ЗАТРАТЫ:			187600

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС муниципального образования в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создана транспортная сеть района, способная полностью

обеспечить необходимость населения в перемещениях и организовать движение транспорта в городе Вуктыл.

В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

мероприятия по развитию элементов УДС;

мероприятия по обеспечению пешеходного движения;

мероприятия по ликвидации очагов ДТП;

реконструктивные мероприятия по повышению пропускной способности локальных транспортных узлов;

мероприятия по организации светофорного регулирования;

мероприятия по оптимизации скоростного режима движения ТС.

Разработан комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения направленный на повышение безопасности как водителей, так и пешеходов.

Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы городского округа «Вуктыл» на период до 2029 г. Следует отметить, что, учитывая современные тенденции изменения транспортной отрасли, появления новых форм мобильности и моделей транспортного поведения и использования автомобильного транспорта, а также глобальных трендов автоматизации становится крайне затруднительным обоснованно строить прогнозы на перспективу более 10 лет. В этой связи рекомендуется пересматривать планы развития транспортной инфраструктуры каждые 3-5 лет.