Утверждена

Постановлением Администрации

Пряжинского национального муниципального района

№ 65 от 13.02.2020 года

**Комплексная схема организации дорожного движения**

**Пряжинского национального муниципального района**

**Республики Карелия**

***2020 год***

Оглавление

Оп[ределения 5](#_Toc528843606)

Обозначения и сокращения……………………………………………………………………………………………………….……………………….. 7

Введение…………………………………………………………………………………………………………………………………………………….. 8

1. Паспорт комплексной схемы организации дорожного движения……………………………………………………………………….…………… 9

[2. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Пряжинского национального муниципального района 13](#_Toc528843607)

[2.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 13](#_Toc528843608)

[2.2. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 13](#_Toc528843609)

[2.3 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом 14](#_Toc528843610)

2[.4 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования. 15](#_Toc528843611)

[2.5 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий 16](#_Toc528843612)

[2.6 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 19](#_Toc528843613)

[2.7 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 20](#_Toc528843614)

[2.8 Анализ пассажиро - и грузопотоков 21](#_Toc528843615)

[2.9 Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 22](#_Toc528843616)

[2.10 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД 24](#_Toc528843617)

[2.11 Анализ эффективности используемых методов ОДД 25](#_Toc528843618)

[2.12 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 25](#_Toc528843619)

[3. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ 26](#_Toc528843620)

[3.1 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД 26](#_Toc528843621)

[3.2 Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов 29](#_Toc528843622)

[3.3 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 29](#_Toc528843623)

[3.4 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 29](#_Toc528843624)

[3.5 Распределение транспортных потоков по сети дорог 30](#_Toc528843625)

[3.6 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения 30](#_Toc528843626)

[3.7 Организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 32](#_Toc528843627)

[3.8 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 35](#_Toc528843628)

[3.9 Применение реверсивного движения 37](#_Toc528843629)

[3.10 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 37](#_Toc528843630)

[3.11 Организация пропуска транзитных транспортных потоков 38](#_Toc528843631)

[3.12 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 38](#_Toc528843632)

[3.13 Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории 39](#_Toc528843633)

[3.14 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 39](#_Toc528843634)

[3.15 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) 39](#_Toc528843635)

[3.16 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 40](#_Toc528843636)

[3.17 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 40](#_Toc528843637)

[3.18 Режимы работы светофорного регулирования 42](#_Toc528843638)

[3.19 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 43](#_Toc528843639)

[3.20 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 43](#_Toc528843640)

[3.21 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 44](#_Toc528843641)

[3.22 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 44](#_Toc528843642)

[3.23 Организация велосипедного движения 46](#_Toc528843643)

[3.24 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом 46](#_Toc528843644)

[3.25 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения 47](#_Toc528843645)

[3.26 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 47](#_Toc528843646)

[3.27 Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения 48](#_Toc528843647)

[4. Формирование предложений по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД (разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий) 51](#_Toc528843648)

5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения………………………………………………………………………60

Список используемых источников………………………………………………………………………………………………………………………. 61

# ОПРЕДЕЛЕНИЯ

**Автомобильная дорога** - мостерное сооружение, предназначенное для движения автомобилей. Основными элементами являются: земляное полотно, дорожная одежда, проезжая часть, обочины, искусственные и линейные сооружения и все виды обстановки.

**Автомобильная дорога второстепенная** - дорога, которая по своему значению, объемам перевозок и техническому решению уступает другой пересекающей ее или примыкающей к ней дороге.

**Автомобильная дорога главная** - дорога, которая по своему значению, потокам движения, объемам перевозок или техническим решениям выше другой пересекающей ее или примыкающей к ней дороге.

**Автомобильная дорога общего пользования** - дорога, обеспечивающая движение автомобилей, отвечающих требованиям государственного стандарта (по нагрузкам и габаритам). Находится на балансе органов управления дорожным хозяйством. Дороги общего пользования по своему народнохозяйственному и административному значению подразделяются на дороги федеральные и территориальные.

**Транспортная сеть** - совокупность всех транспортных путей на определённой территории.

**Транспортный поток** - это совокупность транспортных средств, движущихся по проезжей части дороги.

**Автомобильный транспорт** - один из важнейших видов транспорта единой транспортной системы страны, являющийся совокупностью наиболее мобильных и универсальных транспортных средств, и сети автомобильных дорог. Обеспечивает относительно дешёвые и быстрые перевозки грузов и пассажиров.

**Дорожная деятельность** - деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

**Дорожное движение** - совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

**Интенсивность движения** - количество автомобилей, проходящих через определённое сечение дороги в единицу времени (за сутки или за один час).

**Задержки движения** – потери времени не только на все вынужденные остановки транспортных средств перед перекрёстками, железнодорожными переездами, при заторах на перегонах, но также из-за снижения скорости транспортного потока по сравнению со сложившейся средней скоростью свободного движения на данном участке дороги.

**Плотность дорожной сети** - отношение общей протяжённости всех автомобильных дорог определённой области (района) к площади этой области (района).

**Пропускная способность дороги** - максимальное число автомобилей, которое может пропустить участок дороги в единицу времени в одном или двух направлениях в рассматриваемых дорожных и погодно-климатических условиях.

**Искусственные сооружения** - сооружения, устраиваемые на дорогах при пересечении рек, оврагов, горных хребтов, дорог и других препятствий, снегозащитные, противообвальные. Основные искусственные сооружения: мосты, путепроводы, тоннели, эстакады, трубы, водоотводные устройства, галереи, подпорные стены и др.

**Проезжая часть** - элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

**Полоса движения** - любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

**Перекрёсток** - место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удалённые от центра перекрёстка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрёстками выезды с прилегающих территорий.

**Островок безопасности** - элемент обустройства дороги, разделяющий полосы движения (в том числе полосы для велосипедистов), а также полосы движения и трамвайные пути, конструктивно выделенный бордюрным камнем над проезжей частью дороги или обозначенный техническими средствами организации дорожного движения и предназначенный для остановки пешеходов при переходе проезжей части дороги. К островку безопасности может относиться часть разделительной полосы, через которую проложен пешеходный переход.

**Светофор дорожный** (светофор) - светосигнальное устройство для регулирования движения.

**Светофорный объект** - группа светофоров, установленных на участке улично-дорожной сети, очерёдность движения по которому конфликтующих транспортных потоков или транспортных и пешеходных потоков регулируется светофорной сигнализацией.

**Пешеход** - человек, передвигающийся пешком, то есть с помощью ног, методами ходьбы, бега или прыжков. Пешее передвижение возможно босиком или в обуви. Согласно Правилам дорожного движения, в Российской Федерации «пешеход» - лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу.

**Велосипед** - транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет, по крайней мере, два колеса и приводится в движение, как правило, мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.

**Велосипедист** - лицо, управляющее велосипедом.

**Велосипедная дорожка** - конструктивно отделённый от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный знаком 4.4.1. «Велосипедная дорожка».

**Парковка** (парковочное место) – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся, в том числе, частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

**Транспортно-эксплуатационные показатели дороги** - ряд параметров, определяющих технический уровень дороги и ее эксплуатационные возможности. В зависимости от значений показателей дорогу относят к той или иной категории. Основными показателями являются: скорость, интенсивность и состав движения, пропускная и провозная способности, уровень аварийности, качество дорожного покрытия, время сообщения, себестоимость перевозок автомобильным транспортом и другое.

**Улица** - автомобильная городская дорога в пределах населённого пункта.

**Покрытие дорожное** - верхняя часть дорожной одежды, воспринимающая усилия от колёс автомобилей и подвергающаяся непосредственному воздействию атмосферных факторов.

**Разметка дорожная (разметка)** - линии, стрелы и другие обозначения на проезжей части, дорожных сооружениях и элементах дорожного оборудования, служащие средством зрительного ориентирования участников дорожного движения или информирующие их об ограничениях и режимах движения.

**Знак дорожный** - устройство в виде панели определённой формы с обозначениями или надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, о расположении населённых пунктов и других объектов.

**Мост** - искусственное сооружение, возведённое через любое водное препятствие.

**Эстакада** – инженерное сооружение, состоящее из ряда однотипных опор и пролётов, предназначенное для размещения дороги выше уровня земли с целью обхода занятой территории.

**Путепровод** - одно из видов мостовых сооружений, пропускающее дорогу над другой дорогой – автомобильной или железнодорожной.

**Тоннель** - подземное сооружение в виде коридора, по которому проложены пути (автомобильные, пешеходные, железнодорожные и другие).

**Дорожно-транспортное происшествие** (ДТП) - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинён иной материальный ущерб.

**Аварийно-опасный участок дороги** (место концентрации ДТП) - участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населённого пункта или 200 метров в населённом пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчётного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

**ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ**

|  |  |
| --- | --- |
| РФ | - Российская Федерация |
| МО | - муниципальное образование |
| г. | - город |
| п. | - посёлок |
| ул. | - улица |
| д. | - дом |
| А/Д | - автомобильная дорога |
| УДС | - улично-дорожная сеть |
| ОДД | - организация дорожного движения |
| КСОДД | - комплексная схема организации дорожного движения |
| ПКРТИ | - Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры |
| ТПУ | - транспортно-пересадочный узел |
| ДТП | - дорожно-транспортное происшествие |

**ВВЕДЕНИЕ**

Структура формирования документа «Комплексная схема организации дорожного движения», а также требования к его содержанию определены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018г. №480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

Объект исследования – улично-дорожная сеть, объекты транспортной инфраструктуры, организация дорожного движения и транспортно-эксплуатационное состояние дорог муниципального образования «Пряжинский национальный муниципальный район».

Целью разработки Комплексной схемы организации дорожного движения (далее КСОДД) муниципального образования «Пряжинский национальный муниципальный район» являются:

* обеспечение безопасности дорожного движения,
* упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов,
* организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов,
* повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования,
* организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения,
* снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов,
* снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

При разработке КСОДД реализуются следующие задачи:

* сбор и анализ данных о параметрах улично-дорожной сети и существующей схеме организации дорожного движения, выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии территориальной транспортной системы,
* анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Пряжинского национального муниципального района,
* анализ существующей сети транспортных корреспонденций Пряжинского национального муниципального района с другими муниципальными образованиями и территориями,
* анализ планов социально-экономического развития Пряжинского национального муниципального района,
* разработка мероприятий по оптимизации схемы организации дорожного движения (далее ОДД) и повышению безопасности дорожного движения на территории Пряжинского национального муниципального района,
* разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории Пряжинского национального муниципального района,
* разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учётом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков на территории Пряжинского национального муниципального района,
* разработка мероприятий по повышению транспортной доступности Пряжинского национального муниципального района и развитию транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями.

**ПАСПОРТ КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование КСОДД | Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Пряжинского национального муниципального района Республики Карелия |
| Основание для разработки КСОДД | * Федеральный закон Российской Федерации от 06.10.2003г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»; * Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года №190–ФЗ (редакция, действующая с 01.01.2019г.); * Федеральный закон от 29.12.2017г. №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; * Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; * Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»; * Генеральный план Пряжинского национального района Республики Карелия |
| Разработчик КСОДД | * Администрация Пряжинского национального муниципального района Республики Карелия Адрес: 186120, улица Советская,61,пгт Пряжа, Пряжинский национальный район, Республика Карелия, Россия |
| Цели и задачи КСОДД | * Обеспечение эффективности организации дорожного движения; * Обеспечение безопасности дорожного движения * Обеспечение качества транспортного обслуживания населения * Улучшение условий дорожного движения автомобилей и пешеходов. * Прогнозирование потока транспортных средств. * Повышение пропускной способности дорог * Разработка мероприятий по оптимизации схемы организации дорожного движения (далее ОДД) и повышению безопасности дорожного движения разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства * Разработка мероприятий по оптимизации работы системы пассажирского транспорта с учётом существующих и прогнозных характеристик пассажиропотоков * Разработка мероприятий по повышению транспортной доступности муниципального образования * Развитие транспортных связей с другими муниципальными образованиями и территориями. |
| Показатели оценки эффективности организации дорожного движения | * Снижение числа погибших и пострадавших в ДТП * Количество остановочных площадок оборудованных согласно СП 59.13330.2012 * Протяжённость велодорожек * Протяжённость тротуаров * Протяжённость улично-дорожной сети * Количество парковок * Количество перекрёстков, оборудованных средствами фото - и видеофиксации * Количество пешеходных переходов, оборудованных средствами АСУДД * Количество перекрёстков, оборудованных светофорным регулированием * Количество пешеходных переходов через ж/д пути * Количество переездов через ж/д пути * Протяжённость сети ливневой канализации * Количество технических паспортов автодорог * Количество автостанций * Количество маршрутов общественного транспорта * Оценка качества местных автодорог |
| Сроки и этапы реализации КСОДД | 2020-2034 г. г. |
| Описание запланированных мероприятий по ОДД | 1 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрёстков и строительства транспортных развязок.  2. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление.  3. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов.  4. Мероприятия по развитию паковочного пространства.  5. Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования.  6. Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функциям и этапам внедрения.  7. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.  8. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.  9. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.  10. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов.  11. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.  12. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом.  13. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фотовидеофиксации нарушения правил дорожного движения. |
| Объёмы и источники финансирования | Объем финансирования КСОДД составляет 000 тысяч рублей.  При финансировании КСОДД планируется использование бюджетных источников:  -Федеральный бюджет;  -Региональный бюджет;  -Местный бюджет. |

**2.Характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Пряжинского национального муниципального района**

# 2.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Пряжинского национального муниципального района получена из следующих источников:

1. Исходная информация согласно примерного перечня информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 года № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;

2. Данные, полученные из общедоступных официальных интернет источников.

3. Проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД не требуется.

# 2.2. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

Анализ деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД показал, что Администрацией Пряжинского национального муниципального района проводится значительная работа в области организации дорожного движения. Согласно структуре расходов на 2020 год \_\_\_\_\_\_ рублей запланировано на «содержание и ремонт автомобильных дорог местного значения». В том числе в городских и сельских поселениях района:

- Пряжинское городское поселение -;

- Матросское сельское поселение –;

- Ведлозерское сельское поселение –;

- Святозерское сельское поселение –;

- Чалнинское сельское поселение –

- Эссойльское сельское поселение -

- Крошнозерское сельское поселение –

Проекты организации дорожного движения разработаны на 239,135 км автодорог местного значения в городских и сельских поселениях района.

# 2.3 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

В Пряжинском национальном муниципальном районе во всех городских и сельских поселениях утверждены муниципальные программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры», основными целями которых являются:

* обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее субъекты экономической деятельности) на территории муниципального образования;
* обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
* развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории муниципального образования;
* развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в муниципальном образовании;
* обеспечение условий для управления транспортным спросом;
* создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
* создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
* условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
* эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры. Бюджетные средства, направляемые на реализацию программы, должны быть предназначены для реализации проектов модернизации объектов транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства, связанных с ремонтом, реконструкцией существующих объектов, а также со строительством новых объектов.

# 2.4 Анализ документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.

Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования позволил выявить, что в число мер, направленных на совершенствование транспортной инфраструктуры Пряжинского национального муниципального района включены:

* сохранение существующей сети автомобильных дорог местного значения, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям;
* сохранение сети местных автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающих связь населенных пунктов с центром муниципального района;
* создание условий для обеспечения единого экономического и транспортного пространства, свободы перемещения населения и товаров по району и за его пределы посредством модернизации и поэтапного развития сети автомобильных дорог, отвечающей интересам граждан, грузовладельцев;
* формирование комфортного грузо- и пассажиропотока, гармоничного развития и эффективного взаимодействия всех видов транспорта;

В сфере автомобильных пассажирских перевозок должна быть предусмотрена поэтапная модернизация маршрутной сети пригородного сообщения с учетом уровня благосостояния населения по следующим направлениям:

* создание условий для работы предприятий пассажирского транспорта с органами местного самоуправления по заключенным контрактам на выполнение перевозок населения (муниципальный заказ);
* организация пассажирских перевозок на таком уровне, который обеспечивал бы безубыточную работу предприятий и позволял обновлять подвижной состав в соответствии с нормативами;

# 2.5 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

|  |
| --- |
| Карта экспедиций: Пряжинский район |

Транспортная система района представлена одним видом – автодорожной транспортной системой.

Автомобильная транспортная система представлена сетью автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения, местного значения и является наиболее перспективной и социально значимой для муниципального района.

(Далее перечислить федеральные и региональные дороги, местные дороги и указать их протяженность).

Сеть дорог общего пользования, расположенных в Пряжинском национальном районе, включает в себя 152,53 км автодорог федерального подчинения; 351,976 км территориальных дорог и 238,78 км дорог в населённых пунктах поселений и местных дорог районного уровня.  
  
Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения

- Видлица-Кинелахта -Ведлозеро 86 ОП РЗ 86К-1, 35,5 км;

- Петрозаводск-Суоярви 86 ОП РЗ 86К-10, 70,776 км;

- Подъезд к д.Ламбинаволок 86 ОП РЗ 86К-11, 9,300 км;

- Чална-Порожки Прионежский район, 86 ОП РЗ 86К-17, 5,600 км;

- Подъезд к д.Мандера Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К, 2,800 км;

- Подъезд к д.Лахта Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К; 1,000 км;

- Подъезд к д.Улялега Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К, 0,700 км;

- Подъезд к д.Коккойла Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 261, 3,600 км;

- Подъезд к д.Нижняя Салма Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 262, 30,500 км;

- Подъезд к п.Верхние Важины Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 263, 23,800 км;

- Крошнозеро- Гонганалица Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 264, 9,500 км;

- Проккойла-Новые ПескиСоддер Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 265, 15,200 км;

- Подъезд к д.Сяргилахта Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 266, 11,500 км;

- Подъезд к ст.Кутижма Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К-267, 0,700;

- Пряжа-Киндасово Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 268, 11,000 км;

- Подъезд к п.Кудама Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 269, 31,700 км;

- Крошнозеро-Эссойла Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 270, 26,735 км;

- КрошнозероКаскеснаволок-Коккойла Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 271,10,600 км;

- Савиново-Сыссойла Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 272, 4,200 км;

- Подъезд к д.Щукнаволок Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 273, 0,700;

- Подъезд к д.Ёршнаволок Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 274, 1,500 км;

- Подъезд к д.Чуралахта Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 275, 0,600 км;

- Подъезд к д.Сямозеро Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 276, 2,000 км;

- Кудам а - Лахта Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 277, 0,800 км;

- Подъезд к д.Чуйнаволок Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 278, 0,500 км;

- Подъезд к м.Химлесхоз Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 279, 4,700 км;

- Подъезд к д.Мишинсельга Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 280, 1,000 км;

- Подъезд к д.Паннила Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 281, 4,400 км;

- Подъезд к д.Лижма Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 282, 3,100 км;

- Подъезд к д.Койвусельга Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 283, 15,300 км;

- Подъезд к д.Иванисто Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 284, 2,000 км;

- Подъезд к д.Черная Ламба Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 285, 1,200 км;

- Подъезд к д.Нижние Виданы Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К- 286, 2,500 км;

- Подъезд к дер. Юргилица Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К-370, 0,627 км;

- Подъезд к дер. Куккойла Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К-371,0,785 км;

- Подъезд к п. Матросы Пряжинский район 86 ОП РЗ 86К-376, 4,267 км

В северной части района проходит железнодорожная линия Октябрьской железной дороги Петрозаводск – Суоярви. Основные станции:

- Чална-онежская;

- Падозеро;

- Виллагора;

- Кутижма;

- Эссойла.

Двухпутная электрифицированная линия является звеном широтной магистрали и обеспечивает транспортно-экономические связи Республики Карелия с Мурманской областью, с Европейской частью России.

Район располагает хорошо развитой сетью грунтовых дорог (143,1 км) и 95,68 км дорог с твердым покрытием, которые позволяют иметь сообщение со всеми населенными пунктами. Все городские поселения соединены с районным центром дорогами с твердым покрытием.

Основным линейным элементом планировочного каркаса территории является автодороги федерального значения Р-21 «Кола», которая проходит через весь район, образующая главный транспортный коридор, протяженностью 152,53 км.

Общая протяженность дорог по району 261,135 км., из них с твердым покрытием 95,68 км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование поселений района | Протяженность дорог, км | Тип покрытия | |
| с асфальтобетонным покрытием, км | С грунтовым, щебеночным покрытием |
| 1 | Пряжинское городское поселение | 25 |  |  |
| 2 | Чалнинское сельское поселение | 33,07 |  |  |
| 3 | Святозерское сельское поселение | 21,287 |  |  |
| 4 | Крошнозерское сельское поселение | 4,87 |  |  |
| 5 | Эссойльское сельское поселение | 70,678 |  |  |
| 6 | Матросское сельское поселение | 17,23 |  |  |
| 7 | Ведлозерское сельское поселение | 67 |  |  |
|  | **Итого** | **239,135** |  |  |

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии района является одним из наиболее социально-значимых вопросов. Сеть внутрирайонных автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Анализ сложившейся улично-дорожной сети выявляет следующие недостатки:

* необходимость проведения ремонта 70,0 % дорожного покрытия;

**Дороги районного значения**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Расположение | Протяженность дорог, км | Тип покрытия | |
| с асфальтобетонным покрытием, км | С грунтовым, щебеночным покрытием |
| 1 | Пряжинский р-н, пгт Пряжа, от дома № 61 до дома № 71 | 0,50 | 0,50 | 0 |
| 2 | Пряжинский р-н, с.Святозеро, от федеральной трассы (Р-21 «Кола») до с.Святозеро (остановочный пункт) | 2,026 | 2,026 | 0 |
| 3 | Пряжинский р-н, от д.Куккойла до д.Юргилица (от Санкт-Петербурга через Приозерск, Сортавалу до Петрозаводска | 3,004 | 3,004 | 0 |
| 4 | Пряжинский р-н, от пгт Пряжа до с.Святозеро, М-18 «Кола» | 15,948 | 15,948 | 0 |
| 5 | Всего | 21,478 | 21,478 | 0 |

# 2.6 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

Пряжинский национальный муниципальный район располагается в южной части Республики Карелия. Пряжинский район граничит с Кондопожским, Суоярвским, Олонецким, Прионежским районами и Ленинградской областью.

Функционально-планировочный каркас территории района содержит транспортные коридоры и примыкающие к ним локальные планировочные образования. На специфику расселения Пряжинского национального муниципального района оказывает значительное влияние расположение таких важнейших планировочных осей, как автодороги Р-21 «Кола», М-18 «Кола». Наличие таких крупных элементов опорного каркаса территории является основой развития (поддержки) для ряда населенных пунктов.

Автомобильное транспортное сообщение представлено сетью автомобильных дорог регионального и муниципального значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального района. Между населенными пунктами района также имеется автобусное сообщение. Составным звеном инфраструктуры являются автотранспортные предприятия, обеспечивающие пассажирские и грузовые перевозки, оборудованные автобусные остановки.

Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях, гаражных кооперативах. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

Расписать более подробно по разделу при наличии информации.

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

Число отправлений автобусов по району в сутки - 00. За сутки в среднем по Пряжинском национальному муниципальному району обслуживается - 000 пассажиров.

Таблица 4**- Анализ сети маршрутного транспорта Пряжинского национального муниципального района**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Номер маршрута | Маршрут (начальный и конечный пункт) | Протяженность маршрута, км | Число рейсов в день | Пассажирооборот за 1 рейс, пасс.км. |
| 116 | Петрозаводск | 50 | 4 |  |
| 119 | Петрозаводск-крошнозеро |  | 2 |  |
| 123 | Петрозаводск-Святозеро |  | 4 |  |
| 515 | Петрозаводск-Питкяранта |  | 2 |  |
| 516 | Сортавала-Петрозаводск |  | 1 |  |
| 517 | Петрозаводск-Сортавала |  | 2 |  |
| 519 | Олонец-Петрозаводск |  | 4 |  |
| 531 | Вяртсиля-Петрозаводск |  | 1 |  |
| 533 | Сортавала-Петрозаводск |  | 1 |  |
| 606 | Кинелахта-Петрозаводск |  | 2 |  |
| 610 | Ведлозеро-Петрозавосдк |  | 1 |  |
| 965 | Санкт-Петербург-Петрозаводск |  | 2 |  |
|  | Петрозаводск-Вяртсиля |  | 1 |  |
|  | Петрозаводск-Кинелахта |  | 1 |  |
|  | Петрозаводск-Куопио |  | 1 |  |
|  | Петрозаводск-Лахденпохья |  | 2 |  |
|  | Петрозаводск-Олонец |  | 4 |  |
|  | Петрозаводск-Питкяранта |  | 2 |  |
|  | Петрозаводск-Пряжа |  | 4 |  |
|  | Петрозаводск-Савиново |  | 1 |  |
|  | Петрозаводск-Санкт-Петербург |  | 1 |  |
|  | Петрозаводск-Святозеро |  | 4 |  |
|  | Петрозаводск-Сортавала |  | 4 |  |
|  | Петрозаводск-Ювяскюля |  | 1 |  |

Пригородное автобусное движение между населенными пунктами организовано в соответствии с расписанием.

Наиболее востребованные маршруты:

Наименее востребованные маршруты: -

# 2.8 Анализ пассажиро - и грузопотоков

Количество организаций (включая индивидуальных предпринимателей), осуществляющих транспортные грузовые перевозки – 49 ед. Грузоперевозки в Пряжинском национальном муниципальном районе осуществляется как автотранспортными предприятиями, так и предприятиями других видов экономической деятельности, имеющими на балансе грузовой транспорт.

Через территорию района проходит автомобильная дорога федерального значения Р-21 и железная дорога, соединяющие европейскую часть России с Мурманской областью и т.д. Существенное позитивное влияние на экономику Пряжинского национального муниципального района оказывает деятельность предприятий железнодорожного транспорта, обслуживающих железнодорожные станции района и участки железных дорог, проходящих по территории района.

Наиболее крупным из железнодорожных предприятий является «\_\_». Грузовые железнодорожные станции, расположенные на территории Пряжинского национального района: \_\_\_\_\_. Через Пряжинский национальный район ежедневно проходит 00 пассажирских и 00 грузовых поездов.

Перспективы развития транспортной инфраструктуры в Пряжинском национальном муниципальном районе связаны с реконструкцией и расширением дорожной сети, в том числе дорог общего пользования местного значения, проходящих по территории района.

# 2.9 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

Технические средства организации дорожного движения в Пряжинском национальном муниципальном районе находятся в удовлетворительном состоянии.

ПОДД разработаны в (перечислить поселения)

# 2.10 Анализ эффективности используемых методов ОДД

Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения в Пряжинском национальном районе показал, что основными направлениями являются:

- обеспечение работоспособности дорожной сети;

- развитие сети автомобильных дорог общего пользования;

- сохранение существующей сети автомобильных дорог;

- снижение количества дорожно-транспортных происшествий и мест концентрации ДТП

# 

# 2.12 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**Таблица 6 – Аварийно-опасные места**

**по Пряжинском национальному району в 2019 г.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Дорога** | **Количество ДТП** | **Погибло** | **Ранено** | **Вид ДТП** |
| **Пряжинский район** | **71** | **8** | **108** |  |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия | 1 | 0 | 1 | Съезд с дороги |
| - ПОДЪЕЗД К П.КУДАМА | 1 | 0 | 2 | Съезд с дороги |
| - А-121 Сортавала Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 Кола | 1 | 0 | 2 | Съезд с дороги |
| - ПЕТРОЗАВОДСК-СУОЯРВИ | 1 | 0 | 1 | Съезд с дороги |
| - А-121 Сортавала Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 Кола | 1 | 0 | 2 | Съезд с дороги |
| - ПРОККОЙЛА-НОВЫЕ ПЕСКИ-СОДДЕР | 1 | 0 | 1 | Съезд с дороги |
| - А-121 Сортавала Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 Кола | 1 | 0 | 1 | Съезд с дороги |
| - ПЕТРОЗАВОДСК-СУОЯРВИ | 1 | 0 | 1 | Столкновение |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия | 1 | 0 | 2 | Столкновение |
| - А-121 Сортавала Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 Кола | 1 | 0 | 2 | Столкновение |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия (основное направление) | 1 | 0 | 1 | Столкновение |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия  (основное направление) | 1 | 0 | 2 | Столкновение |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия  (основное направление) | 1 | 1 | 1 | Столкновение |
| - А-121 Сортавала Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 Кола | 1 | 0 | 2 | Столкновение |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия | 1 | 0 | 1 | Столкновение |
| - КРОШНОЗЕРО-ЭССОЙЛА | 1 | 0 | 1 | Столкновение |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством | 1 | 0 | 4 | Столкновение |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия | 1 | 0 | 5 | Столкновение |
| - А-121 Сортавала Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 Кола | 1 | 0 | 2 | Столкновение |
| - А-121 Сортавала Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 Кола | 1 | 3 | 1 | Столкновение |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия | 1 | 0 | 1 | Столкновение |
| - ПОДЪЕЗД К П.ЧУЙНАВОЛОК | 1 | 0 | 1 | Опрокидывание |
| - Пряжинский р-н | 1 | 0 | 1 | Опрокидывание |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия | 1 | 0 | 2 | Опрокидывание |
| - КРОШНОЗЕРО-ГОНГАНАЛИЦА | 1 | 0 | 1 | Опрокидывание |
| - ПЕТРОЗАВОДСК-СУОЯРВИ | 1 | 0 | 1 | Опрокидывание |
| - КРОШНОЗЕРО-ЭССОЙЛА | 2 | 0 | 2 | Опрокидывание |
| - ПЕТРОЗАВОДСК-СУОЯРВИ | 1 | 0 | 1 | Опрокидывание |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия | 1 |  | 4 | Наезд на стоящее ТС |
| - ПЕТРОЗАВОДСК-СУОЯРВИ | 1 | 0 | 1 | Наезд на пешехода |
| - Р-21 Кола Санкт-Петербург - Петрозаводск - Мурманск - Печенга - граница с Королевством Норвегия | 1 | 0 | 1 | Иной вид ДТП |
| - А-121 Сортавала Санкт-Петербург - Сортавала - автомобильная дорога Р-21 Кола | 1 | 0 | 2 | Иной вид ДТП |
| **-** |  |  |  |  |

# 

# 3. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ

# 3.1 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения Пряжинского национального района принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально-экономического и градостроительного развития, а также деловую активность на территории района. При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, были разработаны 3 сценария на вариантной основе в составе двух основных вариантов – вариант 1 (базовый) и вариант 2 (умеренно-оптимистический) и вариант 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития Пряжинского национального района. Варианты 1 и 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики его развития.

Вариант 1 (базовый).

Предполагается сохранение инерциальных трендов, сложившихся в последний период, консервативную политику частных компаний инфраструктурного сектора, при стагнации государственного спроса.

Вариант 2 (умеренно-оптимистический)

На территории Пряжинского национального района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций.

Вариант 3 (Экономически обоснованный)

На территории Пряжинского национального района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает реконструкцию автодорог Пряжинского национального района, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок и тд…….

Таблица 7- **Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование индикатора | Единица измерения | Показатели по годам | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025-2035 |
| 1 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения | % |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью  автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием | % |  |  |  |  |  |  |
| 3 | Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно- эксплуатационным показателя | % |  |  |  |  |  |  |
| 4 | Протяженность пешеходных дорожек | Км |  |  |  |  |  |  |
| 5 | Протяженность велосипедных дорожек | Км |  |  |  |  |  |  |
| 6 | Количество дорожно-транспортных происшествий из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог регионального и межмуниципального значения | % |  |  |  |  |  |  |
| 7 | Обеспеченность транспортного обслуживания населения | % |  |  |  |  |  |  |

\* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

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

Основной целью разработки 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 период до 2024 года и на перспективу до 2035 года.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит пропускной способности существующей улично-дорожной сети полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры. На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Пряжинском национальном были выявлены ключевые проблемы, связанные с ОДД:

- при дальнейшем развитии и строительстве нового жилья необходимо предусмотреть строительство новых дорог;

- перечислить другие проблемы.

**3.3 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий**

На территории Пряжинского национального района предусматривается обеспеченность транспортной и пешеходной связанности территории в рамках разработки КСОДД.

Планируется развитие пешеходной сети вдоль магистральных улиц в частном секторе и т.д.

# 

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

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

- дороги поселения;

- дороги муниципального района;

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

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

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления поселения, муниципального района.

# 3.5 Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по дорогам регионального значения. Основная дорога района регионального значения: «\_\_\_» имеет интенсивность движения – 000 авт/сутки.

Далее расписать по основным дорогам.

Изменение распределения транспортных потоков в Пряжинском национальном районе не предвидится (если не запланирована реконструкция или строительство дорог).

# 3.6 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

- центральный управленческий пункт или ЦУП;

- каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;

- периферийное оборудование.

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

- ручное изменение режимов работы светофоров;

- диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;

- режим «зеленой улицы»;

- координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;

- координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

В рамках разработки КСОДД для Пряжинского национального района внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия транспортных задержек.

# 3.7 Организация системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации

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

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социально- экономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами. Еще один весомый аргумент - возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в муниципальном образовании. Главная цель мониторинга на региональном уровне - сохранение общей стабильности в области безопасности дорожного движения, предотвращение кризисных ситуаций, снижение уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе - постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры и т.п. и принятие своевременных корректирующих воздействий, направленных на снижение уровня дорожной аварийности. Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение в том числе в области обеспечения БДД.

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

- системное и непрерывное наблюдение за состоянием улично-дорожной сети и обеспечением безопасности дорожного движения;

- контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД;

- превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов принятых регулирующими органами мер;

- формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

- сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;

- в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, безопасность дорожного движения напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории.

Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению необратимых ситуаций во всей системе БДД;

- системная диагностика негативных тенденции в деятельности всех участников системы БДД базируется на мониторинге как на современном методе управления экономическим развитием территории.

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

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

- непрерывное наблюдение;

- оценка текущего состояния внутренней среды БДД;

- оценка текущего состояния внешней среды БДД;

- прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;

- прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;

- оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;

- оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;

- принятие управленческих решении.

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

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях. В рамках разработки КСОДД для Пряжинского национального района, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических транспортных задержек на сети автомобильных дорог района.

# 3.8 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направлявших устройств». Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

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

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

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

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь. Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог).

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

- на картографические - показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;

- маршрутные- указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

- пассивные- планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;

- управляемые - могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

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

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях. Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

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

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление. В рамках разработки КСОДД для Ашинского района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

# 

# 3.9 Применение реверсивного движения

Относительно дорожного движения реверс — это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении. В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками ДПС, либо самими дорожными рабочими. Необходимость введение реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое. Утром из спальных районов все едут на работу, по вечерам — домой. Выделение полосы для направления с более интенсивным движением в данное время суток помогает избежать многочасовых пробок. На территории Пряжинского национального муниципального района не необходимости предусматривать организацию реверсивного движения.

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

По территории Пряжинского национального района не осуществляется регулярных маршрутов перевозки пассажиров.

# 

# 3.11 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в Пряжинском национальном районе является рациональной с точки зрения финансовых и функциональных параметров, поэтому необходимость в ее изменении отсутствует.

# 

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

На территории Пряжинского национального муниципального района (в Чалнинском сельском поселении) располагается щебеночный карьер: ООО «Прионежская горная компания» промышленная зона «Чевжавара», продукцией которой является щебень различной фракции. 100% продукции отгружается и перевозится автомобильным транспортом через пос.Чална Пряжинского национального муниципального района.

# 3.13 Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории

В рамках разработки КСОДД для Пряжинского национального района предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается, в виду отсутствия таких территорий.

# 

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

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Пряжинском национальном районе является рациональной и ее изменение не является необходимым.

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

В рамках разработки КСОДД для Пряжинского национального района предложений по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) не предусматривается.

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

В рамках разработки КСОДД для Пряжинского национального района предложений по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках не предусматривается.

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

В соответствии с ГОСТ Р 52289 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» светофоры Т.1 любых исполнений, Т.2, П.1 и П.2 применяют для регулирования движения на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Указанные светофоры применяют при наличии хотя бы одного из следующих четырех условий:

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

ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПОТОКОВ ПЕРЕСЕКАЮЩИХСЯ НАПРАВЛЕНИЙ

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

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

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

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

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

Необходимости в установке дополнительных светофорных объектов на нерегулируемых перекрестках в виду невыполнения ни одного из условий ГОСТ Р 52289 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» нет.

# 3.18 Режимы работы светофорного регулирования

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров на территории района нет необходимости, так как отсутствует загруженность перекрестков, интенсивность движения умеренная.

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

Анализ условий дорожного движения в Пряжинском национальном районе показал, что основными опасными факторами является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет являться ремонт улично-дорожной сети.

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

# 

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;

- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного движения пешеходных потоков.

На территории Пряжинского национального муниципального района планируется развивать пешеходную сеть и проводить мероприятия по обеспечению безопасности на пешеходных переходах с целью снижения ДТП на данных участках

# 

# 3.21 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

В рамках разработки КСОДД для Пряжинского национального района планируются мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов, данные мероприятия учитываются при разработке проектно-сметной документации на выполнение работ в отношении дорожной деятельности.

# 

# 3.22 Обеспечение безопасности на маршрутах движения детей к образовательным организациям

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений (рисунок 12):

1. Каждый пешеходный переход должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.

2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут быть со светодиодным мерцающим изображением пешехода;

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

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

5. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора типа Т.7.

6. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода. При этом выход с территории детских учреждений должен быть смещен относительно пешеходного перехода для предотвращения внезапного выхода детей на проезжую часть.

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

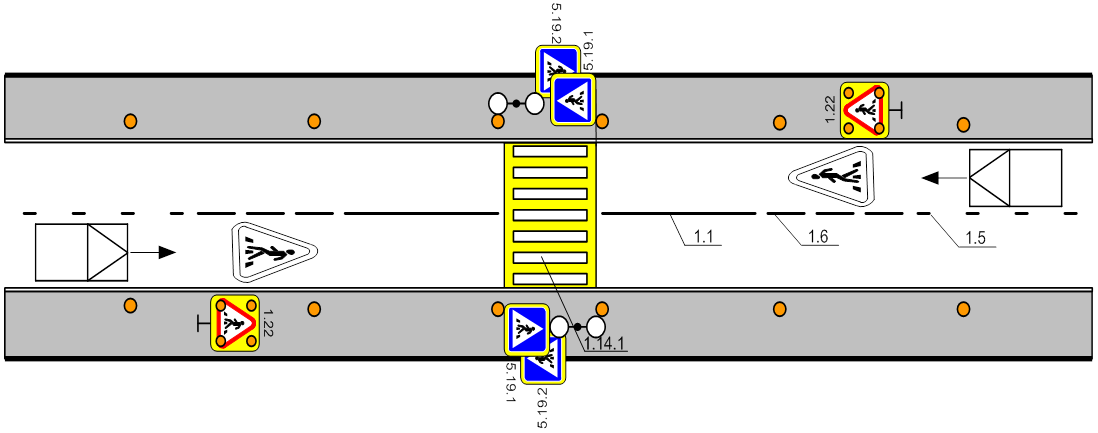


Рисунок 12 – Оборудование пешеходного перехода

Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений.

# 3.23 Организация велосипедного движения

Специализированные дорожки для велосипедного движения на территории Пряжинского национального района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

# 3.24 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом

Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом в Пряжинском национальном районе не предусматривается из-за полного удовлетворения существующей транспортной сети сложившемуся транспортному спросу в районе.

# 3.25 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения

Для профилактики нарушений ПДД на дорогах Пряжинского национального района необходимо использование средств фотовидеофиксации.

Для контроля соблюдения водителями транспортных средств правил дорожного движения могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожной инфраструктуры или специальных конструкциях; передвижные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения и связано с превышением установленного ограничения скорости движения, то необходима установка камер на аварийно-опасных участках указанных дорог.

# 3.26 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусмотрено.

# 3.27 Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения

Средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями регионального бюджета не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в краткосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселений должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию КСОДД представлены в таблице 10.

Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 10 **- Программа мероприятий КСОДД**

*(добавить необходимые мероприятия и убрать не нужные)*

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование мероприятий** | **Финансовые потребности, тыс. руб** | | | | | |
|  |  | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025-2034** |
| 1 | Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения | 300 | 300 | 300 | 400 | 400 | 3000 |
| 2 | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в том числе гидротехнических сооружений,  используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | 250 | 250 | 250 | 250 | 300 | 500 |
| 3 | Разработка и осуществление комплекса  мероприятий по безопасности дорожного  движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий | 500 | 550 | 600 | 600 | 600 | 1000 |
| 4 | Размещение технических средств организации дорожного движения на улицах населённых пунктов | - | - | - | - | - | - |
| 5 | Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия дорог и тротуаров | 7500 | 18500 | 16000 | 16000 | 16000 | 100000 |
| 6 | Обустройство парковок (парковочных мест) около объектов обслуживания граждан | 2500 | 4000 | 4000 | 6000 | 6000 | 15000 |
| 7 | Устройство пешеходных дорожек, тротуаров | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | 3000 | 6000 |
| 8 | Устройство линий искусственного освещения на  - ул. Первомайская, пер.Дачный, ер.Шуйский п.Матросы,  - пгтПряжа | 2650 | 5300 | 4000 | 5000 | 5000 | 22000 |
| 9 | Обустройство пешеходных переходов | 700 | 700 | 700 | 700 | 900 | 2600 |
| 10 | Устройство светофорного объекта на перекрестке | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений | 6000 | 6000 | 8000 | 8000 | 9000 | 30000 |
|  | ВСЕГО | 23400 | 38600 | 36850 | 39950 | 41200 | 184600 |

Таблица 11 **Очередность реализации мероприятий**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование объекта** | **Количественный показатель**  (протяженность, км; площадь, м2; шт. и т.д) | **Первая очередь (2020-2024)** | **Расчетный срок (2025-2034)** |
|  | **Пряжинский национальный муниципальный район** |  |  |  |
|  | ***Строительство*** |  |  |  |
|  | Перечислить объекты |  |  |  |
|  | - дорога местного значения по ул.Сосновый бор пгт Пряжа | 1500 м | 2023 |  |
|  | - дорога местного значения по ул. Береговая, ул.Ключева пгт Пряжа | 2000 м | 2021-2022 |  |
|  | ***Ремонт*** |  |  |  |
|  | Ремонт проезжей части **пгт Пряжа** |  | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Совхозная | 0,982 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Строительная | 0,649 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Гагарина | 0,606 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Калинина | 0,867 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Советская, дом № 40 | 0,050 | **2020-2024** |  |
|  | **пос.Матросы** |  | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Школьная | 0,2 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Лесная | 0,632 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Речная | 0,667 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Дачный | 0,661 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Больничный городок | 0,26 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Солнечная | 0,1 | **2020-2024** |  |
|  | **с.Святозеро** |  | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Олонецкая | 1,287 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Совхозная | 0,5 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Советская | 0,8 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Новая | 0,5 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Набережная | 1,0 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Лахтинская | 1,1 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Чарнаволокская | 2,6 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Лесной | 0,4 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.молодежная | 0,4 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Сюргинская | 2,4 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Школьная | 0,9 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Приозерная | 0,9 | **2020-2024** |  |
|  | **Пос.Чална** |  | **2020-2024** |  |
|  | Ул.новая | 1,0 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Шуйская | 0,6 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Гусева | 0,350 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Ленина | 0,400 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Больничны | 0,50 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Лесная, от д. № 51 | 1,2 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Мира | 0,270 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Железнодорожная | 0,9 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Первомайская | 0,850 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Таежная | 0,600 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Школьная, от дома № 30 | 1,850 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Набережная | 1,05 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Зарченая | 1,250 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Калинина | 0,650 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Октябрьская | 0,550 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Шевченко | 0,550 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Виданский | 0,400 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Пушкина, от дома № 15 | 0,550 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Зеленый | 0,400 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Новореченская | 0,850 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Вокзальная | 0,550 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Титова | 0,650 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Заводская | 0,400 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Шоссейная | 0,600 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Хвойная | 0,300 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Комсомольская | 0,650 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Юбилейный | 0,300 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Дружинина | 0,150 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Березовая | 0,150 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Луговая | 0,200 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Строительный | 0,200 | **2020-2024** |  |
|  | **П.Эссойла** |  | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Лесная | 0,893 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Набережная | 1,730 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Озерная | 3,842 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Строителей | 1,321 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Фермерский | 0,900 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Хуторский | 0,300 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Станция | 0,200 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Гористая | 1,311 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Мелиоративная | 0,600 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Молодежная | 0,582 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Новая | 1,450 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Октябрьская | 0,652 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Первомайская | 0,800 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Северная | 0,808 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Совхозная | 1,040 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Школьная | 0,300 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Центральная  От дома № 1 до № 21, от дома № 24 до № 33 | 0,478 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Лыжная | 0,200 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Школьная | 1,170 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Огородная | 0,500 | **2020-2024** |  |
|  | **П.Крошнозеро** |  | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Центральная | 0,600 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Школьная | 0,300 | **2020-2024** |  |
|  | С.Ведлозеро |  | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Мельницкая, дом №4-№26 | 0,900 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Школьная, дом № 5- №13 | 0,400 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Ведлозерская,  Дом № 100- №106, дом № 105- № 109Б, дом № 110-№114 | 0,700 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Новая, дом № 11- № 13 | 0,250 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Первомайская, дом № 1- № 3 | 0,200 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Промышленная, дом № 59- № 65 | 0,250 | **2020-2024** |  |
|  | Пер.Советскай, дом № 1-№ 10 | 0,274 | **2020-2024** |  |
|  | Ул.Гористая | 0,800 | **2020-2024** |  |
|  | ***Обустройство*** |  |  |  |
|  | Крытый остановочный павильон пос.Матросы | 1 | **2020-2024** |  |
|  | Крытый остановочный павильон пос.Матросы | 5 |  | 2025-2034 |

# 

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

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

• применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;

• координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

• координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

• запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

• разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть Пряжинского национального района является элементом транспортной системы Республики Карелия, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления.

Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных

предложений по развитию улично-дорожной сети.

Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством. Механизм реализации КСОДД базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети Пряжинского национального муниципального района.

Основными функциями администрации Пряжинского национального муниципального района по реализации КСОДД являются:

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

В рамках осуществляемых функций администрация подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации КСОДД. Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет Глава администрации Пряжинского национального муниципального района.

Внесение изменений в КСОДД осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения КСОДД за истекший период.

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

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

Координаторы КСОДД в течение 30 дней после утверждения отчета о ходе выполнения КСОДД за истекший период составляют предложения по корректировке КСОДД и представляют их для утверждения в установленном порядке.

Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

**5.****ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Целевые показатели | ед. изм. | Годы | | | | | | |
| 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2030 | 2034 |
| Снижение количества пострадавших в ДТП | % |  |  |  |  |  |  |  |
| Количество остановок оборудованных согласно СП 59.13330.2012 | шт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Протяжённость велодорожек | км. | - | - | - | - | - | - | - |
| Протяжённость тротуаров | км. |  |  |  |  |  |  |  |
| Протяжённость улично-дорожной сети | км. |  |  |  |  |  |  |  |
| Количество официальных парковок | шт. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Количество перекрёстков, оборудованных средствами фото- и видеофиксации | шт. | 3 | 3 | - | - | - | - | - |
| Количество пешеходных переходов, оборудованных современными ТСОДД | шт. | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 6 |
| Количество перекрёстков, оборудованных светофорным регулированием | шт. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Количество технических паспортов автодорог | шт. | 3 | 3 | 3 | 5 | 5 | 5 | 10 |
| Количество маршрутов общественного транспорта | шт. | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Оценка качества содержания местных автодорог | % | 80 | 80 | 85 | 85 | 90 | 90 | 100 |

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ**

* 257-ФЗ от 8 ноября 2007 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
* ФЗ-196 от 15.11.1996 «О безопасности дорожного движения»
* ФЗ - 181 от 24 ноября 1995 «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»
* Градостроительный кодекс РФ от 29 декабря 2004 №190–ФЗ;
* Федеральный закон от 29 декабря 2014 года №456–ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс РФ и отдельные законные акты РФ»;
* Федеральный закон от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
* Федеральный закон от 08.11.2007 № 257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Федеральный закон от 09.02.2007 № 16–ФЗ «О транспортной безопасности»;
* поручение Президента Российской Федерации от 17 марта 2011 года Пр–701;
* постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
* Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
* Сведения из Единого государственного реестра автомобильных дорог.
* ГОСТ Р 52289-2004 «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»
* ГОСТ Р 58398-2019 от 01.05.2019 «Экспериментальные технические средства организации дорожного движения. Типоразмеры дорожных знаков. Виды и правила применения дополнительных дорожных знаков. Общие положения»
* ГОСТ Р 52290-2004 от 01.01.2006 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»
* ГОСТ Р 51671-2015 от 01.01.2017 «Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов»
* ГОСТ 2004№52289- от 15.12.2004 г. «Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»
* ГОСТ Р 51261-99 от 01.01.2002 «Устройства опорные стационарные реабилитационные»
* ГОСТ Р 52131-2003 от 01.07.2004 «Средства отображения информации знаковые для инвалидов»
* ГОСТ Р 51647-2000 от 01.07.2001 «Средства связи и информации реабилитационные электронные»
* ГОСТ Р 50597-2017 от 09.01.218 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»
* ГОСТ 32944-2014 от 08.09.2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация»
* ГОСТ 33100-2014 от 01.02.2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог»
* ГОСТ 33388-2015 от 08.09.2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к проведению диагностики и паспортизации»
* ГОСТ Р 52399-2005 от 01.05.2006 «Геометрические элементы автомобильных дорог»
* ГОСТ Р 51256-2018 от 01.06.20181 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная». Классификация. Технические требования
* ГОСТ 33150-2014 от 01.02.2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек»
* ГОСТ Р 52766-2007 от 01.07.2008 «Дороги автомобильные общего пользования Элементы обустройства»,
* ГОСТ Р 57144-2016 от 01.06.2017 «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъёмки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением»
* ГОСТ Р 52605-2006 от 11.12.2006 «Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»
* ГОСТ Р 58107.1-2018 от 03.01 2019 «Освещение автомобильных дорог общего пользования. Нормы и методы расчёта»
* ГОСТ Р 55708-2013 от 01.07.2014 «Освещение наружное утилитарное. Методы расчета нормируемых параметров»
* ГОСТ Р 55844-2013 от 01.01.2015 «Освещение наружное утилитарное дорог и пешеходных зон. Нормы»
* ГОСТ 33220-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию»
* ГОСТ 32965-2014 от 08.09.2016 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учёта интенсивности движения транспортного потока»
* ВН 10-87 Инструкция по оценке качества содержания (состояния) автомобильных дорог
* СП 34.13330.2012 от 30.06.2012 «Автомобильные дороги»
* СП 35-105-2002 от 19.07.2002 «Реконструкция городской застройки с учётом доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения»
* СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»
* СП 78.13330.2012 от 01.07.2012 «Автомобильные дороги»
* ОДМ 218.2.007-2011 от 05.06.2013 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства»
* ОСТ 218.1.002-2003 от 01.06.2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования»
* ОДМ 218.3.082-2016 от 03.02.2017г. «Методические рекомендации по назначению технологий и периодичности проведения работ по устройству слоёв износа и защитных слоёв дорожных покрытий»
* ОДМ 218.2.020-2012 от 17.02.2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог»
* Приказ Минтранса России от 24.07.2012 N 258 (ред. от 21.09.2016, с изм. от 16.01.2017) «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.10.2012 N 25656);
* Постановление Правительства РФ от 30 декабря 2011 г. № 1208 «Правила перевозок грузов автомобильным транспортом»;
* Приказ Минтранса России от 26.05.2016 N 131 Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов.
* Приказ Минтранса России от 05.06.2019 N 167 "Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства" (Зарегистрировано в Минюсте России 26.07.2019 N 55406)
* Правила определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета УТВЕРЖДЕНЫ постановлением Правительства РФ от 16 ноября 2018 года N 1379
* Постановление Правительства РФ от 28.09.2009 N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»
* Приказ Министерства транспорта РФ № 114 от 18 апреля 2019 г. «Об утверждении Порядка мониторинга дорожного движения»
* Правила дорожного движения (ПДД) Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 "О правилах дорожного движения"
* Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Формирование единого парковочного пространства в городах Российской Федерации. От 01.08.2018г., Минтранс РФ
* Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 № 1734-р);
* стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 № 877 р);
* схема территориального планирования Республики Карелия (утверждена постановлением Правительства Республики Карелия от 06 июня 2007 года № 102-П (с изменениями на 22 марта 2014 года);
* схема территориального планирования Пряжинского национального муниципального района Республики Карелия
* государственная программа Республики Карелия «Развитие транспортной системы в Республике Карелия» (утверждена постановлением правительства Республики Карелия от 20 июня 2014 № 197-П);
* программа комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры Пряжинского национального района.