



Общество с ограниченной ответственностью
«Научно-проектная организация «Южный градостроительный центр»
(ООО «НПО «ЮРГЦ»)

Арх. № _____

Заказ: 29-2020

Заказчик:
Администрация Наурского
муниципального района Чеченской
Республики

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

НАУРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЧЕЧЕНСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА



Директор ООО «НПО «ЮРГЦ»

С.Ю. Трухачёв

Руководитель рабочей группы

А.Ю. Прохоров

Ростов-на-Дону
2020г.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ

РАЗРАБОТАНО

ООО «НПО» Южный
градостроительный центр
Директор
С.Ю. Трухачёв



от «07» июля 2020 года

УТВЕРЖДЕНО

Глава администрации Наурского
муниципального района Чеченской
Республики М.А. Бухадиев



от «08» июля 2020 года

*Посылаю в архив
№59 от 13.07.2020*

СОГЛАСОВАНО

Начальник ОМВД Наурского
муниципального района



от «08» июля 2020 года

СОГЛАСОВАНО

Министерство автомобильных
дорог Чеченской республики



от «08» июля 2020 года

Содержание

ВВЕДЕНИЕ	6
ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОДД	10
ПАСПОРТ КСОДД	19
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ	23
1.1. ПОЛОЖЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ПРИЛЕГАЮЩИХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ)	23
1.2. РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ИМЕЮЩИХСЯ ДОКУМЕНТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ, ПЛАНОВ И ПРОГРАММ КОМПЛЕКСНОГО СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ (ПРИ ИХ НАЛИЧИИ), ДОЛГОСРОЧНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ, ПРОГРАММ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАУРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА, МАТЕРИАЛОВ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ	25
1.3. ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИИ НАУРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА, ВКЛЮЧАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ДОРОЖНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ.....	45
1.4. ОЦЕНКА СЕТИ ДОРОГ, ОЦЕНКУ И АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ, АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ	47
1.5. ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ОРГАНИЗАЦИЮ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ОРГАНИЗАЦИЮ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОРГАНИЗАЦИЮ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ВЕЛОСИПЕДИСТОВ	54
1.6. ОЦЕНКА ОРГАНИЗАЦИИ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА, ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ РАЗМЕЩЕНИЯ ПАРКОВОК (ВИД ПАРКОВОК, КОЛИЧЕСТВО ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ, ИХ НАЗНАЧЕНИЕ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ, ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ).....	58
1.7. ДАННЫЕ ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННОМ СОСТОЯНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	59
1.8. АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ НАУРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА	63
1.9. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, ПАРАМЕТРОВ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	64
1.10. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ВИД, ЧАСТОТА ДВИЖЕНИЯ, СКОРОСТЬ СООБЩЕНИЯ), РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ПАССАЖИРОПОТОКОВ	84
1.11. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИЧИН И УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (ДАЛЕЕ ДТП)	89
1.12. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ.....	98

1.13.ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	101
2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОЧЕРЕДНОСТЬ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ	105
2.1. РАЗДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОДНОРОДНЫЕ ГРУППЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КАТЕГОРИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, СКОРОСТИ И НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ, РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ИХ ПО ВРЕМЕНИ ДВИЖЕНИЯ	106
2.2. ПОВЫШЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ДОРОГ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПОСРЕДСТВОМ УСТРАНЕНИЯ УСЛОВИЙ, СПОСОБСТВУЮЩИХ СОЗДАНИЮ ПОМЕХ ДЛЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ СОЗДАЮЩИХ УГРОЗУ ЕГО БЕЗОПАСНОСТИ, ФОРМИРОВАНИЮ КОЛЬЦЕВЫХ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ И ПРИМЫКАНИЙ ДОРОГ, РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРЕКРЕСТКОВ И СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК	107
2.3. ОПТИМИЗАЦИЯ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, УПРАВЛЕНИЕ СВЕТОФОРНЫМИ ОБЪЕКТАМИ, ВКЛЮЧАЯ АДАПТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ	108
2.4. СОГЛАСОВАНИЕ (КООРДИНАЦИЯ) РАБОТЫ СВЕТОФОРНЫХ ОБЪЕКТОВ (СВЕТОФОРОВ) В ГРАНИЦАХ ТЕРРИТОРИЙ, ОПРЕДЕЛЕННЫХ В ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	109
2.5. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ВЕЛОСИПЕДИСТОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВУ И ОБУСТРОЙСТВУ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ	110
2.6. ВВЕДЕНИЕ ПРИОРИТЕТА В ДВИЖЕНИИ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	125
2.7. РАЗВИТИЕ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА (В ТОМ ЧИСЛЕ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ДОРОГ)	126
2.8. ВВЕДЕНИЕ ВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	127
2.9. ПРИМЕНЕНИЕ РЕВЕРСИВНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ ОДНОСТОРОННЕГО ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ДОРОГАХ ИЛИ ИХ УЧАСТКАХ	127
2.10. ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ, ПРИМЫКАНИЙ И УЧАСТКОВ ДОРОГ, НА КОТОРЫХ НЕОБХОДИМО ВВЕДЕНИЕ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ	129
2.11. РАЗРАБОТКА, ВНЕДРЕНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (ДАЛЕЕ-АСУДД), ЕЕ ФУНКЦИИ И ЭТАПЫ ВНЕДРЕНИЯ	130
2.12. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ И ПЕШЕХОДНОЙ СВЯЗАННОСТИ ТЕРРИТОРИЙ.....	136
2.13. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	137
2.14. ОРГАНИЗАЦИЯ ИЛИ ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, УСТАНОВКА ДЕТЕКТОРОВ ТРАНСПОРТА, ОРГАНИЗАЦИЯ СБОРА И ХРАНЕНИЯ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	139
2.15.. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	142
2.16. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОПУСКА ТРАНЗИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ	145
2.17. 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.....	146
2.18. СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ ИЛИ В РАЗЛИЧНЫХ ЗОНАХ	147
2.19. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ИНВАЛИДОВ	149
2.20. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МАРШРУТОВ ДВИЖЕНИЯ ДЕТЕЙ К ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ.....	160
2.21. РАЗВИТИЕ СЕТИ ДОРОГ, ДОРОГ ИЛИ УЧАСТКОВ ДОРОГ, ЛОКАЛЬНО-РЕКОНСТРУКЦИОННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ, ПОВЫШАЮЩИХ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СЕТИ ДОРОГ В ЦЕЛОМ	163
2.22. РАССТАНОВКА РАБОТАЮЩИХ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ СРЕДСТВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	175
3. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	180
4. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	203
4.1. ПРОГНОЗ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	203
4.2. ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ	204
4.3. ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.	205
4.4. ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ	205
4.5. ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ ОТ ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	206
ПРИЛОЖЕНИЯ:	208

ВВЕДЕНИЕ

Проект комплексной схемы организации дорожного движения (далее по тексту КСОДД) Наурского муниципального района Чеченской Республики разработан обществом с ограниченной ответственностью «НПО «ЮРГЦ» в соответствии с договором № 27-2020 от 19.03.2020г.

Основанием для разработки проекта КСОДД послужили:

- Федеральный закон от 06.10.2003. № 131 – ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 10.12.1995. № 196 – ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
- Федеральный закон от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Поручение Президента Российской Федерации от 11.04.2016 №Пр-637ГС;
- Поручение Главы Чеченской Республики;
- Постановление Главы администрации Наурского муниципального района «О подготовке проекта комплексной схемы организации дорожного движения»;
- Постановление Правительства РФ от 16.11.2018 № 1379 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета»;
- техническое задание – приложение к договору¹.

Цели комплексной схемы организации дорожного движения:

- создание условий для устойчивого функционирования транспортной инфраструктуры Наурского муниципального района, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, доступность ее объектов для всех категорий граждан;
- качество и эффективность транспортного обслуживания населения;
- сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог;

¹ Приведено в приложении №1 настоящего тома

- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов.

Задачи комплексной схемы организации дорожного движения:

- 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;
- создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения;
- устранение существующих ограничений и барьеров, обеспечение равного доступа инвалидов и других маломобильных групп населения, наравне с другими, к объектам транспортной инфраструктуры;
- увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям;
- создание условий для развития парковочного пространства.

Основные принципы подготовки КСОДД:

1) учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения на территории Наурского муниципального района;

2) учет мероприятий программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Наурского муниципального района и других программ муниципального района;

3) использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере организации дорожного движения;

4) обеспечение комплексности при решении проблем организации дорожного движения.

Содержание и правила выполнения КСОДД соответствует Приказу Минтранса России от 26.12.2018 N 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

Материалы, входящие в состав настоящего проекта, не содержат сведений, отнесённых законодательством к категории государственной тайны, либо к категории «для служебного пользования».

Прилагаемые электронные копии документов пригодны для официальной публикации.

Авторский коллектив

Для разработки комплексной схемы организации дорожного движения Наурского муниципального района был сформирован авторский коллектив в следующем составе:

Прохоров А.Ю.	руководитель авторского коллектива, главный архитектор проектов
Хохлачев Р.В.	руководитель группы
Чеботарев Д.В.	руководитель группы, доцент Школы архитектуры, дизайна и искусств Донского технического университета, член Союза архитекторов России
Вихренко Г.И.	архитектор
Титова Л.А.	специалист (координация работы над текстовой частью проекта)

ЗАДАНИЕ НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ КСОДД

Приложение №1 к
договору № 27-2020 от 19 марта 2020 года

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

На разработку комплексной схемы организации дорожного движения Наурского муниципального района Чеченской Республики

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
1	Вид документации	Комплексная схема организации дорожного движения (далее по тексту КСОДД) Наурского района Чеченской Республики
2	Основание для подготовки документации	Постановление Главы администрации Наурского района № от 2020 г. «О разработке комплексной схемы организации дорожного движения»
3	Источник финансирования работ	Бюджет муниципального образования Наурского района
4	Заказчик (полное и сокращенное наименование)	Администрация Наурского муниципального района Чеченской Республики
5	Разработчик документации (полное и сокращенное наименование)	ООО «Научно-проектная организация «Южный градостроительный центр» (ООО «НПО «ЮРГЦ»)
6	Цель и задачи КСОДД	Цели комплексной схемы организации дорожного движения: • обеспечение безопасности дорожного движения; • упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов. Задачи комплексной схемы организации дорожного движения: • 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.
7	Основные принципы подготовки КСОДД	1) учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения на территории

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		Наурского района Чеченской Республики; 2) использование мероприятий организации дорожного движения, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации; 3) использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере организации дорожного движения; 4) обеспечение комплексности при решении проблем организации дорожного движения.
8	Нормативно-правовая база разработки документации	Федеральный закон от 06.10.2003. № 131 – ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Федеральный закон от 10.12.1995. № 196 – ФЗ «О безопасности дорожного движения»; Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения"; Федеральный закон от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Поручение Президента Российской Федерации от 11.04.2016 №Пр-637ГС; Постановление Правительства РФ от 16.11.2018 № 1379 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета». Поручение Главы Чеченской Республики
9	Описание муниципального образования с указанием ее наименования и основных характеристик	Территория Наурского муниципального района Чеченской Республики Площадь территории МО - 2205,17 кв. км. Население: 58,7 тыс. чел Количество населенных пунктов - 29
10	Расчетный срок действия КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики	2035г. (КСОДД разрабатывается на 15 лет)
11	Основные требования по составу КСОДД	Разработанные в КСОДД мероприятия должны представлять собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с действующими документами территориального планирования и документацией по планировке территории. КСОДД должны содержать информацию в текстовом и графическом форматах, включающую: 1. Паспорт КСОДД. Паспорт КСОДД должен содержать наименование КСОДД, основания для разработки КСОДД, наименование заказчика и разработчиков КСОДД, места их нахождения, цели и задачи КСОДД,

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		показатели оценки эффективности организации дорожного движения, сроки и этапы реализации КСОДД, описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, объемы и источники их финансирования. 2. Характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации: 1) положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации); 2) результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, N 1, ст. 16; 2018, N 32, ст. 5135), планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий; 3) оценку социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность; 4) оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории; 5) оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов; 6) оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость); 7) данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД); 8) анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения; 9) оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения; 10) оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков;

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		11) анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии); 12) оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения; 13) оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения; 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации: 1) разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения; 2) повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок; 3) оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление; 4) согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения; 5) развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов; 6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств; 7) развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог); 8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств; 9) применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках; 10) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования; 11) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения; 12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий; 13) организации движения маршрутных транспортных средств;

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		14) организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения; 15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; 16) организации пропуска транзитных транспортных средств; 17) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств; 18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах; 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов; 20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям; 21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом; 22) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. 4. Оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения. 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения: - прогноз основных показателей безопасности дорожного движения; - прогноз параметров, характеризующих дорожное движение; - прогноз параметров эффективности организации дорожного движения; - прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения; - ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения В составе КСОДД (при необходимости) могут быть подготовлены предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории, предложения по развитию сети дорог. Мероприятия по организации дорожного движения, разрабатываемые в составе КСОДД, должны учитывать возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		средств. Схемы в составе КСОДД разрабатываются на подоснове (топосъемке) в масштабе 1:25 000 1:5 000 в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, и которая должна характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории). КСОДД должна содержать в своем составе очередность реализации мероприятий, включает предложения по этапам внедрения мероприятий. В составе КСОДД должна быть выполнена оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения включающая: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений), разработанных в составе КСОДД.
12	Состав, исполнители, сроки и порядок предоставления исходной информации	Заказчиком предоставляется: 1) Статистическая информация: - о количестве населения МО; - о количестве автотранспорта на территории МО; 2) Действующая градостроительная документация и проекты планировки; 3) Топографическая основа на территорию Наурского района и сельских поселений в его составе предоставляется по отдельному запросу исполнителя, в порядке установленном для оборота документов составляющих государственную тайну; 4) Данные паспортизации улиц и дорог МО; 5) Планы и программы комплексного социально-экономического развития МО; 6) Предложения органов местного самоуправления и заинтересованных лиц. 7) Иная информация, необходимая для подготовки КСОДД, а именно: 1. Документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений.

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		2. Материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых основных параметров дорожного движения. 3. Общие сведения о территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по организации дорожного движения: 1) размер территории, функциональное зонирование; 2) транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями; 3) изменение численности населения за последние пять лет; 4) основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах); 5) климатические условия (продолжительность сохранения снежного покрова, среднее количество осадков в году, максимальные и минимальные температуры воздуха); 6) основные экологические характеристики (уровень шума, концентрация вредных веществ в атмосфере). 4. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений: 1) планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по организации дорожного движения; 2) общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием; 3) плотность сети дорог; 4) технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие разделительных полос, защитных полос, велосипедных полос и дорожек, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения); 5) наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования; 6) расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов; 7) сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро- и телефонные кабели, теплопроводы) при условии предоставления такой информации владельцем автомобильной дороги.

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		5. Характеристика транспортной инфраструктуры: 1) характеристика муниципального образования (территории) как транспортного узла; 2) численность парка автомобилей, отношение численности парка автомобилей к численности жителей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (при наличии); 3) основные параметры дорожного движения; 4) общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте, расположение станций метрополитена и (или) пассажирского железнодорожного транспорта (при наличии); 5) назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест). 6. Организация дорожного движения: 1) размещение и наименование ТСОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контроллеры, детекторы транспортных потоков, островки безопасности, искусственные неровности); 2) схемы организации дорожного движения на основных транспортных узлах (эскизы), на которых указываются основные габаритные размеры узла, дислокация всех используемых ТСОДД, пофазные схемы движения (при наличии светофорного регулирования), интенсивность движения транспортных средств и пешеходов (с указанием даты замеров). 7. Данные о ДТП за период не менее трех лет. 1) общее количество ДТП, погибших, раненых; 2) участки концентрации ДТП; 3) анализ причин и условий, способствующих ДТП; 4) распределение ДТП по времени свершения: по месяцам, часам суток; 5) распределение ДТП по местам свершения: на перекрестках, на перегонах. В качестве приложения к перечисленным материалам представляется картограмма мест совершения ДТП за последний год, выполненная на плане-схеме территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по организации дорожного движения, с использованием условных обозначений для каждого вида ДТП.

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		8. Результаты моделирования дорожного движения для сети дорог муниципальных образований, их частей или участков, в отношении которых разрабатывается документация по организации дорожного движения. Результаты моделирования дорожного движения должны представляться в электронном виде, как один или более файлов в формате того программного обеспечения, в котором осуществлялось моделирование. Результаты моделирования дорожного движения, используемые при разработке документации по организации дорожного движения, должны удовлетворять следующим требованиям: 1) содержать данные, необходимые для выполнения расчетов параметров дорожного движения в соответствии с пунктом 21 настоящих Правил; 2) использовать в качестве исходных данных для расчета актуальные сведения о характеристиках моделируемого участка или сети дорог; 8) 3) пройти настройку параметров модели с целью минимизации расхождения данных обследований и результатов моделирования (калибровку) не ранее, чем за один год до начала работ по подготовке документации по организации дорожного движения.
13	Особые условия	Учитывая использование в работе документы (топосъемку) составляющие государственную тайну, Исполнитель обязан иметь: Лицензию, разрешающую осуществление работ с использованием сведений, составляющих государственную тайну (иметь самостоятельный режимно-секретный орган (спецчасть)):
14	Основные требования к содержанию и форме представляемых материалов по этапам разработки документации и последовательность выполнения работы	<u>Форма предоставления материалов:</u> Текстовые материалы в формате doc и pdf. Графические материалы в форматах mif/mid и pdf. <u>Количество экземпляров предоставляемых материалов</u> - Технический отчет в виде сшива Формата А4. 2 экз. предоставляется в администрацию Наурского района. - Схемы в составе КСОДД разрабатываются на подоснове (топосъемке) в масштабе 1:50000, и фрагменты в более крупном масштабе в отношении которой осуществляется разработка КСОДД. Дополнительно все материалы предоставляются в электронном виде на оптическом (CD) носителе в 1-м экземпляре

ПАСПОРТ КСОДД

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НАУРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА
2020-2035 ГОДЫ**

**ПАСПОРТ
КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НАУРСКОГО
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ НА 2020-2035 ГОДЫ**

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения Наурского муниципального района Чеченской Республики на 2020 – 2035 годы (далее - КСОДД).
Основания для разработки КСОДД	Федеральный закон от 06.10.2003. № 131 – ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Федеральный закон от 10.12.1995. № 196 – ФЗ «О безопасности дорожного движения». Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения». Федеральный закон от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Поручение Президента Российской Федерации от 11.04.2016 №Пр-637ГС. Поручение Главы Чеченской Республики. Постановление Правительства РФ от 16.11.2018 № 1379 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета». Постановление Главы администрации Наурского муниципального района «О подготовке проекта комплексной схемы организации дорожного движения».
Заказчик КСОДД	Администрация Наурского муниципального района Чеченской Республики. Юридический и почтовый адрес: 366120, республика Чеченская, Наурский район, станица Наурская, улица Х.Батырова, дом 37.
Разработчик КСОДД	ООО «Научно-проектная организация «Южный градостроительный центр». Юридический и почтовый адрес: 344000, Ростовская область, г. Ростов-на-Дону ул. Газетная 121/262а.

Цель КСОДД	Создание условий для устойчивого функционирования транспортной инфраструктуры Наурского муниципального района, обеспечивающей безопасность участников дорожного движения, доступность ее объектов для всех категорий граждан, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, сохранение и совершенствование существующей сети автомобильных дорог, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов.
Задачи КСОДД	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. Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. Устранение существующих ограничений и барьеров, обеспечение равного доступа инвалидов и других маломобильных групп населения, наравне с другими, к объектам транспортной инфраструктуры. Увеличение протяженности автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным требованиям. Создание условий для развития парковочного пространства.
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	- Транспортная работа улично-дорожной сети; - Показатели экологической безопасности; - Показатели безопасности дорожного движения; - Показатель устойчивости функционирования улично-дорожной сети; - Критерии, основанные на величине задержки и длине очереди; - Интенсивность дорожного движения; - Оценка пропускной способности на основе плотности улично-дорожной сети; - Емкость улично-дорожной сети; - Оценка уровня обслуживания на пересечениях; - Показатель уровня обслуживания пешеходных потоков; - Показатель уровня обслуживания маршрутным пассажирским транспортом; - Характеристика конфликтных точек и конфликтных ситуаций на

	элементах улично-дорожной сети.
Сроки и этапы реализации КСОДД	КСОДД реализуется с 2020 по 2035 годы. 1-й этап выполнения работ включает: 1. Паспорт КСОДД. 2. Характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации. 2-й этап выполнения работ включает: 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации. 4. Оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения. 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.
Основные мероприятия КСОДД	Для реализации поставленных целей и решения задач КСОДД, достижения планируемых значений показателей и индикаторов предусмотрено выполнение следующих мероприятий: 1. Мероприятия по текущему содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, а также других объектов транспортной инфраструктуры. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями. 2. Мероприятия по ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог и категории дороги. 3. Мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному, а также обеспечит развитие транспортной сети района и обеспечит доступность транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности. 4. Мероприятия по организации дорожного движения. Реализация мероприятий позволит повысить уровень качества и безопасности транспортного обслуживания населения.

	5. Мероприятия по ремонту и строительству выделенных путей движения пешеходов и велосипедистов (тротуаров и велосипедных дорожек) с учетом доступности маломобильных групп населения. 6. Строительство пешеходных переходов. Реализация мероприятий позволит повысить качество пешеходного и велосипедного передвижения населения.
Объемы и источники финансирования КСОДД	Бюджетные средства Наурского муниципального района; Субсидии регионального бюджета; Внебюджетные источники. Общий объем финансирования КСОДД составляет 5187221,85 тыс. руб., в том числе по годам реализации: 2020 год - 345814,79 тыс. руб., 2021 год - 345814,79 тыс. руб., 2022 год - 345814,79 тыс. руб., 2023 год - 345814,79 тыс. руб., 2024 год - 345814,79 тыс. руб., 2025-2035 годы – 3458147,9 тыс. руб.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ

1.1. ПОЛОЖЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ В СТРУКТУРЕ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ СУБЪЕКТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ПРИЛЕГАЮЩИХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ)

Наурский муниципальный район находится в северной части территории Чеченской Республики. На рисунке 1.1.1. отображено положение района в составе Чеченской республики.

Наурский район граничит на востоке Шелковским районом, на севере с республикой Дагестан, на северо-западе – со Ставропольским краем, на юго-западе с Надтеречным районом, на юге – с Грозненским районом.

Внутрирегиональные связи обеспечивают сообщение Наурского муниципального района с соседними муниципальными образованиями, а также со столицей Республики – городом Грозным.

Территория Наурского района вытянута с юго-восточного в северо-западном направлении. Основное расселение в районе сосредоточено вдоль прибрежной зоны реки Терек в южной части района.

Через территорию района проходят несколько автодорог регионального значения: А/д «А/д Ищерская - Червленая» является планировочной осью района в широтном направлении, соединяющая территорию Наурского района с районами Чеченской республики, центральной зоной расселения и республиканским центром г. Грозным на севере (через другие автодороги регионального значения), а также территорией Ставропольского края и территорией республики Северная Осетия-Алания. Можно выделить несколько основных автодорог регионального значения формирующих планировочные оси района в широтном и меридиональном направлении, это прежде всего автодороги: А/д Ищерская - Червленая, участок А/д «Ищерская - Грозный», «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы - Каргалинская», «А/д Капустино - ж.д. ст. Терек»А/д «Новое-Солкушино - Фрунзенское», а также подъезды от а/д "Ищерская - Червленая" к населенным пунктам в центральной и северной частях района, автодороги связывают сельские поселения внутри района и с соседними районами республики.

Также необходимо отметить, что через территорию Наурского района проходит участок железной дороги Прохладная-Гудермес-Махачкала вдоль реки Терек. Данный участок является главным в республике. Все транспортные потоки, поступающие в республику с северо-западных направлений, проходят по нему. Участок двухпутный, электрифицированный на переменном токе, с 1994 года вид тяги локомотивов – тепловозный. Протяженность участка в границах Республики составляет 154 км (в границах района 64,5 км). По категорированию МПС участок относится к III категории – железнодорожная линия регионального значения, осуществляющая внутренние и межреспубликанские связи, с приведенной грузонапряженностью линии до 15 млн.

ткм/км. На участке в границах района расположено 7 отдельных пунктов ст. Ищерская, ст. Алпатово, ст. Наур, разъезд Калиновский, ст. Терек, раз. Солкушино, ст. Тепловодный.

Расстояние от районного центра Наурского района ст. Наурская до г. Грозный – около 90 км.

В состав Наурского района входят 14 сельских поселений, на территории которых находятся 29 населенных пунктов.



Рис 1.1.1 – Положение Наурского района в составе Чеченской республики.

1.2. РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ИМЕЮЩИХСЯ ДОКУМЕНТОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ, ПЛАНОВ И ПРОГРАММ КОМПЛЕКСНОГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ (ПРИ ИХ НАЛИЧИИ), ДОЛГОСРОЧНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПРОГРАММ, ПРОГРАММ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НАУРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА, МАТЕРИАЛОВ ИНЖЕНЕРНЫХ ИЗЫСКАНИЙ

Документы территориального планирования.

В ходе настоящей работы был выполнен анализ действующих документов территориального планирования предусматривающих реализацию мероприятий на территории Наурского района.

В Наурском районе документы территориального планирования представлены:

- Схемой территориального планирования Наурского района;
- Генеральными планами сельских поселений района.

Схема территориального планирования Наурского района.

Схема территориального планирования (далее по тексту СТП) Наурского района была разработана ООО «ЮгРегионПроект» и утверждена решением совета депутатов Наурского муниципального района №1 от 03.11.2011 г. В 2019 году был утвержден проект изменений в СТП Наурского района утвержденный решением совета депутатов Наурского муниципального района.

В проекте изменений СТП района сохранены этапы проектирования действующей СТП района:

Исходный год 2009г.

Первая очередь реализации 2019г.

Расчётный срок 2029г.

В положении от территориального планирования в СТП Наурского района содержится перечень планируемых объектов местного значения по таким направлениям как: сельское хозяйство, социальной инфраструктуры, развития транспорта общего пользования, инженерной инфраструктуры, развития промышленности. На рисунке 1.2.1. отображена схема транспортной инфраструктуры Наурского района.



инфраструктуры.

области развития транспорта общего пользования:

- Строительство АГЗС с возможностью заправки электромобилей на 4 автомобиля во всех сельских поселениях Наурского района;
- Строительство и капитальная реконструкция магистральных улиц общерайонного значения непрерывного движения;
- Строительство и капитальная реконструкция магистральных улиц общерайонного значения регулируемого движения.

В СТП района отсутствуют предложения по строительству и реконструкции автодорог местного значения расположенных вне границ населенных пунктов района и иной транспортной инфраструктуры, кроме перечисленных выше.

В рамках данного раздела также рассмотрен Генеральный план Наурского сельского поселения.

Генеральный план Наурского сельского поселения.

Генеральный план Наурского СП с последними изменениями был разработан Некоммерческой организацией АСПиФ «Абак» в 2012 году, утвержден решением совета депутатов Наурского сельского поселения №08-5 от 03.07.2012 г.

В генеральном плане Наурского СП предусмотрен перечень мероприятий местного значения по развитию и размещению объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.

В подразделе «Внешний транспорт» предусмотрены следующие мероприятия:

- Реконструкция автомобильной дороги территориального значения «Ставрополь – Прохладный – Моздок – Кизляр – Крайновка» - Наурская до IV технической категории. Протяженность в границах поселения – 6,0 км.

- Строительство автомобильной дороги местного значения Наурская – Южная граница Наурского района по IV технической категории. Протяженность в границах поселения – 1,5 км.

- Строительство моста через р. Терек

В подразделе «Улично-дорожная сеть и поселковый транспорт» предусмотрены следующие мероприятия:

- Совершенствование улично-дорожной сети населенных пунктов поселения путем реализации мероприятий по реконструкции существующих и строительству новых улиц и дорог.

В подразделе «Объекты транспортной инфраструктуры» предусмотрены следующие мероприятия:

- Строительство новых, ремонт и реконструкция уже существующих улиц и дорог.

Принята ширина проезжей части автомобильных дорог IV и V технической категории – 6,0 м, ширина проезжей части магистральных улиц районного значения – 7-14 м; основных и второстепенных улиц в жилой застройке – 6-9 м, проездов – 6 м. С целью повышения безопасности движения пешеходов предусмотрено устройство тротуаров вдоль основных и второстепенных улиц в жилой застройке шириной 1,0-1,5 м.

Для всей улично-дорожной сети проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона.

Мероприятия, предусмотренные в положении о территориальном планировании генеральных планов сельских поселений Наурского района по развитию транспортной инфраструктуры идентичны приведенным выше мероприятиям по Наурскому сельскому поселению. Данные мероприятия касаются реконструкции и благоустройства улично-дорожной сети населённых пунктов, а также оборудования (строительства) остановочных пунктов на маршрутах общественного транспорта.

Документы по планировке территории.

Сведения о наличии разработанных и утвержденных в установленном порядке проектах планировки территории в границах Наурского района отсутствуют.

Планы и программы, действующие на территории Наурского муниципального района.

На момент разработки КСОДД на территории района действуют несколько муниципальных программ:

- Муниципальная программа «Формирование современной городской среды на территории Наурского муниципального района на 2018-2022 годы» от 16.10.2017г. № 105 и внесение изменений в данную программу;
- Муниципальная программа «Обеспечение финансовой устойчивости Наурского муниципального района», утвержденную постановлением администрации Наурского муниципального района от 29 декабря 2016 года № 70 с внесенными изменениями;
- Муниципальная программа «Развитие дошкольного образования Наурского муниципального района», утвержденную постановлением администрации Наурского муниципального района от 29 декабря 2016 года № 72 с внесенными изменениями;
- Муниципальная программа «Развитие культуры Наурского муниципального района», утвержденную постановлением администрации Наурского муниципального района от 29 декабря 2016 года № 73.
- Муниципальная программа «Развитие муниципального хозяйства Наурского муниципального района», утвержденную постановлением администрации Наурского муниципального района от 29 декабря 2016 года № 69.
- Муниципальная программа «Развитие общего и дополнительного образования Наурского муниципального района» утвержденную постановлением администрации Наурского муниципального района от 29 декабря 2016 года № 71.
- Ряд других программ и планов.

Мероприятия по развитию дорожно-транспортной инфраструктуры предусмотрены в двух из выше названных:

1. Муниципальная программа «Развитие муниципального хозяйства Наурского муниципального района;
2. Муниципальная программа «Формирование современной городской среды на территории Наурского муниципального района на 2018-2022 годы».

Муниципальная программа «Развитие муниципального хозяйства Наурского муниципального района».

Сроки реализации программы 2017-2021 год.

Основные цели программы:

- Формирование условий для эффективного и бесперебойного функционирования комплекса муниципального хозяйства Наурского муниципального района.

Основные задачи программы:

- Содержание и развитие жилищно-коммунального хозяйства Наурского муниципального района;
- Обеспечение функционирования и развитие дорожно-транспортного комплекса Наурского муниципального района;
- Повышение уровня благоустройства территории населенных пунктов Наурского муниципального района;
- Обеспечение предоставления социальных выплат молодым семьям для приобретения (строительства) жилья эконом-класса или строительство индивидуального жилого дома эконом-класса.

В рамках выполнения задачи обеспечения функционирования и развитие дорожно-транспортного комплекса Наурского муниципального района и повышение уровня благоустройства территории населенных пунктов муниципального района предусмотрены следующие мероприятия:

1. Строительство, реконструкция, ремонт, содержание и муниципальный контроль за сохранностью автомобильных дорог общего пользования;
2. Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района;
3. Обеспечение наружного освещения в населенных пунктах Наурского муниципального района;

В Таб. 1.2.2. отображены мероприятия, сроки и объемы финансирования по двум задачам (3-м мероприятиям).

**Таблица 1.2.2. Перечень мероприятий муниципальной программы Наурского муниципального района
«Развитие муниципального хозяйства Наурского муниципального района».**

№ п/п	Наименование мероприятия	Участник/ ответственный исполнитель по мероприятию	Срок реализации		Источник финансирования (наименования источников финансирования)	Объем финансирования по годам (тысяч рублей)				
			начало	окончание		2017	2018	2019	2020	2021
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2	Задача: Обеспечение функционирования и развитие дорожно-транспортного комплекса Наурского муниципального района									
			2017	2021	всего	15 169,024	6 769,402	7 618,606	8 163,606	8 163,600
					федеральный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					республиканский бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					Муниципальный бюджет	15 169,024	6 769,402	7 618,606	8 163,606	8 163,600
					внебюджетные источники	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2.1	Строительство, реконструкция, ремонт, содержание и муниципальный контроль за сохранностью автомобильных									
2.1.1	Выполнение мероприятий: - разработка проектно-сметной документации на выполнение работ по строительству, реконструкции автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них; и проведение	Администрация Наурского муниципального района	2017	2021	всего	15 169,024	6 769,402	7 618,606	8 163,606	8 163,600
					федеральный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					республиканский бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					муниципальный бюджет	15 169,024	6 769,402	7 618,606	8 163,606	8 163,600

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.

Пояснительная записка

	ее оценки - строительство, реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них; - капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения - и искусственных сооружений на них; - содержание и текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них				внебюджетные источники	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2.1.2	Осуществление мер муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, расположенных в границах Наурского муниципального района	Администрация Наурского муниципального района	2017	2021	всего	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					федеральный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					республиканский бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					муниципальный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					внебюджетные источники	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2.2	Создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района									
2.2.1	Ведение реестра общественных маршрутов регулярных перевозок на территории Наурского муниципального района	Администрация Наурского муниципального района	2017	2021	всего	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					федеральный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					республиканский бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					муниципальный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					внебюджетные источники	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
2.2.2	Осуществление муниципального контроля соблюдения условий организации	Администрация Наурского муниципального	2017	2021	всего	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					федеральный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.

Пояснительная записка

	предоставления транспортных услуг населению на территории Наурского муниципального района	района			республиканский бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					муниципальный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					внебюджетные источники	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
3	Задача: Повышение уровня благоустройства территории населенных пунктов Наурского муниципального района									
			2017	2021	всего	16 310,110	16 362,400	16 362,400	16 362,400	16 362,400
					федеральный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					республиканский бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					муниципальный бюджет	16 310,110	16 362,400	16 362,400	16 362,400	16 362,400
					внебюджетные источники	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
3.1	Обеспечение наружного освещения в населенных пунктах Наурского муниципального района									
3.1.1	Строительство, ремонт и содержание сетей наружного освещения в населённых пунктах Наурского муниципального района	Администрация Наурского муниципального района	2017	2021	всего	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					федеральный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					республиканский бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					муниципальный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					внебюджетные источники	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
3.1.2	Оплата электроэнергии, израсходованной на наружное освещение в населенных пунктах Наурского муниципального района	Администрация Наурского муниципального района	2017	2021	всего	5 950,110	6 002,400	6 002,400	6 002,400	6 002,400
					федеральный бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					республиканский бюджет	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
					муниципальный бюджет	5 950,110	6 002,400	6 002,400	6 002,400	6 002,400
					внебюджетные источники	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

Муниципальная программа «Формирование современной городской среды на территории Наурского муниципального района на 2018-2022 годы».

В рамках муниципальной программы «Формирование современной городской среды на территории Наурского муниципального района на 2018-2022 годы» предусмотрены мероприятия по благоустройству территорий общего пользования, куда вошли мероприятия по благоустройству парков, аллеи, центральных улиц в нескольких населенных пунктах.

Полный перечень и месторасположение приоритетных общественных территорий, планируемых к благоустройству в рамках данной Программы приведен в Табл. 1.2.3.

Таблица 1.2.3. Адресный перечень общественных территорий, планируемых к благоустройству по муниципальной программе «Формирование современной городской среды на территории Наурского муниципального района на 2018-2022 годы».

№	Адрес местонахождения общественной территории	Площадь кв.м	Вид территории	Срок реализации
1.	с. Рубежное, ул. Ленина	12438	парк	
2.	ст. Мекенская ул. Школьная	9136	парк	
3.	ст. Наурская, ул. Х. Батырова	8750	Аллея	
4.	ст. Наурская, ул. А.Х. Кадырова	52000	центральная улица	
5.	ст. Ищерская, ул. Советская	48000	центральная улица	
6.	с. Алпатово, ул. Вокзальная	3000	центральная	

В рамках данной работы также проанализированы программы комплексного развития социальной инфраструктуры и программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений Наурского района.

Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Наурского поселения.

Основные цели и задачи, определенные в программе:

- обеспечение безопасности, качества и эффективности использования населением объектов социальной инфраструктуры поселения;
- обеспечение доступности объектов социальной инфраструктуры поселения для населения в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- обеспечение сбалансированного развития систем социальной инфраструктуры поселения до 2026 года в соответствии с установленными потребностями в объектах социальной инфраструктуры;
- достижение расчетного уровня обеспеченности населения поселения услугами объектов социальной инфраструктуры в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;

- обеспечение эффективности функционирования действующей социальной инфраструктуры поселения;
- анализ социально-экономического развития поселения, наличия и уровня обеспеченности населения поселения услугами объектов социальной инфраструктуры;
- прогноз потребностей населения поселения в объектах социальной инфраструктуры до 2026 года;
- формирование перечня мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры поселения;
- оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов социальной инфраструктуры поселения;
- оценка эффективности реализации мероприятий и соответствия нормативам градостроительного проектирования поселения;
- предложения по совершенствованию нормативно-правового и информационного обеспечения развития социальной инфраструктуры поселения.

В Программе дана общая характеристика существующего состояния социальной инфраструктуры Наурского сельского поселения:

- описание социально-экономического состояния Наурского сельского поселения, сведения о градостроительной деятельности на территории поселения;
- технико-экономические параметры существующих объектов социальной инфраструктуры поселения, сложившийся уровень обеспеченности населения поселения, услугами в областях образования, культуры, здравоохранения, физической культуры и массового спорта;
- прогнозируемый спрос на услуги социальной инфраструктуры (в соответствии с прогнозом изменения численности и половозрастного состава населения) в областях, образования, культуры, здравоохранения, культуры, физической культуры и массового спорта, с учетом объема планируемого жилищного строительства в соответствии с выданными разрешениями на строительство и прогнозируемого выбытия из эксплуатации объектов социальной инфраструктуры;

В рамках данного раздела дан прогноз динамики численности населения Наурского сельского поселения. На 2022 год (первая очередь) проектная численность может составить 10660, на 2026 год - 11108 человек.

- оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития социальной инфраструктуры Наурского сельского поселения;

В рамках Программы определен перечень мероприятий (Инвестиционных Проектов) по проектированию, строительству и реконструкции объектов социальной инфраструктуры Наурского сельского поселения.

В программе предусмотрены следующие мероприятия:

- в сфере образования - проектирование и строительство 2-х детских садов суммарной вместимости 400 мест (в ст. Наурская);
- в сфере культуры – проектирование и строительство молодежного культурного центра с библиотекой и читальным залом (в ст. Наурская).
- в сфере здравоохранения - строительство аптеки в ст. Наурская;
- в сфере физической культуры и спорта - строительство (оборудование) 2-х детских площадок (в ст. Наурская);

В программе определены целевые индикаторы программы, включающие технико-экономические, финансовые и социально-экономические показатели развития социальной инфраструктуры (устанавливаются по каждому мероприятию и по каждому виду объектов социальной инфраструктуры). Дана оценка эффективности мероприятий, включенных в программу, в том числе с точки зрения достижения расчетного уровня обеспеченности населения поселения, услугами в областях образования, культуры, здравоохранения, культуры, физической культуры и массового спорта. А также даны предложения по совершенствованию нормативно-правового и информационного обеспечения развития социальной инфраструктуры, направленные на достижение целевых показателей программы.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Наурского сельского поселения.

Основные цели программы:

- развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике;
- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Основные задачи программы:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей сельского поселения;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования сельского поселения;

- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

В Программе дана общая характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры Наурского сельского поселения:

- Характеристика деятельности в сфере транспорта, оценка транспортного спроса;
- Характеристика функционирования и показатели работы транспортной инфраструктуры по видам транспорта;
- Характеристика сети дорог поселения, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог;

В данном разделе дан перечень улиц и дорог местного значения в населенных пунктах Наурского района, из которых 95% имеют твердое покрытие (в том числе асфальтировано 63%).

- Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации сельского поселения, обеспеченность парковками (парковочными местами);
- Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока;
- Характеристика пешеходного и велосипедного передвижения.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены.

- Характеристика движения грузовых транспортных средств;
- Анализ уровня безопасности дорожного движения;
- Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье человека;
- Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры поселения;
- Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной системы поселения.

В 3 разделе Программы дан прогноз транспортного спроса, изменение объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов на территории поселения:

- Прогноз социально-экономического и градостроительного развития поселения;
- Прогноз транспортного спроса поселения, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта, имеющегося на территории поселения;
- Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта;

- Прогноз развития дорожной сети поселения;
- Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения;
- Прогноз показателей безопасности дорожного движения;
- Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье человека.

Определены принципиальные варианты развития транспортной инфраструктуры и их укрупненную оценку по целевым показателям (индикаторам) развития транспортной инфраструктуры с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.

В пятом разделе определен перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, включающий следующие подразделы:

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

Внесение изменений в структуру транспортной инфраструктуры по видам транспорта не планируется.

Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов.

Сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом. Количество транспорта общего пользования не планируется к изменению.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства.

В рамках задачи, включающей меры по повышению надежности и безопасности движения по автомобильным дорогам местного значения, предусмотрены мероприятия, включающие направленные на повышение уровня обустройства автомобильных дорог, создание интеллектуальных систем организации движения, развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства и обеспечение транспортной безопасности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

В целях повышения безопасности дорожного движения и улучшения обслуживания пользователей предусмотрено обустройство автомобильных дорог местного значения объектами дорожного сервиса и другими предприятиями, оказывающими услуги участникам движения.

Мероприятия по обеспечению транспортной безопасности предусматривают меры по антитеррористической защищенности объектов автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и внедрению современного оборудования и технологий обеспечения безопасности.

Мероприятия, выполнение которых необходимо по данному разделу:

1. Обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного назначения на участках, отводимых для их строительства (весь период);
2. Строительство автостоянок около объектов обслуживания (весь период);
3. Организация общественных стоянок в местах наибольшего скопления автомобилей (первая очередь – расчётный срок).

Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения.

Мероприятия по данному разделу:

1. Формирование системы улиц с преимущественно пешеходным движением (расчётный срок - перспектива);
2. Устройство велодорожек в поперечном профиле главных улиц (расчётный срок – перспектива);
3. Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию без барьерной среды (весь период).

Мероприятий по развитию велосипедного передвижения не предусмотрены.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб.

Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб не планируются.

Мероприятия по развитию сети дорог поселения.

В целях развития сети дорог поселения планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в соответствии с нормативными требованиями.
- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.
- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых

показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- мероприятия по паспортизации бесхозных участков дорог, находящихся на территории поселения Реализация мероприятий позволит изготовить технические паспорта, технические планы, кадастровые паспорта на автомобильные дороги общего пользования местного значения.

В разделе 6 перечислены мероприятия по развитию транспорта инфраструктуры (по решению заказчика в соответствии с потребностями в развитии объектов транспортной инфраструктуры).

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по решению заказчика в соответствии с потребностями в развитии объектов транспортной инфраструктуры могут включать:

- паспортизацию и кадастровый учет автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;
- оформление бесхозных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в муниципальную собственность;
- текущий ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;
- сохранение участков дорожно – уличной сети, показатели которых соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным характеристикам дорог соответственно их категории;
- строительство дорожно – уличной сети согласно генеральному плану сельского поселения;
- капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них;
- разработка проекта организации дорожного движения на территории сельского поселения;
- внедрение проекта организации дорожного движения на территории сельского поселения;
- устройство пешеходных тротуаров с твердым покрытием в центральной части населенных пунктов сельского поселения;
- организация велосипедных маршрутов между населенными пунктами при развитии рекреационной деятельности или росте потребности населения.

В пункте 6.1 Комплексные мероприятия по организации дорожного движения, в том числе по повышению безопасности дорожного движения, снижения перегруженности дорог или их участков также дан перечень мероприятий:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение.
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение образовательных учреждений Поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка технических средств организации дорожного движения, в т.ч. проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи.

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению.
- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.
- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества дорожно-транспортных происшествий.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры Наурского сельского поселения должны стать:

на первом этапе (2018-2022гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- проектирование и капитальный ремонт искусственных сооружений;
- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению Поселения.

Повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

- на втором этапе (2021-2026гг.):

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в полном объеме;
- текущий ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению поселения;
- проектирование и строительство тротуаров в населенных пунктах Поселения.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем на территории поселения не планируются.

Мероприятия по снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

Мероприятия снижению негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения включают в себя:

1. Обустройство обочин вдоль дорог, гаражей, организацию защитных насаждений. Мероприятие проводится муниципальным образованием за счет средств местного бюджета.

2. Контроль за состоянием автотранспортных средств. Мероприятие проводится периодически органами ГИБДД.

3. Единая система контроля качества на АЗС. Контроль предусматривается на государственном уровне.

Мероприятия по мониторингу и контролю за работой транспортной инфраструктуры и качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности.

Мероприятие должно проводиться транспортными организациями при возможном участии муниципального образования. На момент разработки Программы увеличения транспортных маршрутов не требуется.

Мониторинг реализации Программы развития транспортной инфраструктуры должно проводиться муниципальным образованием. Качество транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности может оцениваться при проведении социологических опросов, а также при рассмотрении жалоб на качество обслуживания.

В разделе 7 дан перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры и графики выполнения.

Перечень включает 19 мероприятий с 2018 по 2026 год, 13 пунктов касаются реконструкции (капитального ремонта) улиц, один пункт прописывает проведение паспортизации и инвентаризации дорог местного значения, один пункт прописывает

проведение инвентаризации с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, один пункт прописывает размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов, один пункт прописывает оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта, один пункт прописывает ежегодный ямочный ремонт на улицах населенных пунктов и один касается профилирования грунтовых дорог.

В таблице 1.2.4 приведен перечень мероприятий Программы.

Таблица 1.2.4.

Перечень программных мероприятий Программы комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Наурского сельского поселения на 2018 – 2026 годы.

№ п/п	Наименование программы	Сроки реализации	Объем финансирования, млн.руб.	Ответственный за реализацию мероприятия
1.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул. Советская	2018г.	11,7	Администрация Наурского района
2.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул.Октябрьская	2019г.	5,4	Администрация Наурского района
3.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул. У.Мутиева	2020г.	3,576	Администрация Наурского района
4.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул. Энергетиков	2021г.	5,76	Администрация Наурского района
5.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул.Пушкина	2022г.	7,02	Администрация Наурского района
6.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул.Джона Рида	2022-2026гг.	3,048	Администрация Наурского района
7.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул. Исаева	2022-2026гг.	2,058	Администрация Наурского района
8.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул.Знаменский	2022-2026гг.	1,2	Администрация Наурского района
9.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул. Южный	2022-2026гг.	2,4	Администрация Наурского района
10.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул.Свободы	2022-2026гг.	3,6	Администрация Наурского района
11.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул. Транспортная	2022-2026гг.	1,2	Администрация Наурского района

12.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул. Виноградный	2022-2026гг.	1,2	Администрация Наурского района
13.	Реконструкция (капитальный ремонт) ул. 3.Мутиева	2022-2026гг.	1,2	Администрация Наурского района
14.	Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полосы отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	2018-2026гг.	0,2 (ежегодно)	Администрация Наурского района
15.	Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства	2018-2026гг.	0,15(ежегодно)	Администрация Наурского района
16.	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов	2018-2026гг.	0,08 (ежегодно)	Администрация Наурского района
17.	Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта	2018-2026гг.	0,1 (ежегодно)	Администрация Наурского района
18.	Автомобильные дороги с твердым покрытием – ямочный ремонт	2018-2026гг.	0,1(ежегодно)	Администрация Наурского района
19.	Грунтовые дороги - профилирование	2018-2026гг.	0,14 (ежегодно)	Администрация Наурского района

В 8 разделе программы дана оценка объемов и источников финансирования мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры

В 9 разделе программы дана оценка эффективности мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры.

Оценка эффективности мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры планируется проводить по нижеследующим показателям.

1. Уровень обеспеченности населения услугами транспортной инфраструктуры, в том числе по отношению к нормативному, 100%.

2. Доля улиц и дорог с твердым покрытием, в том числе с асфальтобетонным и гравийным (щебеночным), 80% от общей протяженности улиц и дорог поселения.

3. Доля автомобильных улиц и дорог, на которых выполнен ремонт, в том числе капитальный (ежегодно) 80% от общей протяженности улиц и дорог поселения.

4. Протяженность обустроенных пешеходных тротуаров и велосипедных дорожек 60% от общей протяженности улиц и дорог поселения.

5. Доля объектов социальной инфраструктуры оборудованных парковочными площадками от общего числа объектов социального назначения 100%.

В разделе 10 даны предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории поселения.

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Чеченской Республики.
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
- разработка предложений для исполнительных органов власти Чеченской Республики по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры Наурского муниципального района и Наурского сельского поселения в целевые программы Чеченской Республики.

Аналогичным образом проанализированы программы по остальным сельским поселениям Наурского района, мероприятия, предусмотренные в программах комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений Наурского района, были учтены при составлении мероприятий настоящего документа.

**1.3. ОЦЕНКА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТЕРРИТОРИИ НАУРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА, ВКЛЮЧАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА, ДОРОЖНУЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**

По состоянию на 2019 год на территории Наурского муниципального района проживает 58745² человек. Динамика изменения численности населения Наурского района за последние 5 лет приведена в таблице 1.3.1.

*Табл.1.3.1.
Показатели численности населения района за 2015-2019 годы.*

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019
Оценка численности населения на 1 января текущего года	57915	58755	58475	58565	58745

Таким образом, отмечается рост численности населения – 830 человек за последние 5 лет или около 1,5%.

*Табл.1.3.2.
Административно-территориальные единицы Наурского района
Чеченской Республики.*

	Административно-территориальная единица	Центр муниципального образования	Территория, кв. км.	Численность населения чел. на 1 января 2019 г.	Сельские населенные пункты
	Наурский район	ст.Наурская	2205,17	58745	29
1	Наурское сельское поселение	станция Наурская	39,25	9638	1
2	Алпатовское сельское поселение	село Алпатово	60,43	5548	2
3	Ищерское сельское поселение	станция Ищерская	313,51	5186	3
4	Калиновское сельское поселение	станция Калиновская	525,82	9237	4
5	Левобереженское сельское поселение	село Левобережное	25,93	3585	2
6	Мекенское сельское поселение	станция Мекенская	312,44	4421	4
7	Николаевское сельское	станция	255,08	2406	4

² По данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Чеченской республике.

	Административно-территориальная единица	Центр муниципального образования	Территория, кв. км.	Численность населения чел. на 1 января 2019 г.	Сельские населенные пункты
	поселение	Николаевская			
8	Ново-Солкушинское сельское поселение	село Новое-Солкушино	26,52	2435	1
9	Новотерское сельское поселение	село Новотерское	246,29	4480	2
10	Рубежненское сельское поселение	село Рубежное	35,58	2802	1
11	Савельевское сельское поселение	станция Савельевская	38,32	2530	1
12	Ульяновское сельское поселение	село Ульяновское	20,95	1229	1
13	Фрунзенское сельское поселение	село Фрунзенское	31,91	1522	1
14	Чернокозовское сельское поселение	село Чернокозово	273,14	3726	2

Основой экономики района является сельскохозяйственное производство. Жители района в основном занимались земледелием, скотоводством, овощеводством и садоводством. На территории района функционирует 15 государственных унитарных предприятий, занимающихся производством сельскохозяйственной продукции (2 госхоза, 10 винхозов, 1 ОПХ, 1 агрокомбинат, 1 ИПС) и 1 организация обслуживающая сельскохозяйственные предприятия: Наурский филиал ФГУ «Управление Чеченмелиоводхоз».

Основными направлениями экономической деятельности поселения, формирующими экономический потенциал поселения, являются, сельское хозяйство, сфера услуг и бытового обслуживания населения, а также в меньшей степени промышленность. На территории большое количество предприятий, учреждений и организаций, а также множество действующих и развивающихся предприятий и организаций, малых предприятий различных форм собственности.

На территории населенных пунктов идет активный процесс малоэтажного жилищного строительства и сопутствующей социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры, что также дает импульс развитию строительной отрасли.

Из негативных процессов социально-экономической деятельности района отмечаются высокие показатели безработицы.

1.4. ОЦЕНКА СЕТИ ДОРОГ, ОЦЕНКУ И АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ КАЧЕСТВА СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ, АНАЛИЗ ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ДОРОГ НА ТЕРРИТОРИИ ПОСЕЛЕНИЯ

Территориально поселения Наурского района расположены севернее основной широтной планировочной оси Чеченской Республики, связывающей наиболее урбанизированные районы республики с системой расселения Кабардино-Балкарии, Северной Осетии, Ингушетии и Дагестана, и также расположена на важной северной планировочной оси, сформированной участком железной дороги Прохладная-Гудермес-Махачкала вдоль реки Терек (главный железнодорожный путь в Чеченской республики) и автодорогой регионального значения «А/д Ищерская – Червленая». Также район расположен на пересечении планировочных осей регионального уровня: «А/д Ищерская – Червленая» и участок «А/д «Ищерская - Грозный». Широтная ось района связывает населенные пункты района между собой и также с Шелковским районом и другими районами республики, а также с республикой Дагестан на востоке, с территорией Ставропольского края и Северной Осетии (г. Моздок) на западе. Меридиональная ось связывает населенные пункты и сельские поселения Наурского района с Надтеречным районом и другими районами республики, а также с центральной урбанизированной зоной республики и городом Грозным на юге.

Наурский муниципальный район обслуживается двумя видами транспорта - автомобильным.

В основу предложений по развитию транспортной инфраструктуры Наурского муниципального района положены предложения схемы территориального планирования Чеченской Республики, схемы территориального планирования Наурского муниципального района, учтены некоторые предложения генеральных планов сельских поселений района.

Дорога, как объект транспортной инфраструктуры, подготовленный и предназначенный для движения ТС и пешеходов, включает в себя следующие основные элементы: проезжую часть (одну или несколько), которая делится на полосы движения; разделительную полосу (при наличии); обочины (при наличии); тротуары (при наличии).

Автомобильные дороги могут находиться как в границах населенных пунктов и являться частью улично-дорожной сети населенных пунктов, так и за их пределами, что влияет на их устройство и состав основных элементов. Так автодороги за пределами населенных пунктов имеют в своем составе преимущественно проезжую часть и обочину. В границах населенного пункта помимо проезжей части, обочины (не на всех дорогах), может также включать такие элементы как пешеходные тротуары, разделительные полосы.

Транспортный каркас территории Наурского муниципального района сформирован участками автодорог регионального значения: «А/д Ищерская – Червленая», «А/д «Ищерская - Грозный», «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы - Каргалинская», «А/д Капустино - ж.д. ст. Терек», ««Новое-Солкушино - Фрунзенское» и подъезды к населенным пунктам.

Основные автодороги транспортного каркаса Наурского района отображены на рисунке 1.4.1.

Условные обозначения

-  Граница района
-  Дороги регионального значения

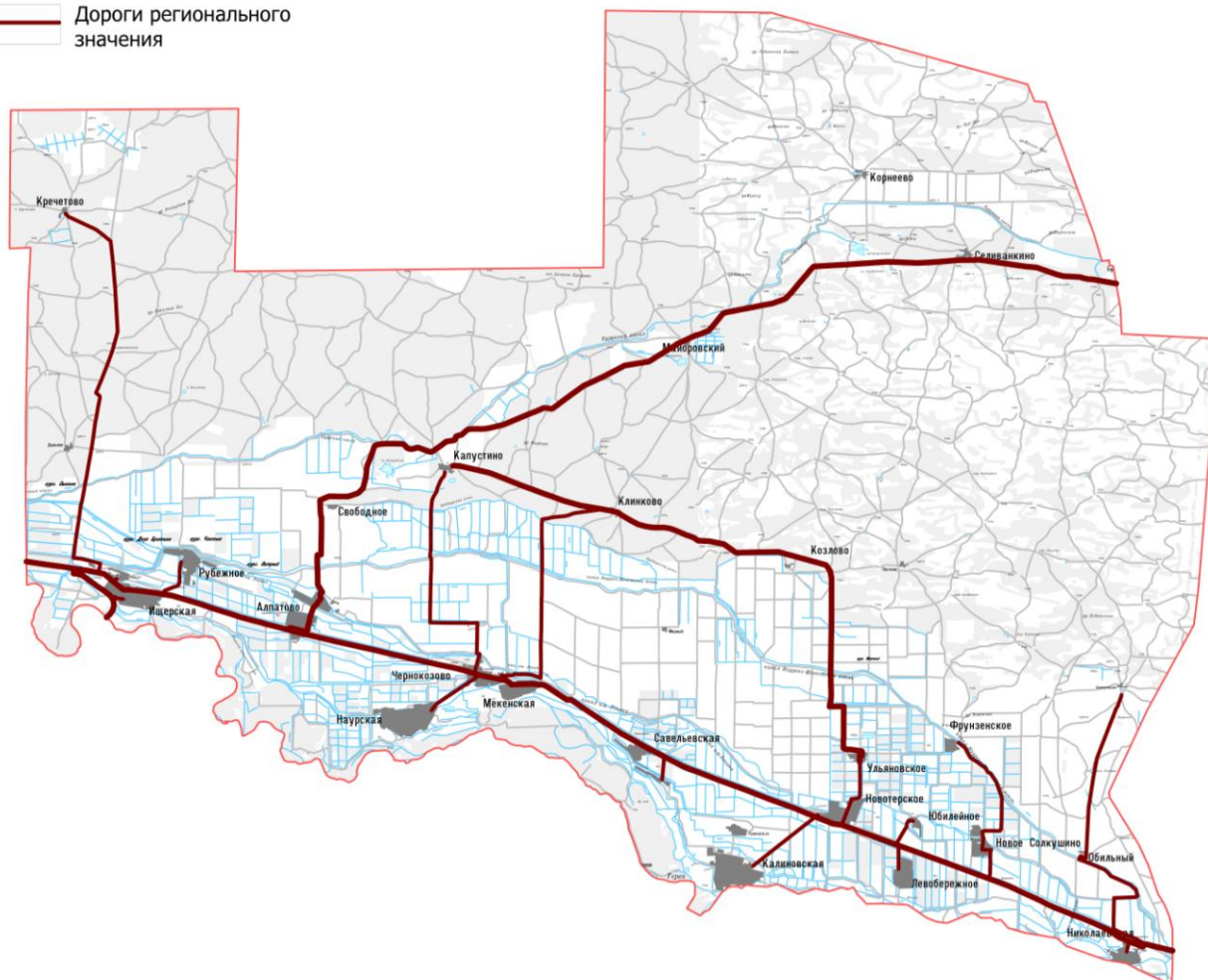


Рис 1.4.1 - Сеть автодорог регионального значения (транспортного каркаса) Наурского района.

Перечень региональных (межмуниципальных) автомобильных дорог полностью или частично проходящих через территорию Наурского района отображено в таблице 1.4.1.³

³ Согласно постановлению Правительства Чеченской Республики, N 35 от 17 марта 2009 г. «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования территориального значения Чеченской Республики и закреплении их на праве оперативного управления за Министерством автомобильных дорог Чеченской Республики.

Табл.1.4.1.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего (км)	Протяженность в границах района * (км)
Автомобильные дороги регионального значения				
1		А/д Ищерская - Червленая	70,8	64,6
2		А/д Ищерская - Грозный	70,4	4
3		А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы - Каргалинская	117,0	55,5
4		А/д Капустино - ж.д. ст. Терек	36,7	36,7
5		А/д Новое-Солкушино - Фрунзенское	8,4	8,4
		Подъезды от а/д "Ищерская - Червленая"		
6		к х. Кречетово	23,4	23,4
7		к ж.д. ст. Ищерская	0,3	0,3
8		к с. Рубежное	2,8	2,8
9		к х. Капустино	14,0	14,0
10		к ст-це Наурская	7,1	7,1
11		к х. Клинов	12,7	12,7
12		к ст-це Савельевская	2,1	2,1
13		к ст-це Калиновская	7,4	7,4
14		к с. Ульяновское	4,4	4,4
15		к погруз. площадке Терек	1,8	1,8
16		к с. Юбилейное	3,0	3,0
17		к с. Левобережное	2,3	2,3
18		к с. Новое-Солкушино	2,8	2,8
19		к ст-це Николаевская	1,9	1,9
20		к х. Семиколодцев	17,5	17,5
		Подъезды от а/д "Ищерская -		

N п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Протяженность всего (км)	Протяженность в границах района * (км)
		Грозный"		
21		к ст-це Ищерская	1,0	1,0
Всего			407,8	273,7

Преобладающая часть автодорог регионального значения имеет 3 и 4 категорию. Места пересечения и примыкания региональных автодорог решены как обычные пересечения в одном уровне с полной развязкой движения, преимущественно не регулируемые.

Анализ сложившейся автодорожной сети регионального значения в Наурском районе, а в особенности в черте населенных пунктов выявил следующие проблемы:

- на автомагистралях регионального значения в границах населенного пункта значительная часть участков не имеет искусственного освещения;
- перекрестки и примыкания выполнены в одном уровне без переходно-скоростных полос, в некоторых случаях регулируются светофорами, что способствует повышению уровня аварийности, снижению пропускной способности и увеличению задержки транспорта, не обеспечивая скоростной режим, соответствующий данной категории дороги;
- автодороги регионального значения в границах населенного пункта на многих участках не имеют пешеходных ограждений отделяющих проезжую часть;
- на многих участках отсутствуют выделенные пути движения для пешеходов (тротуары).

Автодорожная сеть местного значения в населенных пунктах Наурского района.

Важной особенностью большинства населенных пунктов района является расположение части их территории в непростых условиях горного или холмистого рельефа (также наличие ущелий, горных рек и ручьев), что также отразилось на планировочной и транспортной структуре.

Существующая улично-дорожная сеть, за некоторым исключением, носит организованный характер с прямыми в плане улицами, в некоторых случаях улицы имеют зауженный профиль, что создаёт определённые сложности в прокладке транспортных и инженерных коммуникаций. В населённых пунктах в районах новой жилой застройки структура улиц несет организованный, прямолинейный характер.

Во большинстве населенных пунктов района основными (главными) улицами сел являются участки автодорог регионального значения. Например, в ст. Ищерская, ст.

Мекенская, с. Чернокозово, ст. Наурская, ст. Калиновская и многих других населенных пунктах основой транспортного планировочного каркаса являются автодороги регионального значения «А/д Ищерская – Червленая», участок дороги «А/д Ищерская – Грозный», «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы – Каргалинская», «А/д Капустино - ж.д. ст. Терек» и другие, а также подъезды от нее к населенным пунктам.

К наиболее крупным населенным пунктам района относятся: ст. Наурская, ст. Калиновская, село Алпатово, станица Ищерская, станица Мекенская, село Новотерское. В ст. Наурская к основным относятся улицы, являющиеся, в том числе участками автодороги регионального значения подъезд к ст. Наурская от а/д " А/д Ищерская – Червленая " – это улицы Грозненская, ул. Красная, также в селе к основным можно отнести ул. А. Х. Алленова, ул. Юбилейная (А.Х. Кадырова), ул. Октябрьская и ул. Московская. В станице Калиновская к числу основных относится участок автодороги регионального значения подъезд к ст. Калиновская от а/д " А/д Ищерская – Червленая " – это ул. Исламская и ул. Ильасова, также в станице к основным можно отнести ул. Пятигорская, ул. Ленина, ул. Красная, ул. Валентина Котика, ул. Базарная. В селе Алпатово к числу основных относится участок автодороги регионального значения "А/д Ищерская – Червленая" (ул. Ж.Д. Станция), участок автодороги регионального значения «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы – Каргалинская» (ул. Вокзальная, ул. Короткая), также в станице к основным можно отнести ул. Красноармейская, ул. Ленина, ул. Дружбы. В станице Мекенская к числу основных относится участок автодороги регионального значения

В соответствии с информацией из перечня⁴ автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в дорожном хозяйстве Наурского района 273,7 км дорог регионального значения и 337,0 км улиц и дорог местного значения (по данным предоставленным администрацией Наурского района).

Из общей протяженности дорог местного значения 233,5 имеют твердое покрытие (103,6 км асфальт и 129,9 км гравий) и 60,2 грунтовое покрытие. На рисунке 1.4.6 показана диаграмма отображающая процентное отношение улиц и дорог местного значения с разными видами покрытия.

⁴ Согласно постановлению Правительства Чеченской Республики, N 35 от 17 марта 2009 г. «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования территориального значения Чеченской Республики и закреплении их на праве оперативного управления за Министерством автомобильных дорог Чеченской Республики.

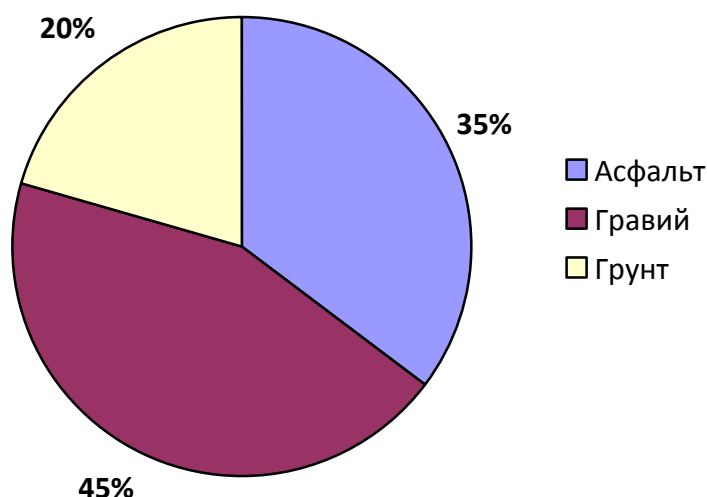


Рис 1.4.5 - Процентное отношение автодорог местного значения с разными видами покрытия в Наурском районе.

В соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики по Чеченской Республике в Наурском районе следующие показатели динамики протяженности автомобильных дорог местного значения, см. табл. 1.4.2.

Табл. 1.4.2.

Основные показатели автомобильных дорог по Наурскому району за 2015 - 2019 годы.

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018	2019
Протяженность автодорог общего пользования местного значения, на конец года						
всего	километр	296.99	296.99	296.99	293.7	293.7
с твердым покрытием	километр	235.05	235.05	235.05	231.5	233.5
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	километр	99.06	99.06	100.56	100	103.6
Общее протяжение освещенных частей улиц, проездов, набережных и т.п.	километр	61.43	21.4	23.6	24	

Общая протяженность автомобильных дорог Наурского района составляет 507,2 км. В Табл. 1.4.3. приведены данные о протяженности автодорог местного значения и типам покрытия в разрезе сельских поселений.

*Табл. 1.4.3.
Основные показатели автомобильных дорог местного значения в разрезе поселений
за 2015 - 2019 годы.*

№ п/п	Наименование населенных пунктов	Всего дорог	Покрытие дорог, км			Мосты, шт.	
			асфальтовое	гравийное	грунтовое	автомо - бильные	пешеход- ные
1.	ст. Ищерская	32,2	6,6	7,5	18,1	1	0
2.	с. Рубежное	16,7	5,5	11	0,2	0	0
3.	с. Алпатово	31,4	8,3	22,7	0,4	0	0
4.	с. Чернокозово	5,6	1,1	3,2	1,3	0	0
5.	ст. Наурская	48,0	32,4	13,6	2,0	0	0
6.	ст. Мекенская	22,1	5,6	2,7	13,8	0	0
7.	ст. Савельевская	13,7	4,7	8,4	0,6	0	0
8.	ст. Калиновская	48,7	5,7	24,2	18,8	0	0
9.	с. Новотерское	15,8	15,8	0	0	0	0
10.	с. Ульяновское	5,2	0,1	5,1	0	0	0
11.	с. Левобережное с. Юбилейное	18,8	9,3	9,3	0,2	1	0 0
12.	с. Новое Солкушино	15,4	5,6	7,7	2,1	0	0
13.	с. Фрунзенское	5,6	1,9	3,7	0	0	0
14.	ст. Николаевская	14,5	1,0	10,8	2,7	0	0
		293,7	103,6	129,9	60,2	2	0

Исходя из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования и площади муниципального района (2205,17 км²), плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 0,23 км/км².

В районе действуют транспортные сооружения (мосты и путепроводы) через гидрографические препятствия (река Терек). Из наиболее крупных мостовых сооружений можно выделить 2 моста через реку Терек (один на региональной автодороге «А/д Ищерская – Грозный», второй на одной из местных автодорог в районе села Левобережное). Всего на автодорогах местного значения числятся 2 моста.

Также на территории Наурского района организовано девять железнодорожных переезда (преимущественно на автодорогах регионального значения).

На территории района все пересечения и примыкания улиц и дорог выполнены в одном уровне, в большинстве случаев решенные как простые пересечения с полной развязкой движения, преимущественно не регулируемые или регулируемые с помощью светофоров. Перекрестки с саморегулируемым кольцевым движением на территории

Наурского района отсутствуют. Все дороги и улицы имеют две полосы движения. На подавляющем большинстве пересечений и примыканий (в том числе на главной магистрали района «А/д Ищерская – Червленая») отсутствуют уширения пересечений/карманов, предусматривающих увеличение числа полос для правых или левых поворотов, подобные мероприятия применены к примеру, на пересечении данной автодороги регионального значения с региональной автодорогой «Подъезд к ст. Наурская», в селе Чернокозово, данный перекресток регулируется светофором.

1.5. ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ ОРГАНИЗАЦИЮ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ОРГАНИЗАЦИЮ ДВИЖЕНИЯ ГРУЗОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ОРГАНИЗАЦИЮ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Организация движения транспортных средств и пешеходов.

Организация движения транспортных средств и пешеходов один из главных факторов, влияющих на аварийность и безопасность на дорогах Наурского района.

К основным элементам и приемам организации движения транспортных средств относится система расстановки дорожных знаков, разметки, светофорных объектов и режимов их регулирования, а также планировочные, геометрические параметры и приемы размещения элементов улично-дорожной сети.

Также в перечень приемов и мероприятий организации движения транспортных средств и пешеходов входит:

- мероприятия по оптимизации скоростных режимов на улично-дорожной сети;
- мероприятия по ограничению доступа автомобильного транспорта в центральную часть населенного пункта;
- мероприятия по регулированию парковки и формированию системы стоянок и парковок с учетом градостроительной ситуации;
- предложения по совершенствованию режимов координационного управления транспортными потоками;
- мероприятия по развитию автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД);
- организация реверсивных полос движения транспортных средств;
- организация одностороннего движения на улицах населенных пунктов, с целью оптимизации и перераспределения транспортных потоков.

Характерной особенностью для Наурского района является использование такого приема организации дорожного движения, как искусственные неровности. Их размещают в местах организованных пешеходных переходов (в том числе около детских образовательных учреждений), перед светофорами и перекрестками улиц и дорог.

Основная задача этого мероприятия – снижение скорости движения транспорта на определенных участках улиц и дорог, с целью снижения аварийности и снижения риска наезда автотранспорта на пешеходов.

Существующая ситуация в области организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Наурского района и сельских поселений показал:

- организацию движения транспортных средств на улично-дорожной сети выполняют преимущественно размещением дорожных знаков и разметки;
- на наиболее нагруженных пересечениях основных дорог размещаются светофорные объекты;
- в местах организованных пешеходных переходов, а также рядом со светофорами и объектами образования и социального обеспечения повсеместно установлены искусственные неровности, с целью снижения скорости движения транспорта в обозначенных зонах;
- отсутствие автоматизированной системы управления дорожным движением, а также подразделения, которое занимается его организацией;
- отсутствуют участки односторонних улиц;
- отсутствуют мероприятия по ограничению проезда для грузового транспорта.

На территории Наурского района существуют три участка дорог с регулированием движения при помощи светофорных объектов. Все действующие светофоры расположено на автодорогах регионального значения (на пересечении «А/д Ищерская – Червленая» и Подъезды к ст. Наурская от а/д "Ищерская - Червленая", на пересечении ул. Красная и ул. Октябрьская в ст. Наурская и на пересечении ул. Северная (региональная дорога) и ул. Школьная в ст. Мекенская).

К основным элементам инфраструктуры пешеходного движения относятся: пешеходные тротуары и дорожки, пешеходные переходы, дорожные знаки, дорожная разметка, информационные указатели, а также можно отнести уличное освещение и искусственные неровности на дорогах, обеспечивающих безопасность передвижения пешеходов по дорогам общего пользования.

Рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении, что в свою очередь может повысить уровень безопасности на дорогах общего пользования.

Анализ существующего положения инфраструктуры пешеходного движения в Наурском районе показал низкий уровень ее состояния и организации, в восьми сельских поселениях пешеходные тротуары отсутствуют (по данным предоставленным сельскими поселениями Наурского района), а общая протяженность тротуаров во всем районе не превышает 20 км. Системы выделенных путей движения пешеходов не сформировано ни в одном населенном пункте района, даже на основных улицах населенных пунктов, часто

в роли тротуаров выступают обочины дорог, выполненные из гравийного покрытия. Короткие участки тротуаров организованы преимущественно только перед образовательными учреждениями в населенных пунктах (вместе с пешеходными ограждениями) на основных улицах населенных пунктов района (преимущественно в районном центре ст. Наурской), а также в ряде случаев около мечетей. В районном центре в ст. Наурской организована самая развитая зона для пешеходного движения (в центральной части станицы, около здания администрации, включающую пешеходную площадь, тротуары, парковые аллеи), остальные пути движения пешеходов (пешеходные тротуары) расположены преимущественно на следующих улицах: ул. Красная, ул. Октябрьская, ул. Ленина (ул. Газимагомадова), ул. Терская. Элементы пешеходной инфраструктуры также присутствуют на основных улицах в других населенных пунктах района, но в целом значительно меньше развиты, чем в районном центре. Плохое состояние или полное отсутствие выделенных путей передвижения пешеходов на остальных улицах приводит к необходимости их передвижения по обочинам автомобильных дорог (в том числе детей школьного возраста) и неорганизованному пересечению проезжей части, вследствие чего возрастают риски наезда транспортными средствами. В определенной степени это также способствует необоснованному увеличению моторизованных передвижений.

Важной составляющей пешеходной инфраструктуры населенных пунктов являются пешеходные переходы. В селах Наурского района переходные переходы сосредоточены на основных улицах населенных пунктов (в большинстве участках региональных автодорог), а также в местах размещения образовательных учреждений, светофорных объектов и остановочных пунктов общественного транспорта.

В ходе анализа существующей инфраструктуры пешеходного движения на территории Наурского был выявлен ряд характерных проблем и недостатков:

- элементы пешеходной инфраструктуры расположены, в основном, только на основных улицах районного центра и на некоторых участках основных дорог других населенных пунктов района, в недостаточном количестве, в ряде случаев имеют неудовлетворительное состояние;
- практически полное отсутствие тротуаров на других улицах и дорогах в границах населенных пунктов;
- пешеходные переходы обозначены только на основных улицах, преимущественно возле образовательных учреждений, светофорных объектов. В некоторых случаях расположение организованных пешеходных переходов отличается значительной территориальной удаленностью друг от друга;
- отсутствие организованных пешеходных переходов на улицах и дорогах местного значения;
- на обозначенных дорожными знаками пешеходных переходах часто отсутствует дорожная разметка (что порой связано с особенностями покрытия дорог);

- отсутствие уличного освещения в некоторых местах организованных пешеходных переходов.

Также необходимо отметить полное отсутствие объектов велосипедной инфраструктуры на территории сельских поселений Наурского района.

Описание организации движения маршрутных транспортных средств.

В муниципальном образовании внутренний общественный транспорт в настоящее время отсутствует. Пригородное автобусное сообщение является единственным видом общественного транспорта в поселениях Наурского района. В целом объём перевозок пассажиров складывается из трудовых, культурно-бытовых поездок жителей.

В районе действуют несколько маршрутов межмуниципальных (в основном связь с центром республики) и несколько внутрирайонных маршрутов (связывают сельские поселения района друг с другом и районным центром). Маршруты общественного транспорта обслуживающие поселения Наурского района выполняют автотранспортные предприятия - ГУП "Чечавтотранс", филиал "Наурский", филиал "Грозненский", филиал "Знаменский", филиал "Шелковской", и ООО "Путь" (перечень представлен в таблице 1.10.1). Межмуниципальный общественный транспорт осуществляет рейсы из г. Грозного, а также соединяют населенные пункты района с городом Шали, с г. Гудермес, с с. Ведено, со ст. Шелковская, с селом Знаменское и промежуточными населенными пунктами, данные маршруты связывают также часть населенных пунктов Наурского района между собой, с другими районами и республиканским центром. Внутрирайонные маршруты связывают населенные пункты с районным центром (ст. Наурская – ст. Мекенская, ст. Наурская – ст. Николаевская) и промежуточные населенные пункты. Таким образом, общее количество маршрутов, обслуживающих населенные пункты Наурского района составляет 12 шт. В районе также действуют частные перевозчики, однако точной информации по маршрутам и их характеристикам на момент подготовки КСОДД не предоставлено.

Основными транспортными артериями, используемыми общественным пассажирским транспортом, являются автомобильные дороги регионального значения проходящих по территории сельских поселений Наурского района.

Важной составляющей инфраструктуры общественного транспорта является наличие автостанции в станице Наурская, расположенной в центральной части станицы Наурская (ул. Красная). Через данную автостанцию осуществляется связь районного центра с сельскими поселениями Наурского района, а также с другими районами республики и региональным центром – г. Грозным.

В целом, маршрутная сеть Наурского муниципального района является достаточно разветвленной, и до определенной степени обеспечивает связность территорий между собой и с ближайшими районами.

Следует отметить также не высокое качество организации автобусных перевозок в части низкого уровня благоустройства остановочных комплексов, прилегающих

территорий, отсутствие остановочных павильонов и заездных карманов, неудовлетворительное информационное обслуживание пассажиров и т.п.

Непосредственно на территории населенных пунктов отсутствует внутренний общественный транспорт, единственная взаимосвязь внутри сельского поселения, другими поселениями и районами, а также городом Грозным осуществляется пригородными и транзитными маршрутами.

Данных о применении специальных мероприятий по организации движения грузовых транспортных средств на территории Наурского сельского поселения не выявлено.

1.6. ОЦЕНКА ОРГАНИЗАЦИИ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА, ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ РАЗМЕЩЕНИЯ ПАРКОВОК (ВИД ПАРКОВОК, КОЛИЧЕСТВО ПАРКОВОЧНЫХ МЕСТ, ИХ НАЗНАЧЕНИЕ, ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ, ЗАПОЛНЯЕМОСТЬ)

Автостоянки (парковки) являются необходимым элементом транспортной системы района. Их количество, удобство расположения, уровень комфорта непосредственно влияют на экономическую эффективность торговых учреждений, снижают или увеличивают уровень обслуживания транспортно-пешеходных потоков, нагрузку на окружающую среду. На сегодняшний день вопрос с обеспечением мест для хранения и стоянки автотранспорта становится все более актуальным. Потребность в обеспечении района местами для хранения автомобилей возрастает соответственно росту уровня автомобилизации.

Запрет и ограничение режима парковки на улично-дорожной сети могут обеспечить повышение пропускной способности на перегонах, и что особенно важно, на подходах к перекресткам, но в качестве необходимой предпосылки реализации мер по ограничению режимов парковки на улично-дорожной сети следует рассматривать развитие системы внеуличных стоянок автомобильного транспорта в зонах высокого спроса на парковку.

В Наурском муниципальном районе большую часть жилого фонда составляет сектор индивидуальной жилой застройки. Двор каждого такого дома имеет приусадебную территорию с местом для парковки или хранения личного транспорта. Дворы жилого фонда населенных пунктов в большинстве случаев, имеют внутридворовые парковочные карманы, позволяющие парковать личный транспорт, что позволяет избежать стихийного образования стояночных площадок на свободных от застроек территориях. Хранение транспортных средств, находящихся в ведомственной собственности и собственности предприятий осуществляется на собственной территории.

На территории Наурского муниципального района парковочные пространства организованы на территории:

- ст. Ищёрская в районе железнодорожного вокзала по ул. 20 Танкистов, на пересечении ул. Советская и ул. Голикова, по ул. Советская между ул. Теречная и

ул. Выездная, в районе мечети по ул. Советская/ул. Пионерская, в районе детского сада и дома культуры по ул. Советская между ул. Потихонина и ул. Кирова, в районе школы по ул. Голикова, по ул. Пролетарская;

- ст. Мекенская в районе пересечения ул. Северная и ул. Школьная, по ул. Кооперативная между ул. Школьная и ул. Карпова, в районе школы по ул. Северная;

- с. Левобережное в районе мечети и детского сада;

- ст. Наурская по ул. Грозненская, ул. Калинина, по ул. МОПР в районе ул. Октябрьская (ЦРБ), на пересечении ул. МОПР и ул. Московская, на пересечении ул. Красная и ул. Б.Х.Батырова, на пересечении ул. Красная и ул. Октябрьская, ул. Красная и ул. Московская (Наурская ДЮСШ, сельская администрация), на пересечении ул. 40 лет Октября и ул. Кирова, по ул. Октябрьская между ул. Моздокская и ул. Терская, на пересечении ул. Бела Куна и ул. Газимагомадова, на пересечении ул. Алленова и ул. А-Х.Кадырова (Мечеть), на пересечении ул. А-Х.Кадырова и ул. Московская, ул. Ленина и ул. Московская, по ул. Пушкина между ул. Ищёрская и пер. Южный, возле мечети на пересечении ул. А-Х.Кадырова и пер. Мирный и др.;

- с. Новотерское на пересечении ул. Заводская и ул. Железнодорожная (Мечеть), по ул. Победы между ул. Кадырова и ул. Энгельса;

- с. Чернокозово по ул. Мира, на пересечении ул. Мира и ул. Ревазова, по ул. Ревазова.

Организация парковочных мест на территории или рядом с общественными, торговыми, учебными, культовыми и другими объектами необходимо оборудовать собственниками соответствующих учреждений в соответствии с местными нормативами градостроительного проектирования Наурского муниципального района.

1.7. ДАННЫЕ ОБ ЭКСПЛУАТАЦИОННОМ СОСТОЯНИИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ Организации дорожного движения

Технические средства организации дорожного движения — элементы обустройства автомобильных дорог, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий, предназначенные для технического обеспечения организации дорожного движения (дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, дорожные ограждения, искусственные неровности, направляющие устройства, шлагбаумы, иные устройства).

Содержание технических средств организации дорожного движения - комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния технических средств организации дорожного движения, оценке их технического состояния.

Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) являются важнейшим элементом организации безопасности дорожного движения (ОБДД), так как позволяют реализовать схемы ОДД и управлять дорожным движением.

К техническим средствам организации дорожного движения (ТСОДД) относят:

- светофоры;
- дорожные знаки;
- дорожная разметка (горизонтальная и вертикальная);
- островки безопасности;
- направляющие устройства (сигнальные столбики, тумбы, маячки безопасности);
- контурная маркировка транспортных средств;
- средства ограждения мест дорожных работ переносными «солдатиками»;
- искусственные дорожные неровности («лежачие полицейские»);
- специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

С 1 июля 2013 года вступили в силу изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации, которыми предусмотрено введение нового знака дополнительной информации (таблички) «Фотовидеофиксация» и соответствующей дорожной разметки.

Табличка и разметка информирует водителей о том, что в зоне действия дорожного знака, с которым они применены, либо на данном участке дороги может осуществляться фиксация административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи.

При этом разметка применяется как для дублирования дорожного знака (таблички), так и самостоятельно – в случаях, когда особые правила движения обусловлены категорией дороги или ее местоположением.

В соответствии с данными, предоставленными РОВД и Администрацией Наурского муниципального района, на трассе Моздок-Кизляр имеются специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средства фото- и киносъемки, видеозаписи.

Технические средства организации дорожного движения по их назначению можно разделить на две большие группы. К первой относятся технические средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их необходимых параметров (дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры и направляющие устройства).

Ко второй группе относятся средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному алгоритму (дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов АСУДД, средства диспетчерской связи и т. д.).

Характер воздействия технических средств первой группы на объект управления может быть двояким. Неуправляемые дорожные знаки, разметка проезжей части и направляющие устройства обеспечивают постоянный порядок движения, изменить который можно лишь соответствующей заменой этих средств (например, установкой другого знака или применением другого вида разметки).

Напротив, светофоры и управляемые дорожные знаки способны обеспечить переменный порядок движения (поочередный пропуск транспортных потоков через перекресток с помощью сигналов светофора или, например, временное запрещение движения в каком-то направлении путем смены символа управляемого знака). Работа последних связана с использованием технических средств второй группы.

Дорожные контроллеры имеют различное исполнение в зависимости от характера выполняемых ими задач и подразделяются на: контроллеры локального и системного управления. И те, и другие могут обеспечивать жесткое программное управление, а при наличии обратной связи с транспортным потоком – адаптивное. При автоматическом управлении обратная связь осуществляется с помощью детекторов транспорта. Так как эта связь применяется не во всех случаях, при ручном управлении (если оператор не находится на перекрестке) для обратной связи могут быть использованы средства телевизионного надзора, телефонной связи или средства отображения информации управляющего пункта. Последние используют информацию, поступающую от детекторов транспорта.

В ходе обследования территории сельских поселений Наурского муниципального района было выявлено, что на территории поселений технические средства организации дорожного движения представлены следующими видами:

- светофоры (предупреждающие по типу Т-7);
- светофоры, регулирующие дорожное движение:
 - ст. Наурская на пересечении ул. Октябрьская и ул. Красная;
 - с. Чернокозово на пересечении ул. Мира и ул. Ревазова;
 - ст. Калиновская пересечение улиц им. А. Кадырова и им. В. Котика.
- дорожные знаки:
 - Алпатовское СП - ул. Школьная, А-Х.Кадырова, Мира, Вокзальная, Дегтярева;
 - Левобережное СП - ул. Гагарина, ул. Комсомольская, ул. Школьная;
 - Мекенское СП - ул. Школьная, А-Х. Кадырова, Кооперативная;
 - Наурское СП – ул. А-Х. Кадырова, ул. Грозненская, ул. Красная, ул. Алленова, ул. Калинина, ул. Аслаева, ул. Мопровская, ул. Дугучиева, ул. Кирова, ул. Мутиева;
 - Николаевское СП - ул. Чехова, ул. А-Х.Кадырова, ул. Советская;
 - Ново-Солкушинское СП - ул. Школьная, ул. А-Х. Кадырова, ул. Победы;

- Новотерское СП - ул. А. Кадырова, ул. К. Маркса;
- Рубежненское СП - ул. Школьная, ул. А-Х. Кадырова, ул. Мира;
- Ульяновское СП - ул. Свободная, ул. Ленина, ул. Комсомольская;
- Чернокозовское СП - ул. Мира, трасса Моздок-Кизляр;
- Ищёрское СП - ул. Голикова, ул. А-Х, Кадырова, трасса Моздок-Кизляр.
- дорожная разметка;
- направляющие устройства;
- искусственные дорожные неровности («лежачие полицейские»):
 - Алпатовское СП – 6 шт.;
 - Калиновское СП - пересечение улиц им. А. Кадырова и им. В. Котика;
 - Наурское СП – ул. А-Х.Кадырова, ул. Дугучиева, ул. Красная;
 - Ново-Солкушинское СП - ул. Школьная, ул. А-Х. Кадырова, ул. Победы;
 - Ульяновское СП – 6 шт.;
 - Чернокозовское СП - ул. Мира, трасса Моздок-Кизляр;
 - Ищёрское СП - ул. А-Х, Кадырова.

Данные об *эксплуатационном состоянии* технических средств организации дорожного движения Наурского муниципального района Чеченской Республики предоставлены не были.

Требования к техническим средствам организации дорожного движения.

Требования к техническим средствам организации дорожного движения и правила их применения устанавливаются в документах, принимаемых в соответствии с законодательством о техническом регулировании. Технические средства организации дорожного движения должны обеспечивать бесперебойность и безопасность дорожного движения, располагаться с учетом наилучшей видимости указанных средств, удобства их эксплуатации и обслуживания.

Требования к проведению работ по установке, демонтажу, модернизации, капитальному и текущему ремонту, содержанию технических средств организации дорожного движения.

Установка, демонтаж, модернизация, капитальный и текущий ремонт и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляется в соответствии с требованиями технических регламентов и иных нормативно - технических документов в целях поддержания бесперебойного дорожного движения по автомобильным дорогам, объектам улично-дорожной сети, прилегающим территориям и безопасных условий такого движения. Установка технических средств организации дорожного движения осуществляется в соответствии с документацией по организации дорожного движения. Владельцы автомобильных дорог, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий обязаны осуществлять разработку схем размещения

технических средств организации дорожного движения в составе комплексных схем организации дорожного движения и (или) проектов организации дорожного движения, а также обеспечивать своевременную установку, демонтаж, модернизацию, капитальный и текущий ремонт и содержание этих технических средств. Самовольное установление, демонтаж или повреждение технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, а также ограничение их видимости запрещаются.

1.8. АНАЛИЗ СОСТАВА ПАРКА ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И УРОВНЯ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ НАУРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

Автомобильный парк сельских поселений Наурского муниципального района преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам.

Детальная информация по видам транспортных средств на территории сельских поселений, в соответствии с предоставленными данными сельскими поселениями района, а так же с Программами комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений Наурского муниципального района, представлена ниже.

Сведения о количестве автомобилей по сельским поселениям Наурского муниципального района, в том числе по видам транспортных средств:

Алпатовское сельское поселение: легковые - 516, грузовые - 42, автобусы - нет;

Калиновское сельское поселение: легковые - отсутствует информация, грузовые - 15, автобусы - отсутствует информация;

Левобережное сельское поселение: легковые - 538, грузовые - 13, автобусы - 2;

Мекенское сельское поселение: легковые - 700, грузовые - 52, автобусы - нет;

Наурское сельское поселение: отсутствует информация;

Николаевское сельское поселение: легковые - 350, грузовые - 27, автобусы - нет;

Ново-Солкушинское сельское поселение: легковые - 320, грузовые - 10, автобусы - нет;

Новотерское сельское поселение: легковые - 600, грузовые - 25, автобусы - нет;

Рубеженское сельское поселение: легковые - 407, грузовые - 23, автобусы - нет;

Ульяновское сельское поселение: легковые - 113, грузовые - 3, автобусы - нет;

Чернокозовское сельское поселение: легковые - 397, грузовые - 6, автобусы - нет;

Ищёрское сельское поселение: легковые - 689, грузовые - 123, автобусы - нет;

Савельевское сельское поселение: отсутствует информация;

Фрунзенское сельское поселение: отсутствует информация.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных

участках жителей, дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется. Возможно их размещение по мере надобности в коммунально-складской зоне.

Точных данных о численности и видах автотранспорта на территории Наурского муниципального района на данный момент нет. Оценочно, учитывая две основные тенденции, небольшой рост численности населения и рост уровня автомобилизации по некоторым сельским поселениям, можно предположить, что численность автопарка (в том числе по видам транспорта) увеличивается, но не существенно. Уровень автомобилизации, если использовать данные об автопарке ГИБДД, а так же данные программ комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений Наурского муниципального района и демографическую ситуацию, сложившуюся на 2019г., будет составлять 50-250 автомобилей на 1000 жителей, в зависимости от численности и количества транспортных средств в сельских поселениях района, уровень автомобилизации варьируется. Реальная же автомобилизация существенно отличается от полученной цифры и может быть как выше, так и ниже расчетных показателей.

Грузовые перевозки в сельских поселениях осуществляются индивидуальными предпринимателями.

В настоящее время основной объем автотранспорта находится в личной собственности, меньшая часть в собственности местных предприятий и ведомств.

1.9. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ, ПАРАМЕТРОВ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Параметры дорожного движения транспортного потока на территории Наурского района.

Как показывает реальная ситуация большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходное сообщение, уровень и объем перевозок общественным транспортом показывает невысокие показатели.

В целях выявления основных параметров дорожного движения и параметров эффективности организации дорожного движения в Наурском районе в рамках данной работы были проведены обследования по выявлению основных показателей и параметров существующего дорожного движения. В рамках обследования исследуются следующие основные параметры транспортного потока:

- скорость движения транспорта;
- плотность транспортного потока;
- интенсивность движения транспорта;
- уровень загрузки;
- задержка (потерю времени) в движении транспорта.

В ходе обследования, выполняются замеры интенсивности транспортных и пешеходных потоков.

В задачи обследования интенсивности движения ТП входит:

- выбор мест проведения обследования посредством визуального наблюдения за движением транспорта. Подготовка материалов для регистрации данных (схемы, бланки, таблицы и пр.). Определение необходимого количества учетчиков для выбранных сечений и/или узлов;
- подсчет интенсивности ТП в соответствии с данной методикой в сечениях и/или узлах УДС;
- обработка полученных результатов обследования;
- формирование базы исходных данных о ТП в табличном виде для разработки транспортной модели.

В ходе обследования собирают информацию о следующих параметрах ТП на УДС населенного пункта:

- интенсивности ТП на участках улиц;
- интенсивности ТП на перекрестках;
- скорости движения ТС на участках улиц;
- составе ТП.

Обработка данных об интенсивностях ТП и распределении скоростей движения ТС позволяет получить информацию о коэффициенте загрузки улиц и дорог, распределении средней скорости ТП во времени и пространстве на территории населенного пункта, времени в пути между точками на территории населенного пункта при передвижении на автомобиле.

В ходе обследования выполняют замеры интенсивности ТП в конкретных сечениях УДС и/или в узлах УДС. Таким образом, обследование проводится в местах перераспределения ТП и/или на участках УДС без существенного перераспределения ТП.

Учет интенсивности ТП производится путем регистрации учетчиками проезда каждого ТС через сечение перегона, подхода к перекрестку или непосредственно зоны перекрестка и занесением отметки в стандартный бланк учета интенсивности движения.

При проведении обследования на перегоне интенсивности ТП по различным направлениям фиксируются отдельно. Аналогично, при проведении обследования в узлах отдельно фиксируется количество ТС, двигающихся по каждой траектории проезда перекрестка (от каждого подхода к перекрестку к каждому из выходов).

Таким образом, при учете интенсивности движения на перегоне проезд ТС регистрируется в двух сечениях (в прямом направлении и в обратном направлении). При учете интенсивности движения на перекрестке число обследуемых сечений определяется схемой ОДД и количеством маневров. Интенсивности транспортных потоков измерялись для всех прямых и поворачивающих направлений.

Для получения данных о ТП ручным методом в качестве ключевых транспортных узлов были выбраны 12 точек в Наурском районе (отображены на рисунке 1.9.1.).

При обработке данных интенсивности транспортных потоков необходимо пересчитать в часовые пиковые интенсивности транспортных потоков, выраженные в приведенных единицах в час пик.

Расположение места точек обследования обозначено на рисунке 1.9.1, 1.9.2. Точки были выбраны с учётом прохождения по территории района наиболее интенсивных транспортных потоков и основных узлов их распределения.



67

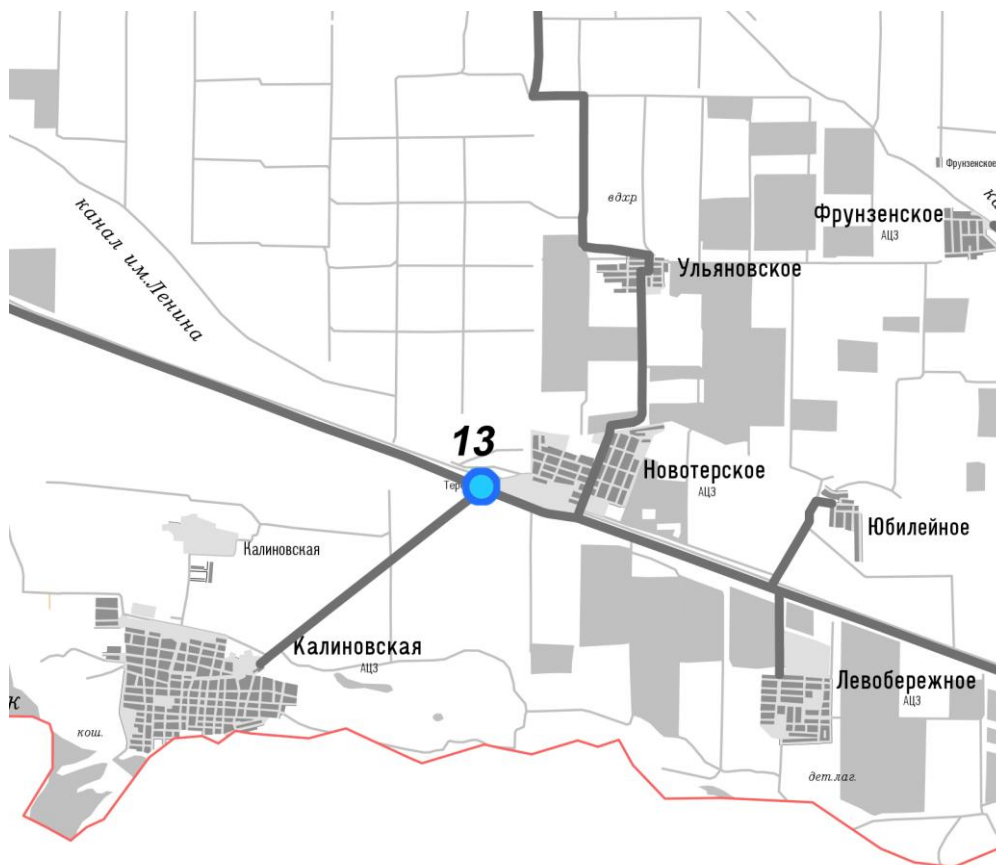


Рисунок 1.9.1 - Расположение мест обследования ключевых транспортных узлов на территории Наурского района.

Как показали результаты обследования узловых точек транспортного движения и последующий его анализ, наибольшая интенсивность и загруженность транспортных потоков наблюдается предположительно на главной магистрали Наурского района (А/д Ищерская - Червленая), а также на участке автодороги «А/д Ищерская – Грозный», а в районном центре на ул. Грозненская, ул. Красная (автодорога регионального значения), относительно высокие показатели зафиксированы на ул. Юбилейная (А.Х. Кадырова), ул. Алленова и ул. Октябрьская. В станции Ищерская наиболее высокие показатели отмечаются на автодорогах регионального значения, а также на ул. Советской и Выездной. В селе Алпатово наиболее высокие показатели отмечаются на автодорогах регионального значения («А/д Ищерская – Червленая» и «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы – Каргалинская» (ул. Вокзальная)), в селе Чернокозово также на автодорогах регионального значения - ул. Ревазова, ул. Мира. Наибольшая интенсивность и загруженность транспортных потоков наблюдается в станции Мекенской на ул. Северная (участок автодороги регионального значения), на ул. Школьная и ул. Кооперативная, в станции Калиновская на ул. Исламская и ул. Ильсова (участок автодороги регионального значения) на ул. Пятигорская, ул. Красная, в селе Новотерское на ул. Железнодорожная и ул. Заводская (участки автодорог регионального значения).

Как показывает реальная ситуация большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходное сообщение, уровень и объем перевозок общественным транспортом показывает невысокие показатели.

По результатам проведенного обследования на ключевых узлах было выявлено следующее:

- 1) Нерегулируемое пересечение – на пересечении ул. Юбилейная (А.Х. Кадырова) и ул. Алленова в ст. Наурская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается по ул. Алленова, заторовых ситуаций не зафиксировано. За время обследования утром транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 4 сек. Непосредственно на узел выходит съезд с крупной парковки перед мечетью, что в определенные периоды может создавать дополнительную активность в этом узле (рисунок 1.9.2 -1.9.3.).



Рисунок 1.9.2 - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении ул. Юбилейная (А.Х. Кадырова) и ул. Алленова в ст. Наурская.

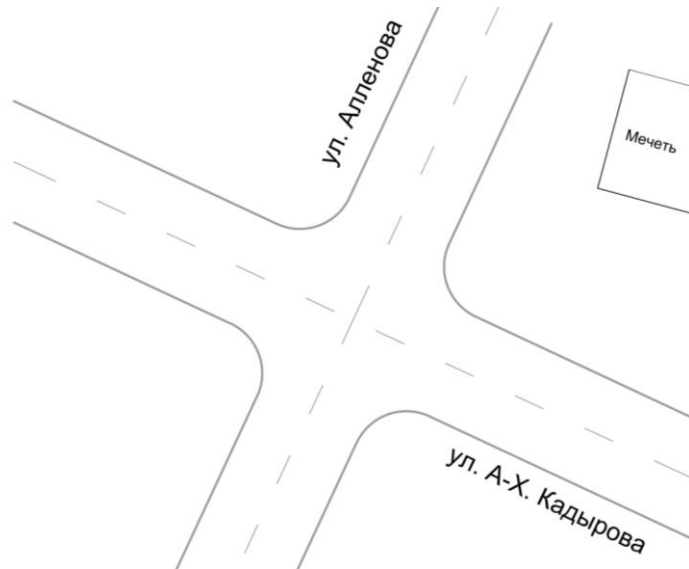


Рисунок 1.9.3 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении на пересечении ул. Юбилейная (А.Х. Кадырова) и ул. Алленова в ст. Наурская.

- 2) Нерегулируемое пересечение – на пересечении ул. Алленова и ул. Красная в ст. Наурская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается по ул. Красная, заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 5 сек. (рисунок 1.9.4 - 1.9.5).



Рисунок 1.9.4 - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении ул. Алленова и ул. Красная в ст. Наурская.

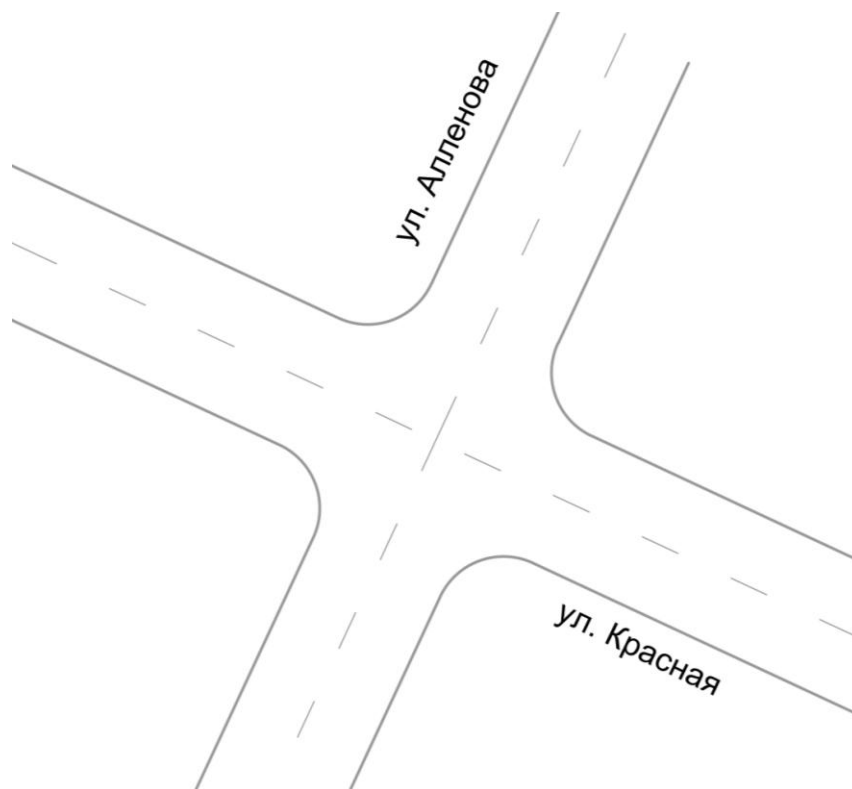


Рисунок 1.9.5 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении ул. Алленова и ул. Красная в ст. Наурская.

- 3) Регулируемое пересечение улицы ул. Красная и ул. Октябрьская в с. ст. Наурская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается по ул. Красная, заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 6-7 сек. (рисунок 1.9.7, 1.9.8).



Рисунок 1.9.7. - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении улицы ул. Красная и ул. Октябрьская в с. ст. Наурская.

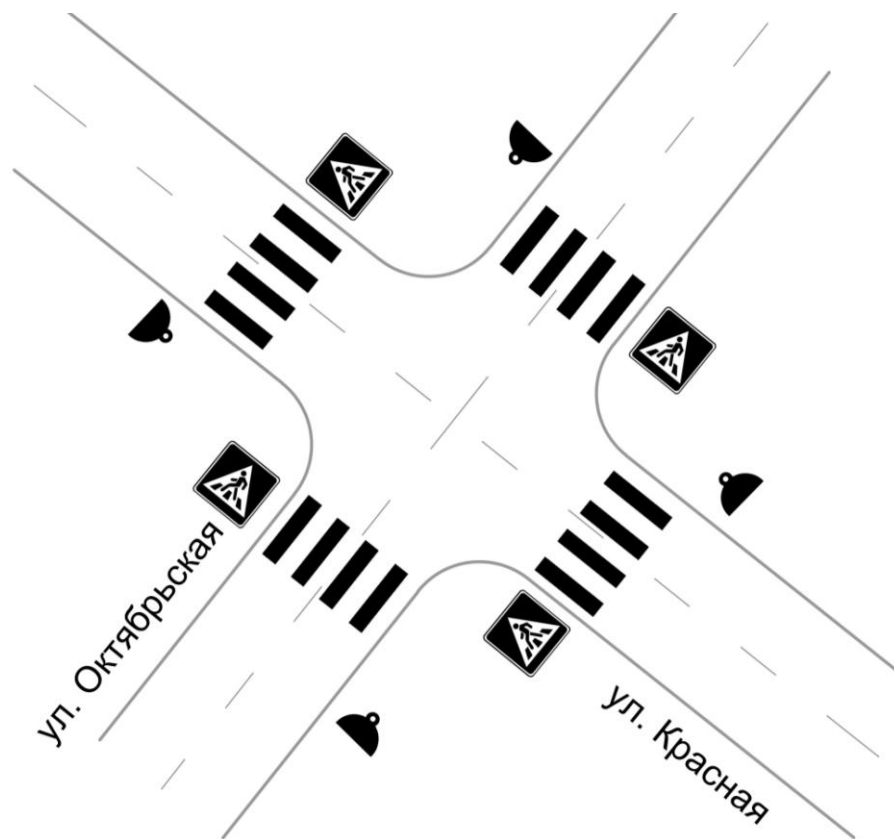


Рисунок 1.9.8. - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении улицы ул. Красная и ул. Октябрьская в с. ст. Наурская.

- 4) Нерегулируемое пересечение автодороги регионального значения (ул. Грозненская) и ул. Красная в ст. Наурская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается по ул. Грозненская, заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 4 сек. (рисунок 1.9.6, 1.9.7).



Рисунок 1.9.6. - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении автодороги регионального значения (ул. Грозненская) и ул. Красная в ст. Наурская.



Рисунок 1.9.7. - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении автодороги регионального значения (ул. Грозненская) и ул. Красная в ст. Наурская.

- 5) Нерегулируемое пересечение (примыкание) ул. Калинина к участку региональной автодороги (ул. Грозненская) в ст. Наурская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается на региональной автомагистрали (ул. Грозненская), заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 4 сек. (рисунок 1.9.9, 1.9.10).



Рисунок 1.9.9 - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении (примыкание) ул. Калинина к участку региональной автодороги (ул. Грозненская) в ст. Наурская.

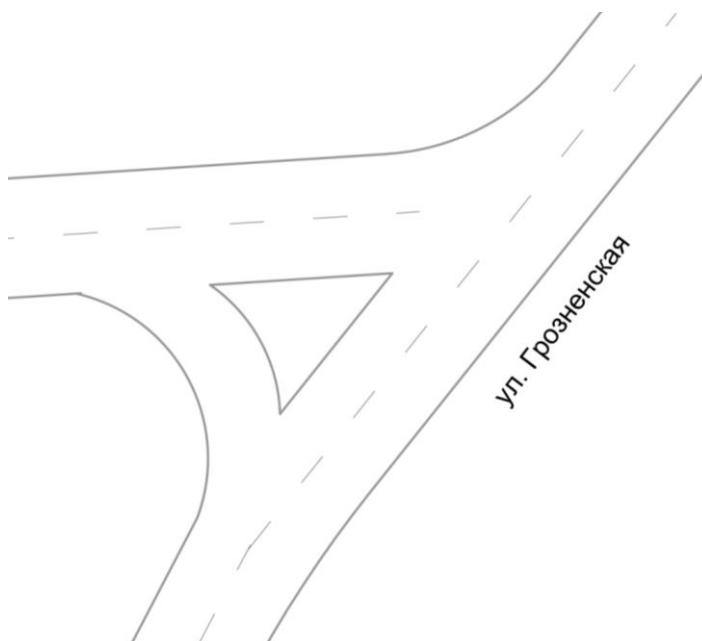


Рисунок 1.9.10 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении (примыкание) ул. Калинина к участку региональной автодороги (ул. Грозненская) в ст. Наурская.

- 6) Нерегулируемое пересечение ул. Северная (участок региональной автодороги) и ул. Школьная в ст. Мекенская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается по «А/д Ищерская - Червленая» (ул. Северная), заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не

наблюдалось, время проезда пересечения составляло 6-7 сек. (рисунок 1.9.11, 1.9.12).



Рисунок 1.9.11 - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении ул. Северная (участок региональной автодороги) и ул. Школьная в ст. Мекенская.



Рисунок 1.9.12 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении ул. Северная (участок региональной автодороги) и ул. Школьная в ст. Мекенская.

- 7) Нерегулируемое примыкание региональной автодороги «Подъезды к ст. Наурская от а/д "Ищерская - Червленая"» (ул. Мира) к региональной

автодороге «а/д "Ищерская - Червленная"» (ул. Ревазова) в с. Чернокозово. Наибольшая интенсивность движения наблюдается на автодороге «а/д "Ищерская - Червленная"» (ул. Ревазова), заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 6-8 сек. (рисунок 1.9.13, 1.9.14).



Рисунок 1.9.13 - Наглядное представление существующей ситуации узла на примыкание региональной автодороги «Подъезды к ст. Наурская от а/д "Ищерская - Червленная"» (ул. Мира) к автодороге «а/д "Ищерская - Червленная"» (ул. Ревазова) в с. Чернокозово.



Рисунок 1.9.14 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на примыкании региональной автодороги «Подъезды к ст. Наурская от а/д "Ищерская - Червленная"» (ул. Мира) к региональной автодороге «а/д "Ищерская - Червленная"» (ул. Ревазова) в с. Чернокозово.

8) Нерегулируемое примыкание автодороги «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы – Каргалинская» (ул. Красноармейская) к автодороге «А/д Ищерская - Червленая» (ул. Ж.Д.Станция) в с. Алпатово. Наибольшая интенсивность движения наблюдается на автодороге «А/д Ищерская - Червленая», заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 4 сек. В непосредственной близости от узловой точки расположен железнодорожный переезд (на автодороге «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы – Каргалинская» (ул. Красноармейская)), что может непосредственно влиять на дорожно-транспортную ситуацию в период прохождения железнодорожного транспорта (рисунок 1.9.15, 1.9.16).

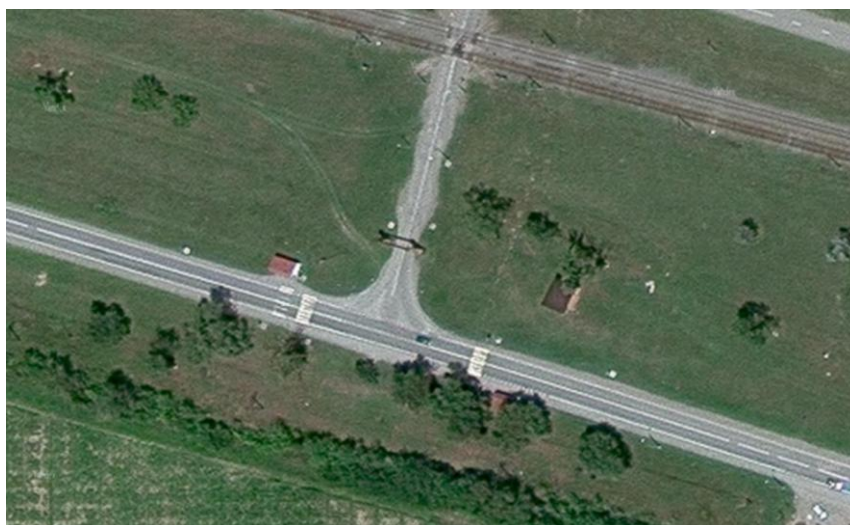


Рисунок 1.9.15 - Наглядное представление существующей ситуации узла на примыкании региональной автодороги «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы – Каргалинская» (ул. Красноармейская) к региональной автодороге «А/д Ищерская - Червленая» (ул. Ж.Д.Станция) в с. Алпатово.



Рисунок 1.9.16 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на примыкание региональной автодороги «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы – Каргалинская» (ул. Красноармейская) к региональной автодороге «А/д Ищерская - Червленая» (ул. Ж.Д.Станция) в с. Алпатово.

9) Нерегулируемое пересечение (примыкание) региональной автодороги «А/д Ищерская - Червленая» (ул. Пролетарская) и ул. Заводская в ст. Ищерская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается на автодороге «А/д Ищерская - Червленая» (ул. Пролетарская), заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 4 сек. (рисунок 1.9.16, 1.9.17).

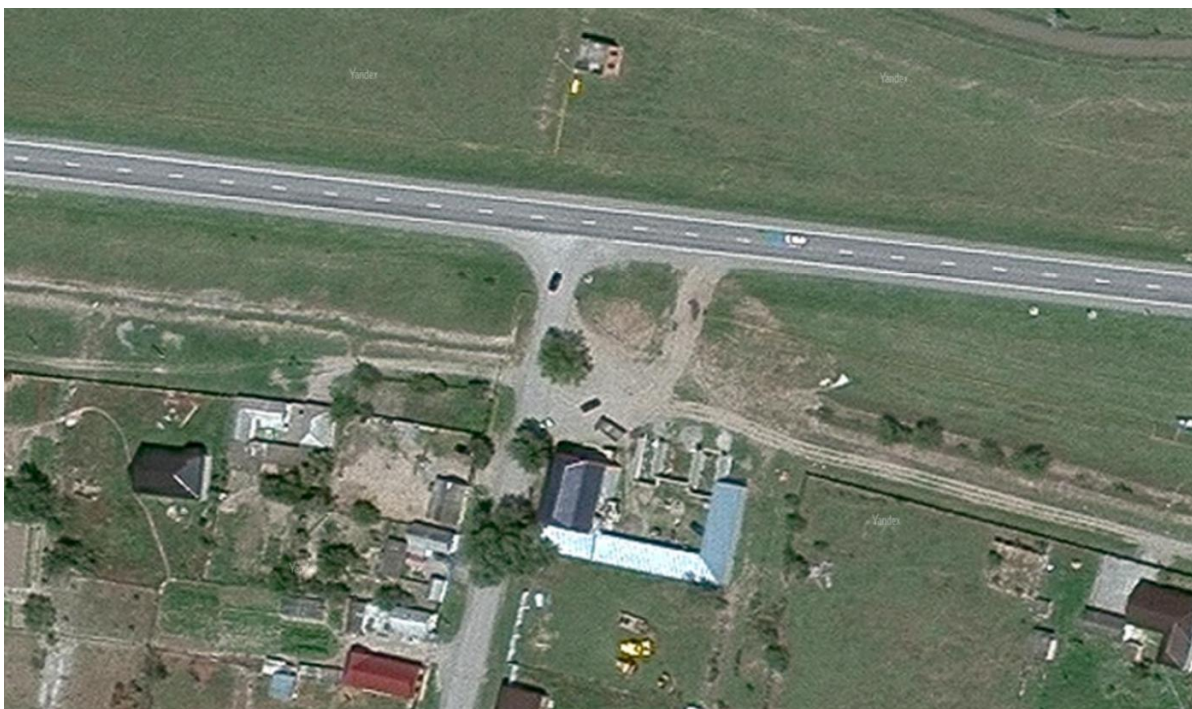


Рисунок 1.9.16 - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении (примыкание) региональной автодороги «А/д Ищерская - Червленая» (ул. Пролетарская) и ул. Заводская в ст. Ищерская.



Рисунок 1.9.17 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении (примыкание) региональной автодороги «А/д Ищерская - Червленная» (ул. Пролетарская) и ул. Заводская в ст. Ищерская.

10) Нерегулируемое пересечение (примыкание) региональной автодороги «А/д Ищерская - Червленная» (ул. Пролетарская) и ул. Выездная в ст. Ищерская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается на автодороге «А/д Ищерская - Червленная» (ул. Пролетарская), заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 5-6 сек. (рисунок 1.9.18, 1.9.19).



Рисунок 1.9.18 - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении (примыкание) региональной автодороги «А/д Ищерская - Червленная» (ул. Пролетарская) и ул. Выездная в ст. Ищерская.



Рисунок 1.9.19 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении (примыкание) региональной автодороги «А/д Ищерская - Червленая» (ул. Пролетарская) и ул. Выездная в ст. Ищерская.

11) Нерегулируемое пересечение ул. Советская (Подъезды к ст. Ищерская от а/д "Ищерская - Грозный") и ул. Выездная в ст. Ищерская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается на ул. Советская (от региональной автодороги до ул. Выездная) и на ул. Выездная (от ул. Советская до ул. Пролетарская), заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 6 сек. (рисунок 1.9.20, 1.9.21).



Рисунок 1.9.22 - Наглядное представление существующей ситуации узла на пересечении ул. Советская (Подъезды к ст. Ищерская от а/д "Ищерская - Грозный") и ул. Выездная в ст. Ищерская.

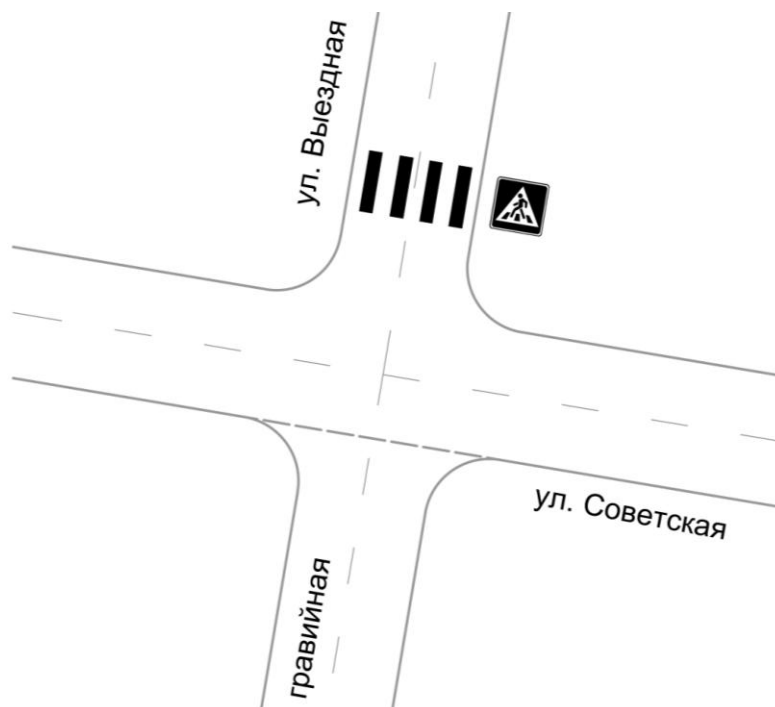


Рисунок 1.9.23 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на пересечении ул. Советская (Подъезды к ст. Ищерская от а/д "Ищерская - Грозный") и ул. Выездная в ст. Ищерская.

12) Нерегулируемое примыкание ул. Советская (Подъезды к ст. Ищерская от а/д "Ищерская - Грозный") к автодороге регионального значения «а/д Ищерская - Грозный» в ст. Ищерская. Наибольшая интенсивность движения наблюдается на ул. Советская (от региональной автодороги до ул. Выездная) и на ул. Выездная (от ул. Советская до ул. Пролетарская), заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 5-6 сек. (рисунок 1.9.24, 1.9.25).

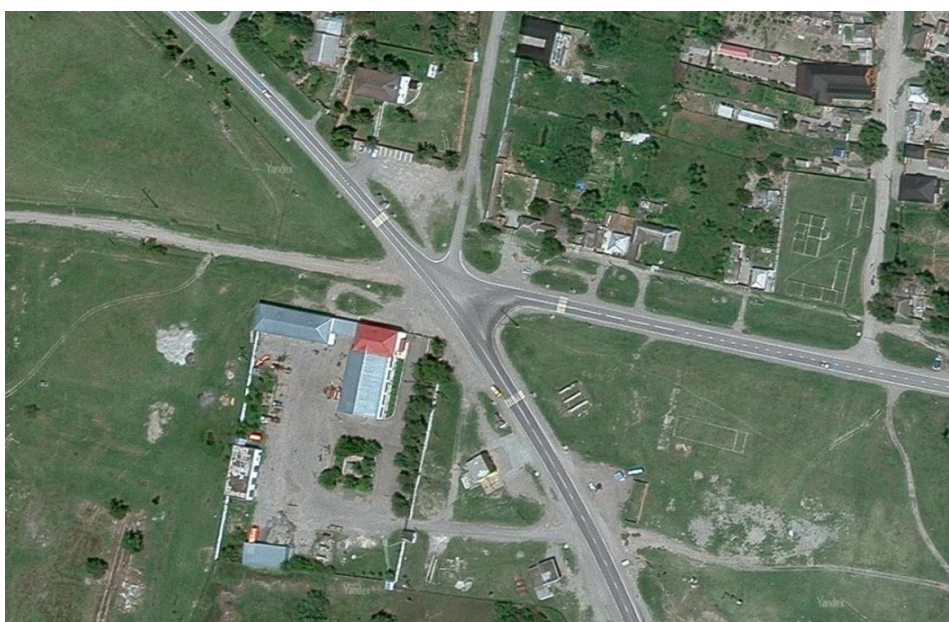


Рисунок 1.9.24 - Наглядное представление существующей ситуации узла на примыкании ул. Советская (Подъезды к ст. Ищерская от а/д "Ищерская - Грозный") к автодороге регионального значения «а/д Ищерская - Грозный» в ст. Ищерская.

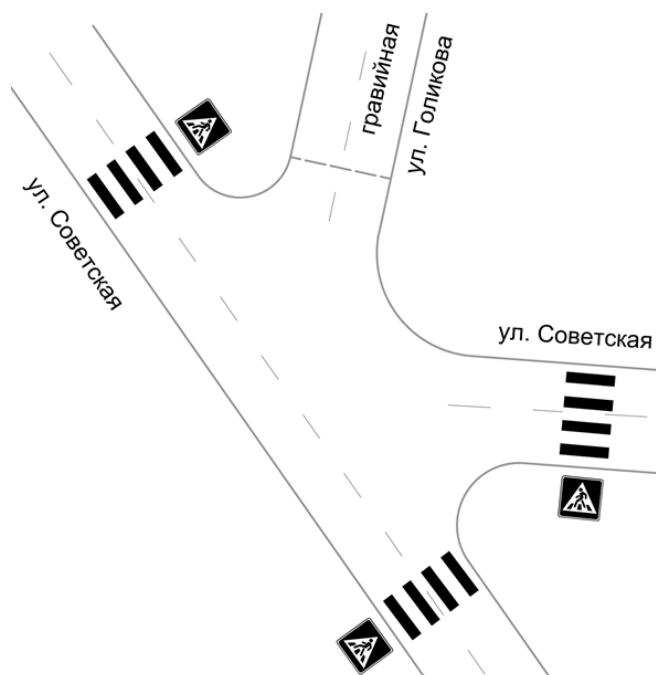


Рисунок 1.9.25 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на примыкании ул. Советская (Подъезды к ст. Ищерская от а/д "Ищерская - Грозный") к автодороге регионального значения «а/д Ищерская - Грозный» в ст. Ищерская.

13) Нерегулируемое примыкание автодороги регионального значения (Подъезды к ст. Калининская от а/д "Ищерская - Грозный") к автодороге регионального значения «а/д Ищерская - Грозный» в районе железнодорожной станции «Терек». Наибольшая интенсивность движения наблюдается на автодороге «а/д Ищерская - Грозный», заторовых ситуаций не зафиксировано. Транспортных очередей не наблюдалось, время проезда пересечения составляло 5-6 сек. (рисунок 1.9.26, 1.9.27).



Рисунок 1.9.26 - Наглядное представление существующей ситуации узла на примыкании автодороги регионального значения (Подъезды к ст. Калининская от а/д "Ищерская - Грозный") к автодороге регионального значения «а/д Ищерская - Грозный» в районе железнодорожной станции «Терек».



Рисунок 1.9.27 - Наглядное представление существующей схемы ОДД на примыкании автодороги регионального значения (Подъезды к ст. Калининская от а/д "Ищерская - Грозный") к автодороге регионального значения «а/д Ищерская - Грозный» в районе железнодорожной станции «Терек».

Были выявлены транспортные узлы и перекрестки с наибольшей интенсивностью и загруженностью. К ним относится: пересечение региональных автодорог «А/д Ищерская - Червленая» и региональной автодороги «Подъезды от а/д "Ищерская - Червленая" в с. Чернокозово, пересечение ул. Октябрьская - ул. Красная в ст. Наурская, пересечение ул. Грозненская и ул. Красная в ст. Наурская, пересечение автодорог регионального значения («А/д Ищерская - Червленая» и «А/д Ищерская – Грозный»), пересечение автодороги регионального значения «А/д Ищерская – Грозный» и «Подъезд к ст. Ищерская от а/д "Ищерская - Грозный" (ул. Советская), а также на пересечении ул. Школьная и ул. Северная (участок автодороги «А/д Ищерская - Червленая»).

Наиболее загруженными участками улично-дорожной сети района является участок автодороги регионального значения «А/д Ищерская - Червленая» в селах Чернокозово (ул. Ревазова), ул. Северная в ст. Мекенская, участки улиц Советская и Выездная (Подъезды к ст. Ищерская от а/д "Ищерская - Грозный") в ст. Ищерская, но даже там коэффициент загруженности не превышает показателя 0,4, что говорит о значительном резерве пропускной способности улицы.

Расчет средней задержки транспортных средств в движении осуществляется между следующими друг за другом по одной полосе движения транспортными средствами во временном интервале, превышающем 10 секунд. Превышения данного показателя не зафиксировано, периодически небольшая задержка транспорта

наблюдалась при выезде со второстепенных дорог автодороги регионального значения «А/д Ищерская – Червленая» и «А/д Ищерская – Грозный» в ст. Ищерская, Чернокозово, с. Алпатово, ст. Мекенская, с. Новотерское, а также в местах размещения светофорных объектов (пересечение с ул. Мира и ул. Ревазова в с. Чернокозово и пересечение ул. Красная и ул. Октябрьская в ст. Наурская), однако это не приводило к заторам и существенному росту показателя.

1.10. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ВИД, ЧАСТОТА ДВИЖЕНИЯ, СКОРОСТЬ СООБЩЕНИЯ),
РЕЗУЛЬТАТЫ АНАЛИЗА ПАССАЖИРОПОТОКОВ

Непосредственно внутри населённых пунктов района отсутствует внутренний общественный транспорт, единственная взаимосвязь внутри района и сельских поселений, с другими поселениями и районами, а также городом Грозным осуществляется межмуниципальными маршрутами и маршрутами действующие в границах Наурского района. Также территорию района обслуживают четыре железнодорожных станции, осуществляющих пассажирские перевозки – поезда дальнего следования (392С Ростов-Главный — Баку, 135А Санкт-Петербург — Махачкала, 382Я Москва – Грозный).

В настоящее время количество официальных маршрутов общественного транспорта обслуживающих территорию Наурского района составляет – 12. Перевозки осуществляются автотранспортными предприятиями - - ГУП "Чечавтотранс", филиал "Наурский", филиал "Грозненский", филиал "Знаменский", филиал "Шелковской", и ООО "Путь". Подвижной состав представлен в основном автобусами средней и малой вместимости, на некоторых направлениях работают автобусы большой вместимости (Калиновская-Грозный-Ведено) Точных данных об объемах перевозки пассажиров на момент разработки КСОДД нет.

В таблице 1.10.1 представлен перечень и параметры официально действующих маршрутов общественного транспорта на территории Наурского района⁵.

⁵ В соответствии с материалами на официальном сайте Министерства транспорта и связи Чеченской Республики.

Таблица 1.10.1.

Сведения об автобусных маршрутах и маршрутных такси на территории на территории Наурского района.

Регистрационный № маршрута по реестру	№ маршрута	Наименование маршрута	Трасса следования маршрута	Протяженность (км)	Количество подвижного состава	Тип подвижного состава (по ГОСТ Р52051)	Режим работы, рабочие / выходные дни (час.,)		Интервал движения (мин)		Перевозчик
							начало	окончание	минимум	максимум	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2	201м	Грозный-Наураская	ул. Маяковского, Петропавловское шоссе, с. Толстой-юрт, ст. Червленая, ст. Николаевская, Новотерское, ст. Мекенская	90		M2 класс B	7.00 / 7.00	19.00 / 19.00			филиал "Наурский"
3	202м	Шали-Наурская	ул. Кадырова, с. Герменчук, с. мескер-юрт, г. Аргун, Петропавловская, с. толстой-юрт, ст. Червленая, ст. Николаевская, Новотерское, ст. Мекенская	104		M2 класс B	7.00 / 7.00	19.00 / 19.00			филиал "Грозненский"
5	204м	Грозный-Рубежное-Сов.Россия	ул. Маяковского, ул. Заветы Ильича, с. Кень-Юрт, с. Подгорное, с. Мекен-Юрт, с. Надтеречное, с. Лакха Невре, с. Знаменское, с. Рубежное	99		M2 класс B	7.00 / 7.00	19.00 / 19.00			филиал "Знаменский"
6	205м	Калиновская-Гудермес	с. Новотерское, с. Левобережное, ст. Николаевская, ст. Червленая, с. Виноградное, с. Дарбанхи, ул.Кадырова	86		M2 класс B	7.00 / 7.00	19.00 / 19.00			филиал "Наурский"
10	209м	Калиновская-Ведено	с. Октябрьское, с. Ца-Ведено, с. Беной, с. Сержень-Юрт, г. Шали, с. Герменчук, с. Мескер-Юрт, г. Аргун, с. Центора-Юрт, с. Беркат-Юрт, ст. Петропавловская, с. Толстой-Юрт, ст. Червленая, с. Правобережное, с. Левобережное	126		M2 класс B	7.00 / 7.00	19.00 / 19.00			филиал "Наурский"

12	211м	Шелковская-Бурунный-Грозный	ул. Маяковского, Петропавловское шоссе, с. Толстой-юрт, ст. Червленая, ст. Николаевская, с. Бурунское, ст. Шелковская	125		М2 класс В	7.00 / 7.00	19.00 / 19.00			филиал "Шелковской"
11	116м	Грозный-Левобережное	ул. Маяковского, Петропавловское шоссе с. Толстой-юрт, ст. Червленая, ст. Николаевская, Новое Солкушино	54,0		М2 класс В	7.00 / 7.00	19.00/ 19.00			ГУП "Чечавтотранс"
33	144м	Знаменское-Советская Россия	ст. Ищерская	18,0		М2 класс В	7.00 / 7.00	19.00/ 19.00			ООО "Путь"
57	168м	Наур-Николаевская	ст. Мекенская, ст. Савельевская, с. Левобережное	42,0		М2 класс В	7.00 / 7.00	19.00/ 19.00			ГУП "Чечавтотранс"
58	169м	Наур-Мекенская	ул. Кирова, ул. Мутиева, ст. Чернокозово	7,2		М2 класс В	7.00 / 7.00	19.00/ 19.00			ГУП "Чечавтотранс"
59	170м	Грозный-Новотерское	ул. Маяковского, Петропавловское шоссе с. Толстой-юрт, ст. Червленая, ст. Николаевская, Николаевская, Новое Солкушино	50,0		М2 класс В	7.00 / 7.00	19.00/ 19.00			ГУП "Чечавтотранс"
60	171м	Новосолкушино-Грозный	ул. Маяковского, Петропавловское шоссе, с. Толстой-юрт	41,0		М2 класс В	7.00 / 7.00	19.00/ 19.00			ГУП "Чечавтотранс"
Нет данных		Знаменское-Наурская	с.Знаменское, а/д «Ищерская - Грозный», ст.Наурская								

В настоящее время объекты инфраструктуры общественного (маршрутного) транспорта в границах Наурского района представлены остановочными пунктами и автостанцией в ст. Наурская. В Таб. 1.10.2 представлены данные об остановочных пунктах на территории сельских поселений Наурского района⁶.

Таблица 1.10.2.

Сведения о количестве остановочных пунктов общественного транспорта на территории сельских поселений Наурского района.

Наименование района (Сельских поселений)		населенные пункты	Количество остановочных пунктов		
			Всего	оборудованные остановочные пункты	не оборудованные остановочные пункты (предусмотренные маршрутом)
1.	Наурский район	Итого по району	32	21	11
8.1.	Наурское сельское поселение	станция Наурская	2	2	
8.2.	Алпатовское сельское поселение	село Алпатово	2	2	
		село Свободное			
8.3.	Ищерское сельское поселение	станция Ищерская	2	2	
		село Дальнее			
		хутор Кречетово			
8.4.	Калиновское сельское поселение	станция Калиновская	2	2	
		хутор Козлов	0		
		хутор Постный	0		
		хутор Селиванкин	0		
8.5.	Левобереженское сельское поселение	село Левобережное	2	2	
		село Юбилейное	2		2
8.6.	Мекенское сельское поселение	станция Мекенская	2	2	
		хутор Мирный			
		хутор Клинков			
		хутор Майорский			
8.7.	Николаевское сельское поселение	станция Николаевская	2	1	1
		хутор Обильный			
		хутор Семиколодцев			
		хутор Суворовский			

⁶ В соответствии с материалами на официальном сайте Министерства транспорта и связи Чеченской Республики.

8.8.	Ново-Солкушинское сельское поселение	село Новое-Солкушино	2	1	1
8.9.	Новотерское сельское поселение	село Новотерское	2	2	
		хутор Корнеев			
8.10.	Рубежненское сельское поселение	село Рубежное	2	2	
8.11.	Савельевское сельское поселение	станция Савельевская	2	1	1
8.12.	Ульяновское сельское поселение	село Ульяновское	2		2
8.13.	Фрунзенское сельское поселение	село Фрунзенское	2		2
1.15.	Чернокозовское сельское поселение	село Чернокозово	2	2	
		хутор Капустино	2		2

Как показали натурные обследования и данные с официального сайта Министерства транспорта и связи Чеченской Республики больше трети остановочных пунктов не оборудованы остановочными павильонами, в 17 населенных пунктов района отсутствуют маршруты общественного транспорта (в соответствии с официальными данными на момент разработки КСОДД), во большинстве населенных пунктов (в том числе в районном центре ст. Наурская) количество существующих остановок общественного транспорта недостаточно для данной протяженности маршрутов, часть остановочных павильонов установлены лишь с одной стороны дороги. Также выявлен низкий уровень информационного обеспечения о маршрутах, невысокое качество благоустройства территории вокруг остановок, отсутствие заездных карманов. Населённые пункты, которые не обслуживаются маршрутами общественного транспорта имеют относительно не высокую численность населения в связи с чем организация маршрутов на данных направления может оказаться нерентабельной.

В целом достаточно большое количество населенных пунктов и жилых районов внутри них не обслуживаются существующей маршрутной сетью, и не попадают в нормативные радиусы доступности до остановочных комплексов⁷.

Анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории Наурского района показал наличие ряда проблем:

- в районе отсутствуют маршруты общественного транспорта внутри отдельных населенных пунктов (в соответствии с данными на момент разработки КСОДД);

⁷ В соответствии с местными нормативами Наурского района и п. 11.24 СП 42.13330.2016 «ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО. Планировка и застройка городских и сельских поселений» дальность пешеходных подходов составляет 800 м.

- Более 17 населенных пунктов не обслуживаются маршрутами общественного транспорта (в соответствии с данными с официального сайта Министерства транспорта и связи Чеченской Республики), либо в них отсутствуют организованные остановки общественного транспорта.
- маршрутная сеть выстроена таким образом, что функционирует только по главным улицам (региональным автодорогам), многие жилые территории населенных пунктов (в том числе нового жилищного строительства) не охвачены сетью маршрутов общественного транспорта;
- пригородные маршруты в пиковые промежутки времени работают с перегрузкой;
- следует отметить также плохое качество инфраструктуры общественного транспорта в части низкого уровня благоустройства остановочных комплексов, прилегающих территорий, отсутствие остановочных павильонов и заездных карманов, неудовлетворительное информационное обслуживание пассажиров и т.п.
- удовлетворительное состояние автобусного парка – многие автобусы остаются в эксплуатации более 10 лет. Это влечёт за собой высокий уровень накладных расходов перевозчиков, идущих на ремонт автопарка.
- согласно результатам натурных обследований работы общественного транспорта, выявлены случаи сбоев работы автобусов на маршрутах регулярных перевозок пассажиров (нарушения установленного расписания движения). Существование подобных ситуаций свидетельствует о необходимости улучшения работы пассажирского транспорта общего пользования и повышении эффективности диспетчерского управления на маршрутах.

В целом роль и значение общественного транспорта в общем объеме перевозок невелико (функционирующих в большей степени на междугородних направлениях), основными являются автомобильные перевозки на личном автотранспорте.

1.11. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ,
РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ПРИЧИН И УСЛОВИЙ ВОЗНИКНОВЕНИЯ
ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (ДАЛЕЕ ДТП)

Для анализа состояния безопасности дорожного движения, исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий на территории Наурского муниципального района, использовались официальные статистические сведения о дорожно-транспортных происшествиях, о показателях состояния безопасности дорожного движения, учет которых осуществляется в рамках деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, размещенные на статистическом сегменте официального сайта Госавтоинспекции (<http://stat.gibdd.ru/>или <http://стат.гибдд.рф/>).

Статистические данные позволяют не только проанализировать причины и условия совершения дорожно-транспортных происшествий, а так же оценить эффективность мер, направленных на снижение количества ДТП и тяжести их последствий.

Анализируемые показатели аварийности утверждены формой федерального статистического наблюдения «Сведения о дорожно-транспортных происшествиях» (форма «№ ДТП»), формирующейся ежемесячно в соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.05.2014г. №402 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях».

Анализ уровня безопасности дорожного движения показывает, что одной из основных причин совершения дорожно-транспортных происшествий остается культура поведения и уровень подготовки водителей транспортных средств, сложная транспортная обстановка, состояние улично-дорожной сети и в незначительном количестве - отсутствие необходимых дорожных знаков и разметки, недостаточное искусственное освещение, недостаточная видимость дорожных знаков, отсутствие пешеходных ограждений на наиболее опасных участках дорог.

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, из-за нарушения правил дорожного движения, превышения скоростного режима, из-за неудовлетворительного качества дорожных покрытий, погодных условий и др. В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

Ежегодно на улично-дорожной сети Наурского муниципального района совершаются смертельные ДТП, а также ДТП, в которых люди получают ранения различной степени тяжести.

Большинство дорожно-транспортных происшествий в Наурском муниципальном районе совершается из-за превышения скорости и выезда на полосу встречного движения.

Проблема аварийности в последнее время приобрела особую остроту в связи с возрастающей ежегодно диспропорцией между приростом количества ТС на дорогах сельских поселений района и медленными темпами развития, реконструкции улично-дорожной сети, применяемыми техническими средствами организации дорожного движения и увеличивающейся интенсивностью транспортных потоков.

Анализ особенностей современного дорожно-транспортного травматизма показывает, что происходит постепенное увеличение количества ДТП, в результате которых пострадавшие получают травмы, характеризующиеся особой степенью тяжести. Это характерно для ДТП на автомобильных дорогах, как в населенных пунктах, так и вне населенных пунктов.

Наличие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требует от органов местного самоуправления реализации комплекса мероприятий,

направленных на снижение аварийности и формирование законопослушного поведения участников дорожного движения, в рамках своих полномочий, как составляющей части долгосрочной государственной стратегии.

Также необходимо формирование эффективных механизмов взаимодействия органов местного самоуправления с другими ведомствами при возможно более полном учете интересов граждан.

С учетом специфики населения и сложившихся традиций в республике целесообразно привлекать к разъяснительной и профилактической работе представителей старейшин и духовенства района.

Сложившаяся непростая ситуация в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях отсутствия программно-целевого метода характеризуется наличием тенденций к ее дальнейшему ухудшению, что определяется следующими факторами:

- прогнозируемым ростом автомобилизации населения муниципального района;
- достаточно высоким уровнем аварийности и тяжести последствий ДТП (в том числе детский травматизм);
- значительная доля людей наиболее активного трудоспособного возраста (26 - 40 лет) среди лиц, погибших в результате ДТП;
- продолжающееся ухудшение условий дорожного движения в районе;
- низкий уровень безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

В соответствии с официальными данными, опубликованными на статистическом сегменте официального сайта Госавтоинспекции, на территории Наурского муниципального района за 12 месяцев 2019 года произошло 9 дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в которых: погибло 7 человек, ранено 11 человек, участвовало 18 транспортных средства. Степень тяжести последствий 38,9% (таблица 1.11.1). За 4 месяца 2020 года произошло 1 дорожно-транспортное происшествие, в которых: погиб 1 человек, участвовало 2 транспортных средства (таблица 1.11.2). Графическая информация по ДТП отображена на соответствующих картограммах 1.11.1-1.11.2.

Таблица 1.11.1.
Показатели по дорожно-транспортным происшествиям за 2019 год на территории Наурского муниципального района Чеченской республики

Чеченская Республика, Наурский район, янв 2019

№ п/п	Дата ДТП	Район	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибл о	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участн иков
1	30.04.2019	НАУРСКИЙ	Опрокидывание	Ищерская-Червленная	17	286	НАУРСКИЙ	0	1	2	1
2	16.05.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	Ищерская-Червленная	52	500	НАУРСКИЙ	1	2	3	3
3	17.05.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	Подъезд от а/д Ищерская-Шелковская-гр.Дагестана к ст.Наурская			НАУРСКИЙ, ст-ца Наурская, ул Грозненская, 56	0	4	2	4
4	02.06.2019	НАУРСКИЙ	Опрокидывание	Ищерская-Червленная	47	227	НАУРСКИЙ	1	0	1	2
5	28.07.2019	НАУРСКИЙ	Наезд на пешехода	Ищерская-Червленная	31	600	НАУРСКИЙ	1	0	1	2
6	07.09.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	Ищерская-Червленная	39	400	НАУРСКИЙ	3	0	2	3
7	18.09.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение				НАУРСКИЙ, ст-ца Калиновская, ул Грозненская, 14	0	1	2	2
8	13.10.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	Подъезд от а/д Ищерская-Шелковская-гр.Дагестана к ж.д.ст.Ищерская	14	64	НАУРСКИЙ	1	2	3	5
9	02.11.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	Ищерская-Червленная	61	978	НАУРСКИЙ	0	1	2	4

ПОКАЗАТЕЛИ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ
УВАЖЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ
БЕЗОПАСНОСТЬ

КАРТОГРАММА

СТАТИСТИКА

АВАРИЙНОСТИ

ВНЕДУРКА

МЕСТА КОНЦЕНТРАЦИИ

Чеченская Республика, Наурский район, ДТП - всего

9 ДТП ВСЕГО

7 ПОГИБЛО

11 РАНЕНО

38,9 % СТЕПЕНЬ ТЯЖЕСТИ ПОСЛЕДСТВИЙ

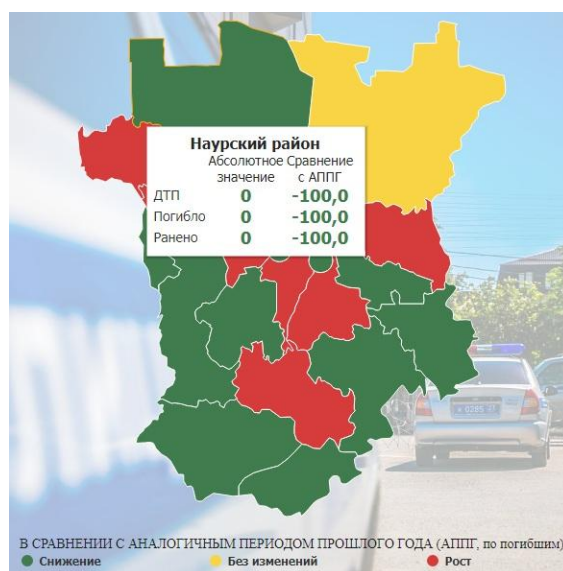
№	ДАТА ДТП	РАЙОН	ВИД ДТП	ПОГИБЛО	РАНЕНО	КОЛ-ВО ТС	КОЛ-ВО УЧ
1	30.04.2019	НАУРСКИЙ	Опрокидывание	0	1	2	1
2	16.05.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	1	2	3	3
3	17.05.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	0	4	2	4
4	02.06.2019	НАУРСКИЙ	Опрокидывание	1	0	1	2
5	28.07.2019	НАУРСКИЙ	Наезд на пешехода	1	0	1	2
6	07.09.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	3	0	2	3
7	18.09.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	0	1	2	2
8	13.10.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	1	2	3	5
9	02.11.2019	НАУРСКИЙ	Столкновение	0	1	2	4

Количество записей: 9

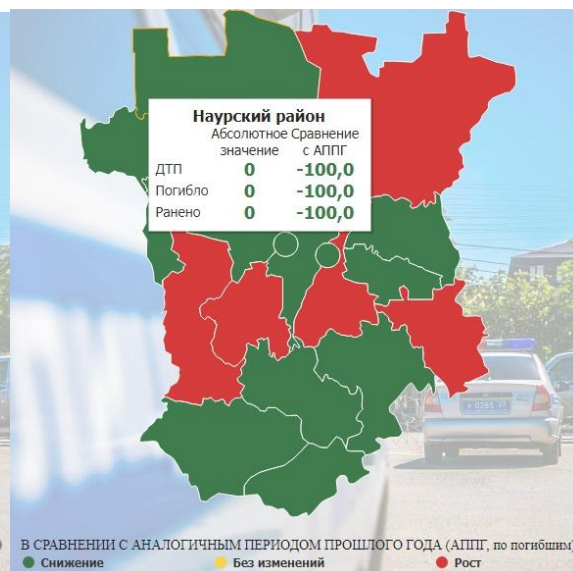
Таблица 1.11.2.
Показатели по дорожно-транспортным происшествиям за январь-апрель 2020 года на территории Наурского муниципального района Чеченской республики

Чеченская Республика, Наурский район, янв 2020

№ п/п	Дата ДТП	Район	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибл о	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участн иков
1	12.02.2020	НАУРСКИЙ	Столкновение	Подъезд от а/д Ищерская- Шелковская- гр.Дагестана к с.Новое Солкушино	0	0	НАУРСКИЙ	1	0	2	2

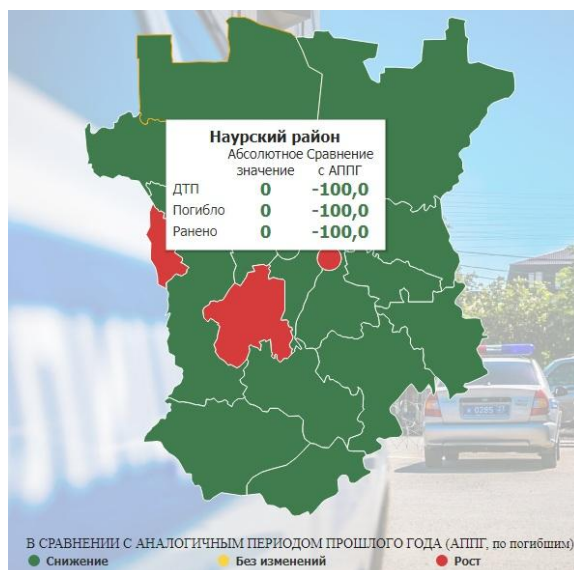


Январь 2019г.

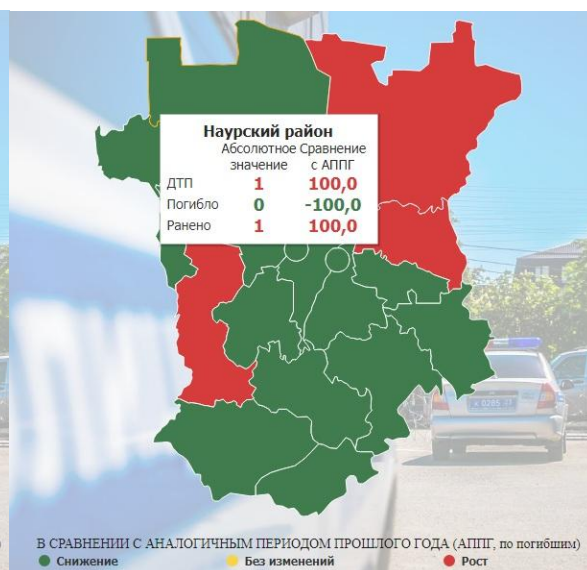


Февраль 2019г.

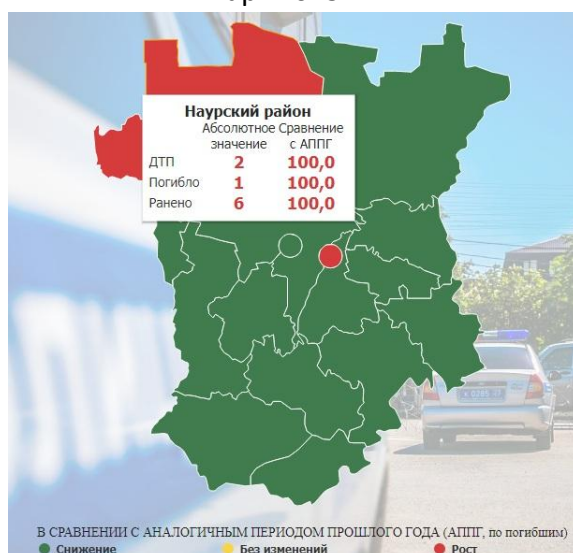
КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка



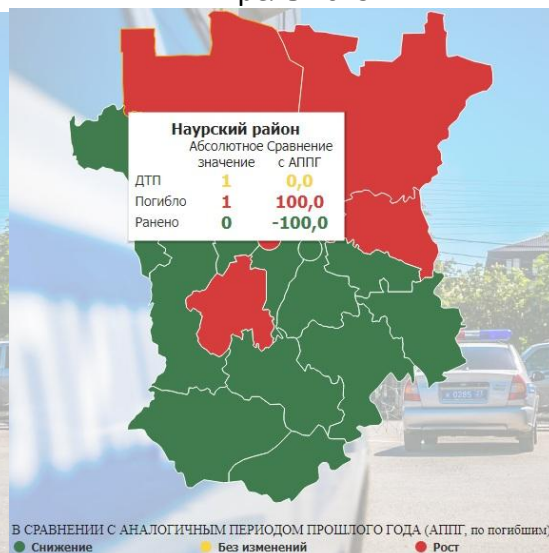
Март 2019г.



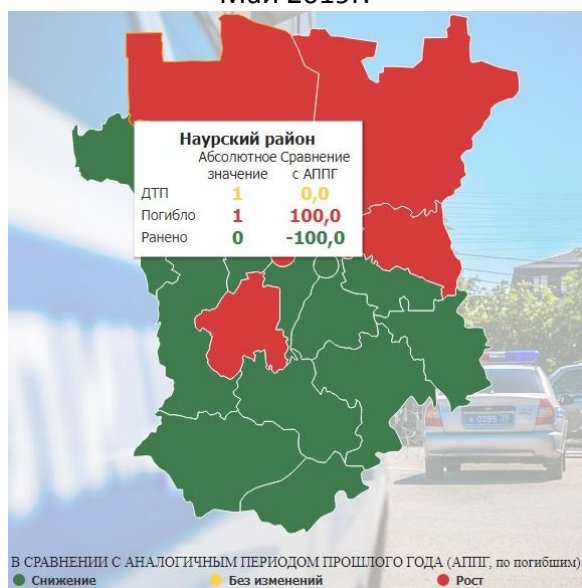
Апрель 2019г.



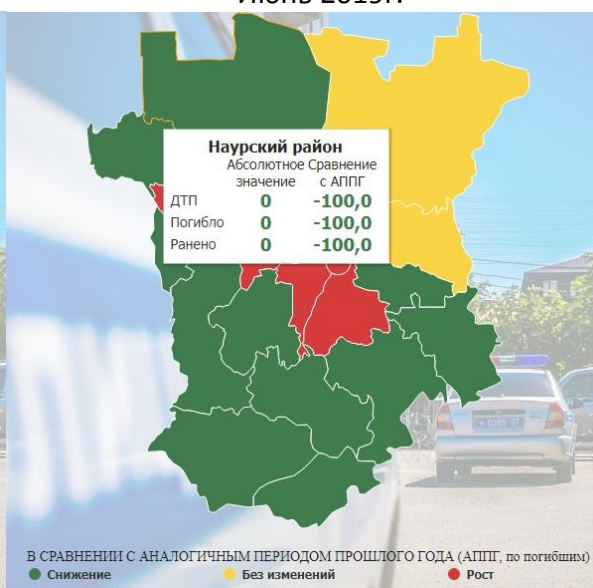
Май 2019г.



Июнь 2019г.



Июль 2019г.



Август 2019г.

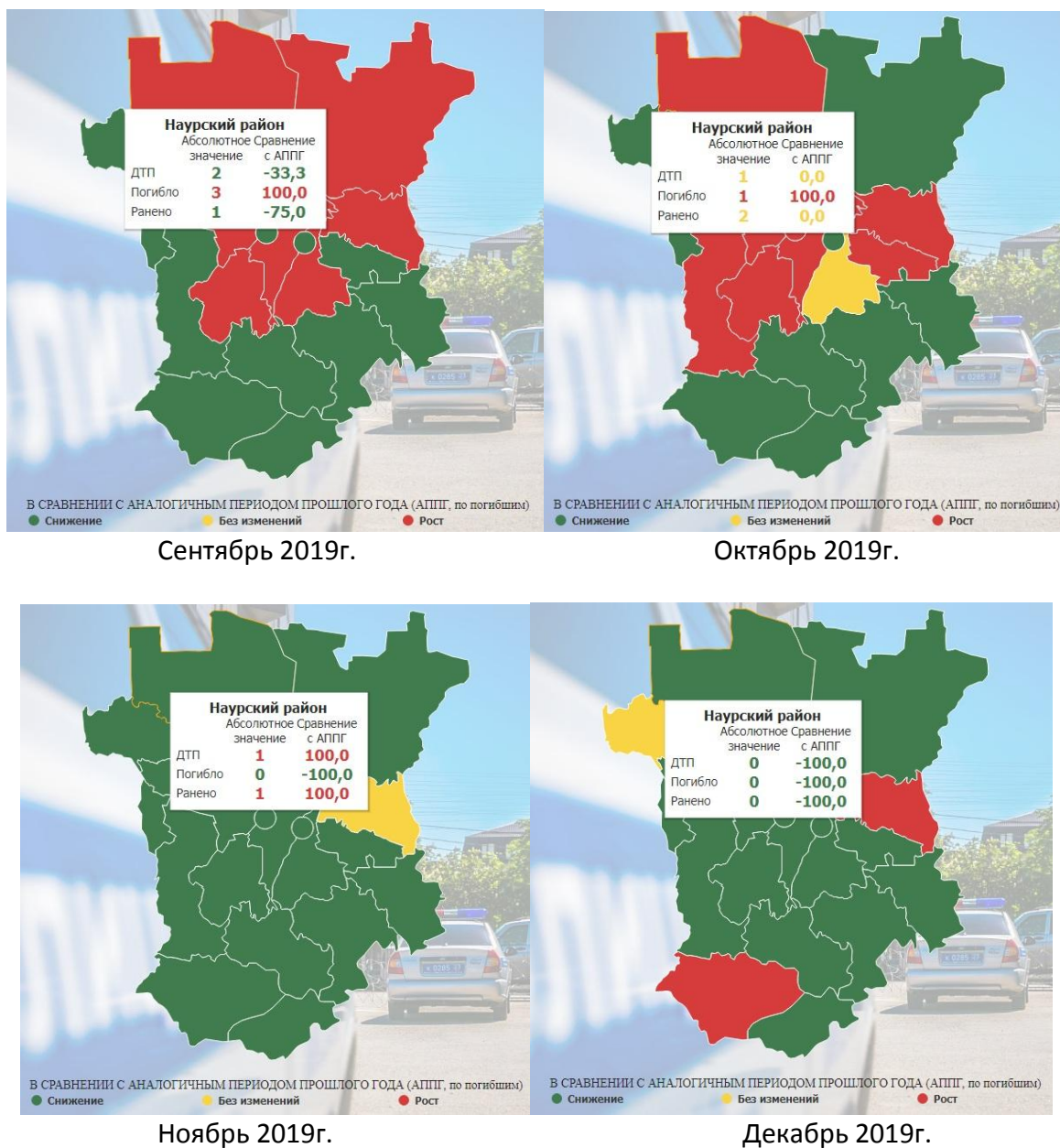


Рисунок 1.11.1. Картограммы дорожно-транспортных происшествий на территории Наурского муниципального района за 2019 год.

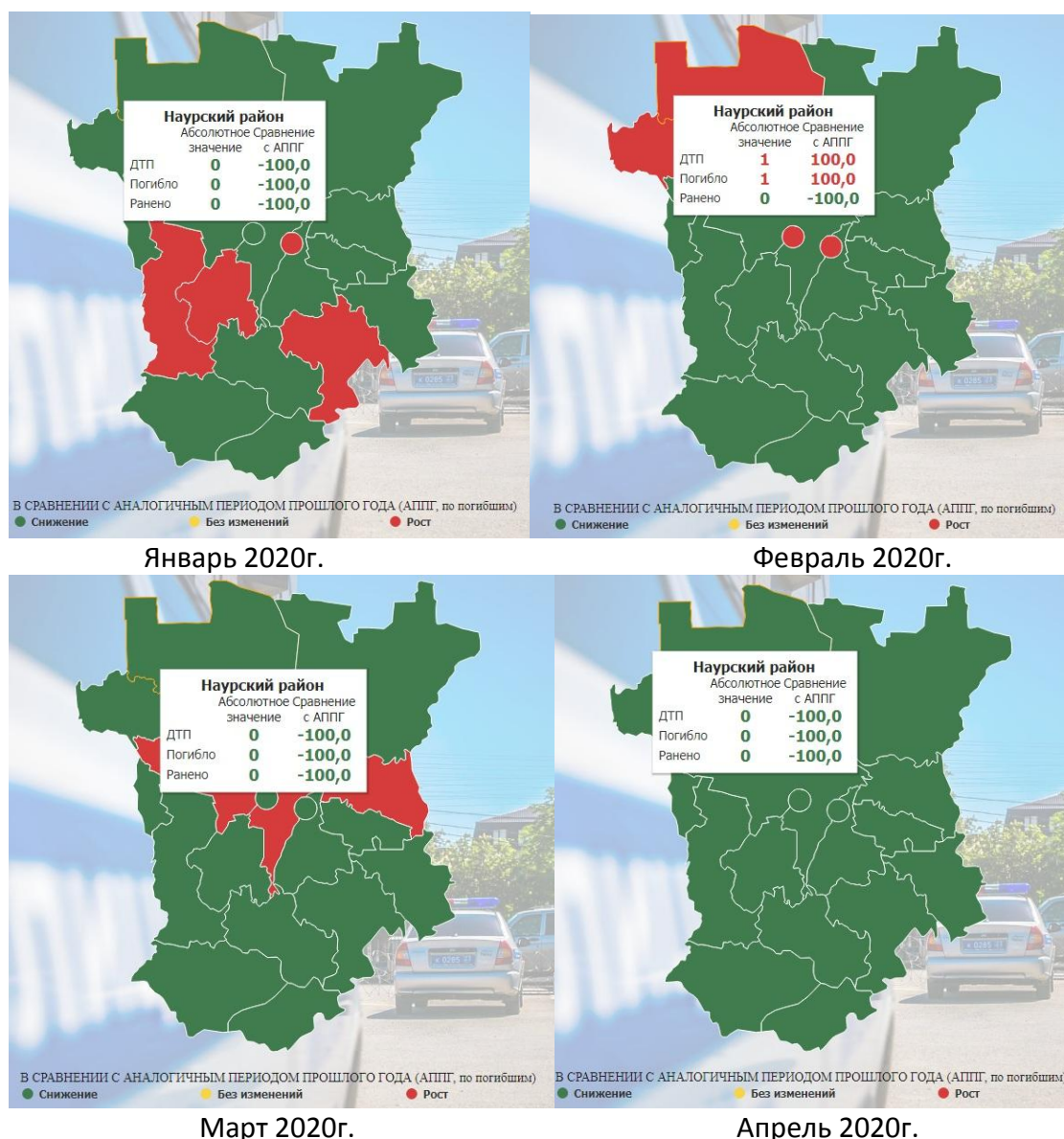


Рисунок 1.11.2. Картограммы дорожно-транспортных происшествий на территории Наурского муниципального района за январь-апрель 2020 год.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на территории Наурского муниципального района в 2019-нач. 2020 гг. являлись:

- опрокидывание транспортного средства;
- столкновение транспортных средств;
- наезд на пешехода.

Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий на территории Наурского муниципального района показал, что основными причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий являются:

- несоответствие скоростному режиму;

- превышение скорости;
- выезд на полосу встречного движения;
- нарушение правил обгона;
- несоблюдение очередности проезда;
- не предоставление беспрепятственного проезда;
- нарушение правил остановки и стоянки;
- отсутствие барьерных ограждений на аварийно-опасных участках автодорог;
- несоблюдение дистанции;
- нарушение правил проезда;
- эксплуатация неисправного транспортного средства;
- переход в неустановленном месте;
- неожиданный выход на проезжую часть;
- ходьба вдоль проезжей части;
- игра на проезжей части;
- несоответствие дорожных условий;
- иные нарушения пешеходами и водителями ПДД.

Аварии с участием транспортных средств происходят в основном на участках автодорог регионального значения: «А/д Ищёрская – Червленая», «А/д «Ищёрская - Грозный».

Мероприятиями КСОДД в целях снижения аварийности предусматривается локально-реконструктивные мероприятия, а так же устройство кольцевых развязок.

В существующих условиях ограниченности финансовых ресурсов, направляемых на дорожное хозяйство, целесообразно осуществлять мероприятия по повышению безопасности движения на наиболее опасных участках, ликвидируя возможные очаги концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети, и проводить организационные мероприятия для решения транспортной проблемы.

Профилактика дорожно-транспортного травматизма, разработка новых подходов в популяризации правил дорожного движения, обсуждение вопросов усиления взаимодействия между ведомствами в управлении безопасностью дорожного движения, определение первоочередных мер, которые направлены на улучшение ситуации на дорогах, должны стоять на контроле в уполномоченных органах.

Для эффективного решения проблем, связанных с дорожно-транспортной аварийностью, требуется непрерывно обеспечивать системный подход к реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

Основными техническими средствами организации дорожного движения являются дорожные знаки, информационные указатели, предназначенные для информирования об условиях и режимах движения водителей и пешеходов. Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и в целом повышают комфортабельность движения. Требуется установка дополнительных дорожных знаков в соответствии с ПОДД (требуется разработка).

Таким образом, к приоритетным задачам социального и экономического развития района в среднесрочной и долгосрочной перспективе относятся задачи по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Их достижение планируется путем улучшения организации дорожного движения, инфраструктуры автомобильных дорог, дисциплины среди участников дорожного движения, качества оказания медицинской помощи пострадавшим и т. д.

1.12. ОЦЕНКА И АНАЛИЗ УРОВНЯ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ, БЕЗОПАСНОСТЬ И
ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Основными факторами, неблагоприятно влияющими на окружающую среду, безопасность и здоровье населения являются: загрязнение атмосферного воздуха, воздействие шума.

Загрязнение атмосферы. Выброс в воздух дыма и газообразных загрязняющих веществ (диоксин азота и серы, озон) приводят не только к загрязнению атмосферы, но и к вредным проявлениям для здоровья, особенно к респираторным аллергическим заболеваниям.

Воздействие шума. Приблизительно 30% населения России подвергается воздействию шума от автомобильного транспорта с уровнем выше 55дБ. Это приводит к росту сердечно-сосудистых и эндокринных заболеваний. Воздействие шума влияет на познавательные способности людей, вызывает раздражительность.

В целях реализации Единой государственной системы экологического мониторинга на территории Чеченской Республики для обеспечения оценки достоверности, полноты и сопоставимости данных о состоянии окружающей среды и природных ресурсов, в соответствии с Федеральным законом от 10 января 2002 года N 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» и постановлением Правительства Российской Федерации от 31 марта 2003 года N 177 «Об организации и осуществлении государственного мониторинга окружающей среды (государственного экологического мониторинга)» создана территориальная система экологического мониторинга Чеченской Республики, которая является информационно-технической системой, реализующей получение, обработку и предоставление экологической информации о состоянии окружающей природной среды, природных ресурсов и природно-технических систем на территории Чеченской Республики.

На территории Чеченской Республики организуют и обеспечивают мониторинг природных сред и природных ресурсов следующие территориальные органы:

- Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды Чеченской Республики;
- Чеченский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды - филиал ФГБУ «Северо-Кавказское УГМС»;
- Управление Федерального агентства по недропользованию по Чеченской Республике (Чеченнедра);
- Территориальный отдел водных ресурсов ЗКБВУ (Западно-Каспийское бассейновое водное управление) по Чеченской Республике;
- Управление Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Чеченской Республике;
- Управление Федеральной службы по надзору в сфере природопользования по Чеченской республике;
- ФБУ «Российский центр защиты леса» - Филиал «Центр защиты леса Чеченской Республики».

Министерством природных ресурсов и экологии Российской Федерации был издан государственный доклад «О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2017 году», в разрезе субъектов Российской Федерации, в частности Чеченской республики.

Издание государственного доклада является двадцать шестым выпуском ежегодного официального документа и представляет собой систематизированный свод аналитической информации о состоянии окружающей среды, о происходящих в ней процессах и явлениях, о результатах оценки и прогноза изменений состояния окружающей среды под влиянием природных и антропогенных факторов и о предпринимаемых мерах для уменьшения негативного воздействия на окружающую среду.

Государственный доклад подготавливается в целях обеспечения реализации прав граждан на достоверную информацию о состоянии окружающей среды, служит основой для формирования и проведения государственной политики в области экологического развития Российской Федерации и определения приоритетных направлений деятельности органов государственной власти в этой области.

В 2017 г. общий объем выбросов загрязняющих веществ (включая выбросы от ж/д транспорта) по Чеченской республике составил 127 тыс. т, что на 3,3% меньше, чем в 2016 г. В последние годы наблюдается сокращение выбросов от стационарных источников - на 39,2%, и рост выбросов от автомобильного транспорта - на 37,1 %.

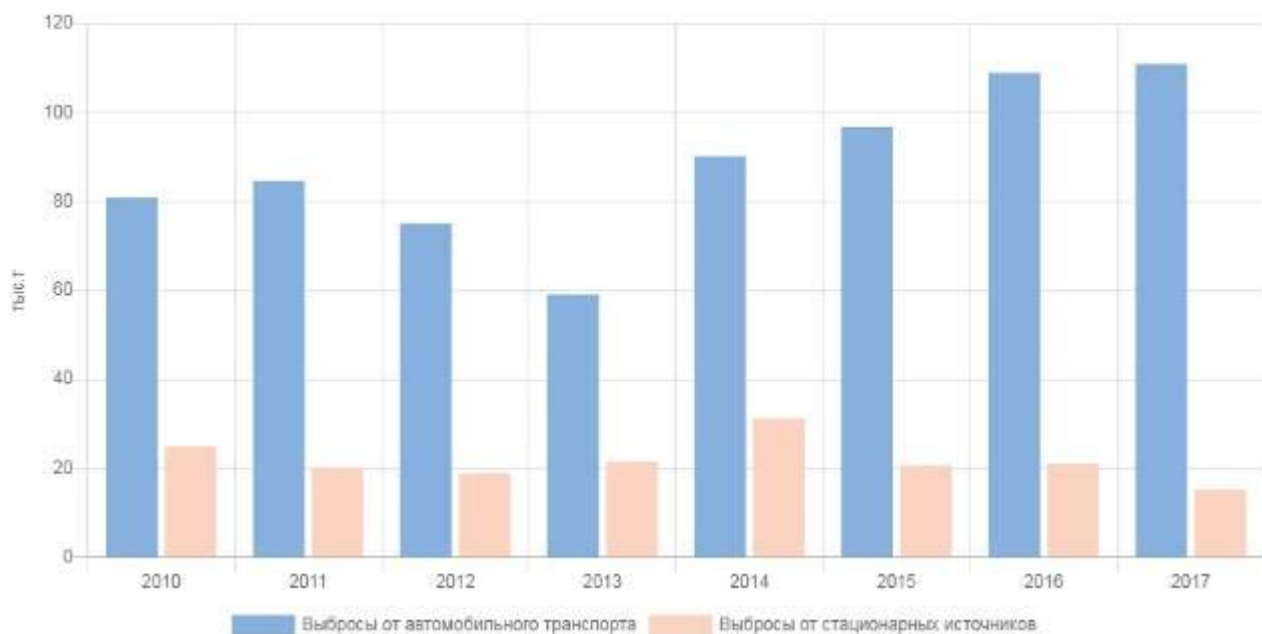


Рисунок 1.12.1. Динамика выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух на территории Чеченской республики

Компоненты выхлопных газов автотранспорта и вредных выбросов в атмосферу предприятий оседают на поверхности земли с дальнейшим вовлечением этих компонентов в биосферу, что негативно сказывается на окружающей среде, безопасность и здоровье населения.

В структуре выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников прослеживается сокращение выбросов оксида углерода в 3,2 раза, диоксида серы в 30 раз, оксидов азота - в 5 раз. Увеличились выбросы ЛОС (по сравнению с 2012 г.) - в 10 раз, выбросы твердых загрязняющих веществ почти не изменились.

*Таблица 1.12.1.
Структура выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников на территории Чеченской республики*

Выбросы, тыс. т	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Всего	25,0	20,2	18,9	21,5	31,3	20,7	21,1	15,2
твердые	11,7	11,7	11,6	12,2	12,2	12,2	12,3	11,6
CO	4,8	4,9	4,7	5,9	6,1	5,1	5,3	1,5
SO ₂	0,6	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,02
NO _x	0,5	0,5	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1
ЛОС	0,03	0,01	0,01	0,01	0,00	0,07	0,13	0,08

Нарушения природной среды в значительной мере связаны с развитием промышленности (нефтегазодобывающей, химической, нефтехимической, радиотехнической), транспорта, а также с военными действиями.

Количество автотранспорта неуклонно увеличивается, вместе с тем практически свернуты работы по снижению негативного воздействия на окружающую среду от него.

По территории Наурского муниципального района проходят участки региональных автодорог, следовательно, большую часть выхлопных газов территория района получает от транзитного транспорта и лишь малую долю составляют автомобили, принадлежащие жителям сельских поселений.

Основной вид приложения труда населения - сельское хозяйство, как второстепенный промышленность, образование, торговля и сфера обслуживания.

Наблюдения за состоянием воздуха в Наурском муниципальном районе не проводились.

Вторым возможным фактором загрязнения территории от транспорта является шумовое загрязнение. В связи с прохождением транзитных транспортных средств через территорию Наурского муниципального района, возможно, потребуется организация шумозащитных мероприятий вдоль наиболее интенсивных источников шума. Данные о проведении замера уровня шума на территории района отсутствуют.

Для улучшения качества атмосферного воздуха необходимо проводить следующие мероприятия:

- сократить общие выбросы вредных веществ в атмосферу, в том числе специфические – от автотранспорта и горящих факелов, на территории всей Республики;
- довести уровень выбросов вредных веществ в атмосферу от источников загрязнения до предельно допустимых. Обеспечить полное достижение санитарных норм и не превышение их по району в целом по всем вредным веществам;
- обеспечить перевод автотранспорта на менее токсичное газовое топливо и неэтилированные бензины, внедрение нейтрализаторов отработанных газов, строительство постов и пунктов контроля технического состояния автомобилей.

1.13. ОЦЕНКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту и зависит напрямую от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Финансирование мероприятий по содержанию и развитию транспортной инфраструктуры осуществляется за счет средств местного бюджета, субсидий в форме межбюджетных трансфертов, предоставляемых местному бюджету из федерального

или регионального бюджетов. Объем финансирования вышеуказанных мероприятий недостаточен и определяется ограниченными возможностями местного бюджета.

Принятие на федеральном и региональном уровне нормативных правовых актов, предусматривающих предоставление бюджету Наурского муниципального района субсидий в форме межбюджетных трансфертов, позволит привлечь дополнительные средства на выполнение мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры Наурского муниципального района.

Основные финансовые показатели Наурского муниципального района за 2018 год отображены в бюджете района и представлены в таблице 1.13.1⁸.

Таблица 1.13.1.
Бюджет Наурского муниципального района за 2018 год

Показатели	Ед. измерения	2018
Доходы местного бюджета фактически исполненные		
Всего	тысяча рублей	1176673.3
Налог на доходы физических лиц	тысяча рублей	248296.8
Акцизы по подакцизным товарам (продукции), производимым на территории Российской Федерации	тысяча рублей	6749.1
Налоги на совокупный доход	тысяча рублей	2381.2
Единый налог на вмененный доход для отдельных видов деятельности	тысяча рублей	1150.9
Единый сельскохозяйственный налог	тысяча рублей	529.5
Государственная пошлина	тысяча рублей	577.3
Доходы от использования имущества, находящегося в государственной и муниципальной собственности	тысяча рублей	482.7
Платежи при пользовании природными ресурсами	тысяча рублей	88.7
Плата за негативное воздействие на окружающую среду	тысяча рублей	88.7
Доходы от продажи материальных и нематериальных активов	тысяча рублей	107.7
Безвозмездные поступления	тысяча рублей	916146.8
Безвозмездные поступления от других бюджетов бюджетной системы Российской Федерации	тысяча рублей	916146.8
Дотации бюджетам бюджетной системы Российской Федерации образований	тысяча рублей	92292.5
Субсидии бюджетам бюджетной системы Российской Федерации	тысяча рублей	11987.6
Субвенции бюджетам субъектов Российской Федерации и муниципальных образований	тысяча рублей	811866.7
Из общей величины доходов - собственные доходы	тысяча рублей	364806.6

⁸ В соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики. БД ПМО Чеченская Республика. Показатели, характеризующие состояние экономики и социальной сферы муниципального образования.

Показатели	Ед. измерения	2018
Расходы местного бюджета, фактически исполненные		
Всего	тысяча рублей	1158829.6
Общегосударственные вопросы	тысяча рублей	64340.3
Национальная безопасность и правоохранительная деятельность	тысяча рублей	9482.8
Национальная экономика	тысяча рублей	12366.6
Дорожное хозяйство	тысяча рублей	8927.6
Другие вопросы в области национальной экономики	тысяча рублей	3439
Жилищно-коммунальное хозяйство	тысяча рублей	25261.4
Образование	тысяча рублей	839649.4
Культура, кинематография	тысяча рублей	95185.9
Физическая культура и спорт	тысяча рублей	1000
Социальная политика	тысяча рублей	30155.9
Межбюджетные трансферты общего характера бюджетам бюджетной системы Российской Федерации	тысяча рублей	74894.3
Дотации на выравнивание бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации и муниципальных образований	тысяча рублей	70399.1
Профицит, дефицит (-) бюджета муниципального образования (местного бюджета), фактически исполнено	тысяча рублей	17843.7
Расходы бюджета муниципального образования на содержание работников органов местного самоуправления в расчете на одного жителя муниципального образования	тысяча рублей	613.9
Доля налоговых и неналоговых доходов местного бюджета (за исключением поступлений налоговых доходов по дополнительным нормативам отчислений) в общем объеме собственных доходов бюджета муниципального образования (без учета субвенций)	процент	22.6

В бюджете⁹ Наурского муниципального района на 2018 год в расходной части (на дорожное хозяйство (дорожные фонды)) было предусмотрено 8927.6 тыс. руб. Большая часть объема финансирования составили субсидии в форме межбюджетных трансфертов, предоставляемых местному бюджету из федерального или регионального бюджетов.

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств.

Реализация мероприятий комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) сопряжена со следующими рисками:

⁹ В соответствии с данными Федеральной службы государственной статистики. БД ПМО Чеченская Республика. Показатели, характеризующие состояние экономики и социальной сферы муниципального образования.

- риск ухудшения социально-экономической ситуации в стране, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания внутрипоселковых автомобильных дорог общего пользования;
- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации КСОДД существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных в КСОДД величин показателей.

2. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОЧЕРЕДНОСТЬ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ

В соответствии с приказом Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» сформированы принципиальные предложения и решения по следующим мероприятиям ОДД:

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

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

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

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

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

6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств;

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

8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств;

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

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

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

12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;

13) организации движения маршрутных транспортных средств;

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

15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения;

- 16) организации пропуска транзитных транспортных средств;
- 17) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств;
- 18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;
- 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов;
- 20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям;
- 21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- 22) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.
- 23) установка барьерного ограждения на опасных участках автодорог.

2.1. РАЗДЕЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ОДНОРОДНЫЕ ГРУППЫ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КАТЕГОРИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, СКОРОСТИ И НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ, РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ИХ ПО ВРЕМЕНИ ДВИЖЕНИЯ

Создание однородных транспортных потоков способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности улиц и дорог (полос), а также ликвидирует «внутренние» конфликты в потоке. Разделение транспортных потоков осуществляется в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.

По результатам проведенного обследования УДС в Наурском районе и населенных пунктах предлагается установить запрет движения грузового транспорта, в том числе осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, в жилых частях населенных пунктов на жилых улицах. Сохранение свободного движения грузового автотранспорта необходимо обеспечить по основным улицам села, одновременно являющихся транзитными участками автодорог регионального значения. Это автодороги регионального значения «А/д Ищерская – Червленая», «А/д Ищерская – Грозный» и «А/д Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы - Каргалинская, а также подъезды от них к населенным пунктам.

Для запрещения движения грузового потока по УДС на прилегающих улицах необходимо установить дорожные знаки 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено». Также для указания разрешенного маршрута движения грузового транспорта допускается устанавливать на пересечениях дорожные знаки 6.15.1 – 6.15.3 «Направление движения для грузовых автомобилей».

Для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах движения в черте поселения предлагается произвести установку на въездах в поселение и основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения грузового транспорта.

Предлагаемые маршруты движения грузового транспорта распространяются в том числе на транзитные потоки.

Мероприятий по организации выделенных полос движения общественного транспорта на территории Наурского района не предусматривается.

Других мероприятий по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения не предлагается.

2.2. ПОВЫШЕНИЕ ПРОПУСКНОЙ СПОСОБНОСТИ ДОРОГ, В ТОМ ЧИСЛЕ
ПОСРЕДСТВОМ УСТРАНЕНИЯ УСЛОВИЙ, СПОСОБСТВУЮЩИХ СОЗДАНИЮ ПОМЕХ
ДЛЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ СОЗДАЮЩИХ УГРОЗУ ЕГО БЕЗОПАСНОСТИ,
ФОРМИРОВАНИЮ КОЛЬЦЕВЫХ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ И ПРИМЫКАНИЙ ДОРОГ,
РЕКОНСТРУКЦИИ ПЕРЕКРЕСТКОВ И СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНЫХ РАЗВЯЗОК

Предлагаемые мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений, реконструкции перекрестков приведены в подразделах 2.1, 2.18, 2.21, 2.22.

Из основных мероприятий можно перечислить:

- Организация (строительство) пересечений с кольцевой развязкой движения транспорта на пересечении автодорог регионального значения «А/д Ищерская – Червленая» и «А/д Ищерская – Грозный» западнее ст. Ищерская, а также в ст. Ищерская на пересечении автодороги «А/д Ищерская – Грозный» и ул. Советская;
- реконструкция наиболее загруженных пересечений и примыканий на региональных автодорогах и основных улицах сел с организацией дополнительных полос для организации правых и левых поворотов (полосы разгона и торможения).
- организация выделенных путей пешеходного движения на основных улицах населенных пунктов: ст. Наурская, ст. Калиновская, село Алпатово, станица Ищерская, станица Мекенская, село Новотерское, с. Чернокозово и ряде других населенных пунктов района (вместе с пешеходными ограждениями по всей их протяженности в черте застроенной части населенных пунктов;
- Организация светофорного регулирования в ст. Ищерская (на пересечении ул. Выезная и Пролетарская);

2.3. ОПТИМИЗАЦИЯ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, УПРАВЛЕНИЕ СВЕТОФОРНЫМИ ОБЪЕКТАМИ, ВКЛЮЧАЯ АДАПТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

В настоящее время на территории Наурского муниципального района расположено 3 светофорных объекта для регулирования дорожного движения:

- ст. Наурская на пересечении ул. Октябрьская и ул. Красная;
- с. Чернокозово на пересечении ул. Мира и ул. Ревазова;
- ст. Калиновская пересечение улиц им. А. Кадырова и им. В. Котика.

Анализ транспортной ситуации показал необходимость установки дополнительного светофорного объекта для регулирования дорожного движения в ст. Ищёрская на пересечении ул. Выездная и ул. Пролетарская (участки региональных автодорог).

Оптимизация режимов светофорного регулирования - один из самых доступных и менее затратных инструментов для улучшения транспортной ситуации. С помощью специальных программ проводится микро моделирование транспортных потоков на отдельных ключевых транспортных узлах, результатом которого является разработка концепции мероприятий по увеличению пропускной способности отдельно рассматриваемого узла в краткосрочной перспективе.

Для борьбы с образованием заторов на улично-дорожной сети (УДС) на светофорном объекте применяется адаптивное управление, которое позволит повысить пропускную способность существующей УДС сельского поселения.

В процессе разработки КСОДД были проведены исследования светофорных объектов в ст. Наурская на пересечении ул. Октябрьская и ул. Красная, в с. Чернокозово на пересечении ул. Мира и ул. Ревазова, в ст. Калиновская на пересечении улиц им. А. Кадырова и им. В. Котика. На данных участках были проведены обследования интенсивности транспортных средств и пешеходов, а также существующих режимов работы светофорных объектов, был выполнен расчет режимов светофорной сигнализации на основании существующих интенсивностей движения на объектах, определенных обследованиями.

Принцип действия адаптивного управления светофорными объектами следующий. Выбирается несколько регулируемых перекрестков, находящихся рядом и имеющих «влияние» друг на друга посредством транспортного потока. На улично-дорожной сети в непосредственной близости от перекрёстка устанавливают специальные датчики - детекторы транспорта. Детекторы собирают информацию о характеристиках транспортного потока - его интенсивности и скорости - и передают в промышленный компьютер, располагающийся в одном из контроллеров выбранных светофорных объектов. Количество датчиков определяется исходя из сложности и геометрии пересечений. Компьютер посредством специального программного обеспечения определяет необходимую длительность разрешающего сигнала светофора для всех направлений на каждом из светофорных объектов и координирует их работу.

Таким образом, адаптивное регулирование позволяет равномерно разгружать

все направления на перекрёстках, пропуская только то количество транспорта, которое сможет пропустить соседний перекрёсток. Светофор не будет «вхолостую» гореть зелёным светом для направлений, где нет автомобилей, передав это время более загруженному направлению.

В настоящее время необходимости в адаптивном управлении существующих и планируемых светофорных объектов на территории Наурского муниципального района нет.

2.4. СОГЛАСОВАНИЕ (КООРДИНАЦИЯ) РАБОТЫ СВЕТОФОРНЫХ ОБЪЕКТОВ (СВЕТОФОРОВ) В ГРАНИЦАХ ТЕРРИТОРИЙ, ОПРЕДЕЛЕННЫХ В ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Координированным управлением - называют согласованную работу ряда светофорных объектов, с целью сокращения задержки транспортных средств, сущность координации заключается в включении на последующем перекрестке, по отношению к предыдущему, зеленого сигнала с некоторыми сдвигами. Длительность сдвига зависит от времени движения транспортных средств между перекрестками.

Транспортные средства следуют как бы по расписанию, они прибывают к очередному перекрестку в тот момент, когда на нем в данном направлении движения включается зеленый сигнал.

С помощью координированного управления уменьшается число неоправданных остановок и торможений в потоке и уменьшаются транспортные задержки. Такой способ управления называется «зеленой волной».

Координированное управление может быть реализовано при выполнении ряда условий:

- 1) Наличие не менее 2-х полос движения в каждом направлении.
- 2) Одинаковый цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координации;
- 3) Расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 метров.

Первое условие связано с необходимостью безостановочного движения транспортных средств с рекомендуемой скоростью и своевременного прибытия их к очередному перекрестку, при узкой проезжей части вероятность задержки в пути увеличивается, так как затруднен объезд возможных препятствий на дороге.

Второе условие – одинаковый цикл на всех перекрестках:

- 1) Обеспечивает необходимую периодичность смены цикла.
- 2) Сохранение расчетного сдвига включения фаз, разрешающих движение вдоль маршрутов координации.

Третье условие – ограничение длины перегона связано с процессом групп

образования в транспортном потоке. Прибытие автомобилей к перекрестку, удаленному от предыдущего на большое расстояние будит носить случайных характер, взаимосвязь с соседним перекрестком, по которому при большом расстоянии прерывается.

Группообразный характер потоков играет большую роль при организации координированного управления, чем короче расстояние между перекрестками, тем меньше вероятность распада группы транспортных средств. Меньше тратится времени для её пропуска на следующем перекрестке.

При увеличении временного разрыва группа распадается и длительность зеленого сигнала на последующем перекрестке необходимо увеличить. Это ущемляет интересы конфликтующего направления, можно лишь пропустить только часть группы, задерживая входящие в ее состав медленно движущиеся транспортные средства. Остановленные у стоп линии на запрещающий сигнал ТС пройдут данный перекресток лишь в следующем цикле вместе с очередной группой.

При расстоянии между соседними перекрестками более 800 м в связи с полным распадом группы её задержанная часть резко увеличится и координированное управление становится малоэффективным.

На территории Наурского муниципального района нецелесообразно вводить координированное управление светофорными объектами, так как на территории района не выполняется первое условие - нет 2-х полосного движения в каждом направлении, а так же расстояние между ближайшими светофорными объектами более 800 м.

2.5. РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ И ВЕЛОСИПЕДИСТОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВУ И ОБУСТРОЙСТВУ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ

Наиболее оптимальным подходом к организации пешеходных пространств является связывание участков пешеходной инфраструктуры и зон в единую сеть. Эта сеть связывает между собой разнообразные объекты притяжения в населенном пункте и является частью улично-дорожной сети, однако также включает в себя планировочные элементы рекреационных, селитебных и других пространств.

К пешеходной инфраструктуре относятся: пешеходные улицы, площади с пешеходными зонами, парки, скверы, набережные, надземные (подземные) пешеходные переходы и мосты, также пешеходные тротуары улично-дорожной сети.

По итогам выполненного анализа существующего положения с учетом мероприятий муниципальных программ и документов территориального планирования предлагается система мероприятий по созданию необходимой инфраструктуры для пешеходного движения. Поскольку КСОДД разрабатывается на всю территорию Наурского района мероприятия предлагаются либо для всего района в целом либо по сельским поселениям также в целом, выделяя лишь основные наиболее значимые и крупные в отдельные пункты.

Основными мероприятиями по совершенствованию условий пешеходного движения, предлагаемыми на территории Наурского района являются:

- Учет мероприятий и программы «Формирование современной городской среды на территории Наурского муниципального района на 2018-2022 годы»:
 - Благоустройство парка в с. Рубежное, ул. Ленина (12438 м²);
 - Благоустройство парка в ст. Мекенская ул. Школьная (9136 м²);
 - Благоустройство аллеи в ст. Наурская, ул. Х. Батырова (8750 м²);
 - Благоустройство центральной улицы в ст. Наурская, ул. А.Х. Кадырова (52000 м²);
 - Благоустройство центральной улицы в ст. Ищерская, ул. Советская (48000 м²);
 - Благоустройство центральной улицы в с. Алпатово, ул. Вокзальная (3000 м²).
- Доведения до нормативных параметров, ремонт существующих пешеходных тротуаров на основных улицах центров сельских поселений на весь период действия КСОДД:
 - Наурское сельское поселение – 5,8 км;
 - Алпатовское сельское поселение – 4,6 км;
 - Мекенское сельское поселение – 1,5 км;
 - Николаевское сельское поселение – 2,0 км;
 - Новотерское сельское поселение – 3,0 км;
 - Рубеженское сельское поселение – 3,0 км;
- Устройство пешеходных тротуаров с твердым покрытием на участках региональных дорог с интенсивным движением в черте населенных пунктов на первую очередь (общая протяженность) в сельских поселениях:
 - Наурское сельское поселение – 2,4 км;
 - Алпатовское сельское поселение – 2,8 км;
 - Ищерское сельское поселение – 4,1 км;
 - Калиновское сельское поселение – 3,5 км;
 - Левобереженское сельское поселение – 2,7 км;
 - Мекенское сельское поселение – 1,9 км;
 - Николаевское сельское поселение – 1,8 км;
 - Ново-Солкушинское сельское поселение – 1,5 км;

- Новотерское сельское поселение – 1,9 км;
 - Рубежненское сельское поселение – 0,5 км;
 - Савельевское сельское поселение – 2,0 км;
 - Ульяновское сельское поселение – 0,6 км;
 - Фрунзенское сельское поселение – 1,1 км;
 - Чернокозовское сельское поселение – 3,35 км;
- Организация пешеходных тротуаров на основных улицах наиболее крупных населенных пунктах района:
- Наурское СП – 4,8 км – ул. Московская, ул. Октябрьская, ул. А.Х. Кадырова (Юбилейная), ул. Алленова, ул. МОПР;
 - Алпатовское СП - 4,85 км в с. Алпатово (ул. Красноармейская, ул. Дружбы, ул. Ленина), а также в с. Свободное;
 - Ищерское СП - 3,9 км (участок ул. Советская, ул. Голикова, ул. Парашютно-Десантная, ул. Пушкина, ул. Заводская);
 - Калиновское СП - 6,5 км (ул. Красная, ул. Валентина Котика, ул. Кооперативная, участок ул. Пятигорская, ул. Северная);
 - Левобережненское СП - 1,5 км (ул. Гагарина, ул. Комсомольская);
 - Мекенское СП - 2,3 км (участок ул. Школьная, ул. Кооперативная, ул. Советская);
 - Николаевское СП - 1,8 км (участок ул. Мира, ул. Советская, участок ул. Ленина);
 - Ново-Солкушинское СП - 1,7 км (участок ул. Мира, ул. Школьная, участок ул. Ленина);
 - Новотерское СП - 2,8 км (участок ул. Карла Маркса, участок ул. Школьная, участок ул. Закриева, участок ул. Дружбы);
 - Рубежненское СП - 2,45 км (на основных улицах с. Рубежное – ул. Ленина, ул. Садовая и на ряде других улицах);
 - Савельевское СП - 2,1 км (ул. Шерипова, участок ул. Кирова, участок ул. Ленина);
 - Ульяновское СП - 1,2 км (ул. Ленина, участок ул. Виноградная, участок ул. Свободная);
 - Фрунзенское СП - 0,9 км (на основных улицах с. Рубежное - ул. Х. Нурадилова и др.);

- Чернокозовское СП - 2,05 км (ул. Дзержинского, ул. Спортивная, ул Терская, х. Капустино - ул Школьная);
- Строительство новых пешеходных тротуаров на всех существующих и планируемых улицах населенных пунктов Наурского района (за расчетным сроком КСОДД);
- Обустройство пешеходных переходов возле всех существующих и планируемых остановок общественного транспорта на первую очередь (49 шт);
- оборудование существующих пешеходных переходов дорожными знаками с внутренним освещением в целях улучшения видимости в темное время суток, в частности, нерегулируемых пешеходных переходов, применяются дорожные знаки 5.19.1 или 5.19.2 с внутренним освещением и световозвращающей поверхностью «Пешеходный переход» по ГОСТ 52290 – 2004 на первую очередь;
- Оборудование новых пешеходных переходов на региональной дороге дорожными знаками с внутренним освещением в целях улучшения видимости в темное время суток, в частности, нерегулируемых пешеходных переходов, применяются дорожные знаки 5.19.1 или 5.19.2 с внутренним освещением и световозвращающей поверхностью «Пешеходный переход» по ГОСТ 52290 – 2004 на первую очередь.
- Обустройство пешеходных переходов на пересечении основных улиц и улиц с интенсивным движением (преимущественно на автодорогах регионального значения) (в том числе на месте существующих), а также при локально реконструктивных мероприятиях на первую очередь и на расчетный срок:
 - Наурское сельское поселение – 36 шт (преимущественно на автодороге регионального значения в границах населенного пункта, на основных улицах населенного пункта и ряде прилегающих улиц);
 - Алпатовское сельское поселение – 24 шт (преимущественно на автодороге регионального значения, на основных улицах населенного пункта и ряде прилегающих улиц);
 - Ищерское сельское поселение – 30 шт (преимущественно на автодороге регионального значения, на основных улицах населенного пункта и ряде прилегающих улиц);
 - Калиновское сельское поселение – 28 шт (преимущественно на автодороге регионального значения, на основных улицах населенного пункта и ряде прилегающих улиц);
 - Левобереженское сельское поселение – 10 шт (преимущественно на автодороге регионального значения, на основных улицах населенного пункта и ряде прилегающих улиц);

- Мекенское сельское поселение – 16 шт (преимущественно на автодороге регионального значения, на основных улицах населенного пункта и ряде прилегающих улиц);
 - Николаевское сельское поселение – 12 шт ((преимущественно на автодороге регионального значения, на основных улицах населенного пункта и ряде прилегающих улиц);
 - Ново-Солкушинское сельское поселение – 16 шт (преимущественно на автодорогах регионального значения в черте населенных пунктов);
 - Новотерское сельское поселение – 20 шт (преимущественно на автодорогах регионального значения в черте населенного пункта, ряде прилегающих улиц, а также на основных улицах населенного пункта);
 - Рубеженское сельское поселение – 14 шт (преимущественно на автодорогах регионального значения в черте населенного пункта, ряде прилегающих улиц, а также на основных улицах населенного пункта);
 - Савельевское сельское поселение – 14 шт (преимущественно на автодорогах регионального значения в черте населенного пункта, ряде прилегающих улиц, а также на основных улицах населенного пункта);
 - Ульяновское сельское поселение - 10 шт (преимущественно на автодорогах регионального значения в черте населенного пункта, ряде прилегающих улиц, а также на основных улицах населенного пункта);
 - Фрунзенское сельское поселение – 8 шт (преимущественно на автодорогах регионального значения в черте населенного пункта, ряде прилегающих улиц, а также на основных улицах населенного пункта);
 - Чернокозовское сельское поселение – 15 шт (преимущественно на автодорогах регионального значения в черте населенного пункта, ряде прилегающих улиц, а также на основных улицах населенного пункта).
- Организация уличного освещения в местах обустроенных пешеходных переходов на первую очередь и расчетный срок;
 - Обустройство ограждения по обеим сторонам автодорог регионального значения с относительно высокими показателями интенсивности движения транспорта (со значительными показателями транзитного потока) в границах застроенной территории населенных пунктов:
 - Наурское сельское поселение – 2,0 км;

- Алпатовское сельское поселение – 1,1 км;
 - Ищерское сельское поселение – 3,2 км;
 - Мекенское сельское поселение – 1.9 км;
 - Николаевское сельское поселение – 0,4 км;
 - Новотерское сельское поселение – 1,9 км;
 - Рубежненское сельское поселение – 0,5 км;
 - Савельевское сельское поселение – 0,6 км;
 - Чернокозовское сельское поселение – 2,75 км
- В рамках дополнительных мероприятий для обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении предлагается обустройство ограждений в местах пешеходных переходов рядом с образовательными учебными заведениями в населенных пунктах Наурского района в местах их отсутствия, а также рядом с вновь строящимися зданиями образовательного назначения (в районе 28 школ и 13 детских садов). Максимальная протяжённость ограждений (смотреть это пункт с учетом мероприятий по организации ограждений вдоль региональных дорог в черте населенных пунктов) может составить около 2,2 км.
- Установка светофорных объектов в местах на пешеходных переходах на участках автодорог регионального значения «А/д Ищерская – Червленая», «А/д Ищерская - Грозный» и некоторых подъездах к ним (подъезды к ст. Наурская и ст. Ищерская), а также на вновь организуемых пешеходных переходах, а также у пешеходных переходов рядом с образовательными учреждениями (при их отсутствии) (общее возможное количество 138 шт).

Графическая схема размещения основных существующих и планируемых пешеходных переходов на территории районного центра (станция Наурская) отображена на рис. 2.5.1.

- привлекательность (велотранспортная инфраструктура должна обеспечивать освещение, эстетику, интеграцию с окружающим пространством, доступ к объектам сервиса, торговли).

Важной составляющей развития современных городов и сельских населенных пунктов и в частности улично-дорожной сети является интеграция в нее велосипедной инфраструктуры. В свою очередь к основной велосипедной инфраструктуре относятся: велосипедные дорожки, велосипедные полосы на улично-дорожной сети, парковки для хранения велосипедов, учреждения по предоставлению услуг проката и технического обслуживания велотранспорта или его аналогов.

Одними из направлений развития велосипедной инфраструктуры является организация велосипедного движения на расстояниях, для которых не имеет смысла использование индивидуального транспорта, а также как возможности частичной его альтернативной замены. По функциональной специализации можно выделить 3 типа велосипедных маршрутов: повседневно-трудовые, рекреационно-туристические и физкультурно-спортивные. Маршруты, проходящие у зон отдыха, приобретают особое значение для поездок выходного дня. Основным отличием трех целей поездок является: в первом случае - возможность как можно быстрее попасть из одного пункта в другой; во втором случае - поездка предполагает отдых, осмотр достопримечательностей и спокойный темп передвижения, в третьем – в тренировочных целях спортсменов, людей, занимающихся физкультурно-оздоровительными поездками, детские спортивные группы.

Узловыми точками и объектами притяжения маршрутной сети велосипедного вида транспорта могут являться:

- транспортно-пересадочные узлы;
- новые и перспективные районы комплексного жилищного строительства (микрокорреспонденция);
- территории и объекты, имеющие туристически привлекательное значение;
- территории, имеющие рекреационный потенциал для отдыха населения (парки, бульвары, набережные);
- территории, имеющие рекреационный потенциал для отдыха населения пригородного типа (лесопарки, особо охраняемые территории, водоемы, реки).

Наиболее оптимальным подходом к организации велосипедного движения является связывание участков велосипедных дорожек и полос в единую сеть. Эта сеть связывает между собой разнообразные объекты и территории притяжения и может являться как частью улично-дорожной сети, так и размещаться на территории других планировочных элементов населенного пункта, имеющих рекреационное, селитебное или другое назначение.

Оценка современного состояния велосипедного движения в Наурском районе показала полное отсутствие всех элементов велосипедной инфраструктуры.

Передвижение велосипедистов осуществляется по проезжей части или тротуарам существующей улично-дорожной сети. Таким образом инфраструктура велосипедного движения на территории Наурского района не получила развития.

Основные минимально необходимые требования при проектировании велотранспортной инфраструктуры в местных условиях:

1) Проектируемые и существующие велопешеходные дорожки и иные объекты велотранспортной инфраструктуры должны обеспечивать безопасные условия движения велосипедистов и пешеходов.

2) Устройство велодорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры не должно ухудшать условий обеспечения БДД, использования и содержания проезжей части и тротуаров, элементов благоустройства сети дорог.

3) Устройство велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры на тротуарах за счет сужения полос движения пешеходов допускается при наличии соответствующего технико-экономического обоснования при условии обеспечения прохода для пешеходов шириной не менее 3,0 м.

4) Велополосы, устраиваемые на проезжей части в виде выделенных полос, обозначаются знаком 1.23.3 в соответствии с ПДД и отделяются от полос движения транспорта разметкой в соответствии с п. 1.2.1 (сплошной линией). Стоянка и остановка транспортных средств за исключением остановочных пунктов, устройство парковок на велополосах не допускается.

5) Устройство велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры следует предусматривать в качестве самостоятельных элементов сети дорог на стадии проектирования, строительства и реконструкции участков сети дорог, зон жилой и исторической застройки, общественных центров, в том числе торговых центров, учебных заведений, зон рекреации, на объектах транспорта (включая автовокзалы, автостанции, остановочные пункты) и на подходах к ним.

6) При устройстве велополос, велопешеходных дорожек и иных объектов велотранспортной инфраструктуры в пределах существующих объектов, указанных в вышестоящем пункте, следует предусматривать разделение потоков транспорта, велотранспорта и пешеходов.

7) Велополосы на сети дорог выделяются и обозначаются дорожными знаками и разметкой в соответствии с ПДД и ГОСТ Р 52289-2004.

8) Велодорожки и велопешеходные дорожки, образующие велотранспортные маршруты местного значения, должны соединяться между собой с обеспечением сквозного проезда в соседние кварталы для создания непрерывной сети велодорожек.

Параметры велополос и велодорожек

1. Ширина велополос в населенных пунктах при движении велотранспорта в одном направлении для вновь проектируемых, строящихся, реконструируемых или капитально ремонтируемых участков сети дорог принимается равной не менее 1,5 м

для каждой полосы движения. При организации движения во встречных направлениях, или при устройстве велопешеходных дорожек на тротуарах шириной менее 4,5 м ширина каждой полосы движения велосипедистов принимается не менее 1,3 м.

Расчетные параметры велодорожек и велополос следует принимать по таблице 10 согласно СП 42.13330.2011 «Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 2.5.1.
Расчетные параметры велодорожек и велополос.

Таблица 12 – Расчетные параметры велодорожек и велополос Категория велодорожки	Расчетная скорость движения одиночного велосипедиста км/ч	Ширина полосы движения, м	Число полос движения, шт.	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон,
Обособленная	20	1,50	1...2	30	40
Изолированная	30	1,50	2...4	50	30

2. В случаях размещения велополосы в пределах проезжей части, велосипедисты являются участниками дорожного движения и подчиняются общим правилам дорожного движения, при этом:

- велополосы должны быть непрерывными, при пересечении других улиц разрывы в велодорожках не допускаются;
- на перекрестках изменение направления велополос с углом более 120° не допускаются;
- правая сторона велополосы на проезжей части ограничивается сплошной линией, левая кромка которой должна проходить на расстоянии не менее 0,25 м от бортового камня;
- пересечение улиц при невозможности выделения велополосы осуществляется велосипедистами по регулируемым и нерегулируемым пешеходным переходам, ширина перехода в этом случае должна быть увеличена на 1,5 м;
- велополоса должна быть выделена цветом, вдоль нее возможно устройство искусственных неровностей на дорожном покрытии.

3. Рекомендуемые геометрические параметры велополос должны соответствовать таблице 2.5.2.

Таблица 2.5.2.

Рекомендуемые геометрические параметры велополос

Нормируемый параметр	Минимальные значения при новом строительстве, реконструкции, капитальном ремонте дорог		Минимальные значения в стесненных* и особо стесненных** условиях
Расчетная скорость движения, км/ч	20	30	20* (15**)
Ширина проезжей части одной полосы велодорожки, м, не менее:			
однополосного одностороннего	1,5	1,5	1,3* (1,2**)
двухполосного одностороннего	1,5	1,5	не применяется
двухполосного со встречным движением	1,5	1,5	не применяется
Ширина велодорожки и тротуара с выделением велодорожки цветом покрытия, м	4,5	4,5	4,5*
Ширина обочин отдельно устроенной велодорожки, м	0,5	0,5	не применяется
Наименьший радиус кривых в плане, м:			
- при отсутствии виража	45	50	15
- при устройстве виража	30	45	15
Максимальный продольный уклон, —	80	70	60
Габарит по высоте, м	2,5	2,8	2,5
Примечания			
* под стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0...4,5 м, улицы с одной полосой движения в каждом направлении, размещение рельсового наземного городского электрического транспорта (трамваи) на одной из сторон проезжей части.			
** под особо стесненными условиями понимаются ширина тротуара 3,0 м и менее вдоль улиц с одной полосой движения в каждом направлении.			
*** с учетом требований п.п. а-в, изложенных в «Методических рекомендациях по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требования к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации».			

4. При размещении велодорожек необходимо обеспечить расстояние:

до проезжей части, опор, деревьев – 0,5...0,75 м;

до тротуаров – 0,25...0,5 м;

до парковок автомобилей, киосков, остановочных пунктов – 0,5...0,75 м;

до элементов озеленения, урн, малых архитектурных форм – 0,5 м.

5. При разработке архитектурно-планировочных решений для строительства, реконструкции, капитального ремонта сети дорог, пешеходных тротуаров, пешеходных зон, пешеходных улиц, иных объектов поселковой транспортной инфраструктуры в части размещения и благоустройства велополос, велопешеходных дорожек, велодорожки, пешеходных тротуаров, пешеходных зон рекомендуется пользоваться действующими нормативными документами с учетом положений вышеуказанных Методических рекомендаций.

6. В зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует предусматривать выделенные велодорожки, предназначенные для рекреационного использования (прогулок и занятий физкультурой и спортом), иные элементы велотранспортной инфраструктуры. Ширина велодорожки в зонах массового отдыха населения должна быть не менее 3,0 м и предусматривать возможность встречного движения велосипедистов.

Требования к покрытиям велодорожек

1. Устройство покрытий велодорожек выполняется в соответствии с общими правилами устройства дорожных покрытий для улиц и тротуаров населенных пунктов.

2. Верхний слой покрытия велодорожек следует устраивать из асфальтобетона, цементобетона или каменных материалов, обработанных вяжущими, а при проектировании велопешеходных дорожек с выделением полос для движения велосипедистов – с применением цветных покрытий противоскольжения в соответствии с требованиями ГОСТ 32753-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования».

Велосипедные парковки.

1. Велопарковки устраиваются возле учебных заведений, кинотеатров, магазинов площадью более 100 м², торговых центров, обзорных площадок, музеев, пересадочных узлов, иных объектов.

2. Габаритные размеры велопарковки на 1 велосипед принимаются в размере не менее 1,2 м² при длине парковочного места не менее 2 м.

3. При устройстве многорядной велопарковки должен быть обеспечен проезд (проход) между рядами шириной не менее 1,5 м.

4. Велопарковка может быть организована с диагональным расположением велосипедов, когда велосипеды припаркованы под углом 45°, рули не так сильно мешают велопарковке. Расстояние между велосипедами можно уменьшить до 50 см (или до 40 см в стесненных условиях) см, а глубину велопарковки – до 1,4 м. При такой велопарковке пройти к ней можно только в одном направлении (рисунки 2.5.2 и 2.5.3).

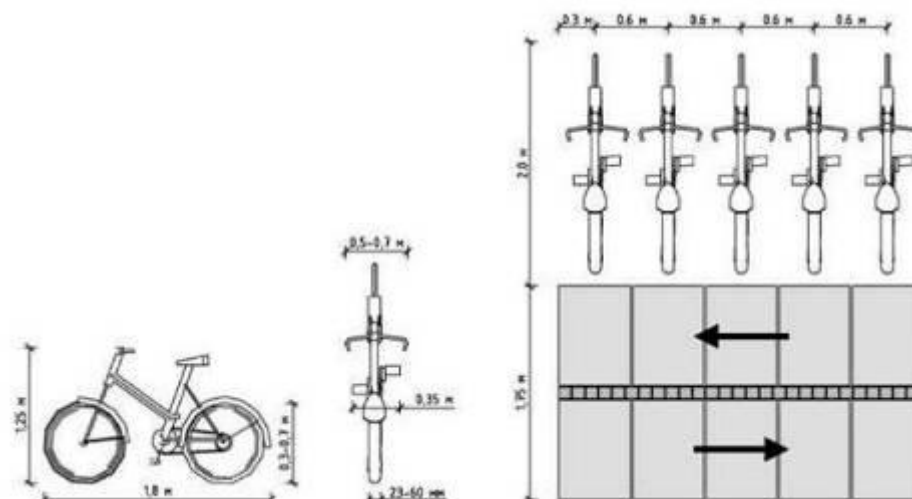


Рисунок 2.5.2 - Рекомендуемые размеры велопарковки.

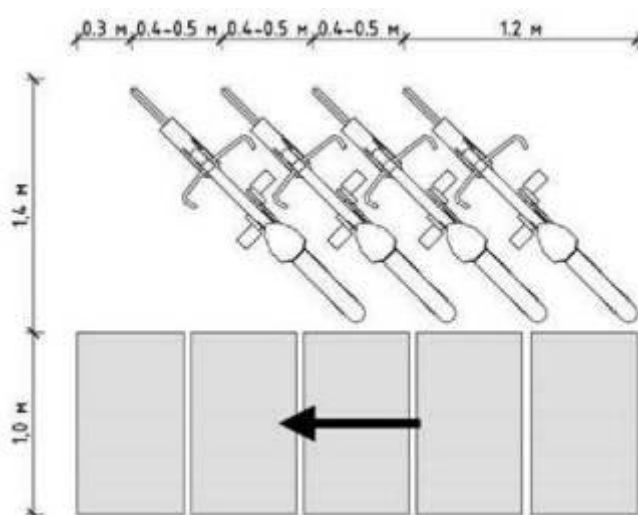


Рисунок 2.5.3 - Диагональное расположение велосипедов.

5. Рекомендуемая площадь, приходящаяся на один велосипед на велопарковке - $1,7 \text{ м}^2$, включая парковочную площадь ($1,2 \text{ м}^2$) и проход ($0,5 \text{ м}^2$ на каждый велосипед). Парковочная площадь может варьироваться от $1,2 \text{ м}^2$ для компактных решений до 3 м^2 там, где используются комфортные стойки с шириной ячеек 80 см.

6. Рекомендуемые значения количества парковочных мест для велосипедов указаны в таблице 2.5.2.

Таблица 2.5.2.

Рекомендуемые значения количества парковочных мест для велосипедов.

Типы объектов	Число парковочных мест для велосипедов
Основной торговый центр	4...6 на 100 м^2 площади
Районный торговый центр (универмаг)	5...7 на 100 м^2 площади
Местный торговый центр	6...8 на 100 м^2 площади

Офисные учреждения	2...4 на 100 м ² площади
Начальная школа	до 30 на 100 школьников
Средняя школа	до 50 на 100 школьников
Высшего образования	до 60 на 100 студентов
Закрытый спортивный центр	до 35 на 100 посетителей
Спортивная площадка с трибуной	до 20 на 100 посетителей
Спортивная площадка	до 20 на поле
Бассейн	до 15 на 100 м ² водной поверхности
Театр	до 20 на 100 посетителей
Концертный зал	до 25 на 100 посетителей
Кинотеатр	до 25 на 100 посетителей
Крупная дискотека; не городская	до 5 на 100 посетителей
Больница; районная	до 30 на 100 кроватей
Больница; областная	до 20 на 100 кроватей
Дом престарелых	до 10 на 100 кроватей
Места отдыха	20...35 на 100 посетителей
Аттракционы/тематические парки развлечений	10...15 на 100 посетителей

7. Уличные велопарковки рекомендуется размещать на расстоянии не более 30 м от входа в учреждения, в хорошо освещенных местах с высокой интенсивностью пешеходного движения, в зоне обзора существующих камер видеонаблюдения. Велопарковки не должны препятствовать движению пешеходов и проезду спецтехники. В конструкции велопарковок рекомендуется использовать антивандальные материалы.

Руководствуясь выше обозначенными принципами, с учетом перспективных планов развития сельского поселения и возможностей на уровне села предлагается локальная маршрутная сеть велодорожек, на основных улицах.

Помимо создания инфраструктуры велосипедного движения на районном уровне необходимо разработать программу популяризации велосипедного движения, его практических и оздоровительных преимуществ.

На уровне Наурского района поселения предлагаются следующие мероприятия по созданию инфраструктуры велосипедного транспорта:

Обустройство в границах сел Наурского района велосипедных дорожек, в границах красных линий (преимущественно вдоль автодорог регионального значения и на основных улицах сел в местах, где это позволяет поперечный профиль улиц и дорог):

- Наурское сельское поселение – 3,4 км;
- Алпатовское сельское поселение – 2,8 км;
- Ищерское сельское поселение – 3,3 км;
- Калиновское сельское поселение – 3,5 км;
- Левобереженское сельское поселение – 1,4 км;

- На рис. 2.5.2 отображены предложения по развитию велосипедной маршрутной сети в станице Наурская.



Установка дорожных знаков 4.4 «Велосипедная дорожка» и информационных
стендов.

2.6. ВВЕДЕНИЕ ПРИОРИТЕТА В ДВИЖЕНИИ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Обеспечение приоритетности условий движения маршрутного транспорта на практике достигается двумя способами:

- пространственное разделение потока маршрутных транспортных средств от остального транспортного потока;
- использование автоматических средств для определения маршрутных средств и предоставления приоритета на пересечениях (продления зеленой фазы светофора).

Пространственное разделение потока маршрутных транспортных средств от остального транспортного потока достигается либо с помощью ТСОДД, либо с помощью других элементов автомобильных дорог. В некоторых случаях на участке УДС запрещают движение любых транспортных средств, кроме маршрутных.

Предоставление приоритетного проезда регулируемых пересечений для маршрутного транспорта может быть реализовано с помощью UTC (urban traffic control – управление транспортом). Одна из функциональных возможностей подобных систем – обеспечение информационного взаимодействия UTC с диспетчерскими системами мониторинга и управления пассажирским транспортом для получения данных о движении транспортных средств (ТС), прогнозном времени прибытия каждого ТС на стоп-линию (светофорный объект) и т.д. Интеграция системы АСУДД с навигационной системой глобального позиционирования ГЛОНАСС и GPS позволяет создать подобные системы.

Целесообразно их использование не только для пропуска маршрутных транспортных средств, но и для транспортных средств специализированных служб.

Графически принцип действия системы для приоритетного проезда маршрутных транспортных средств представлен на рисунке 2.6.1.

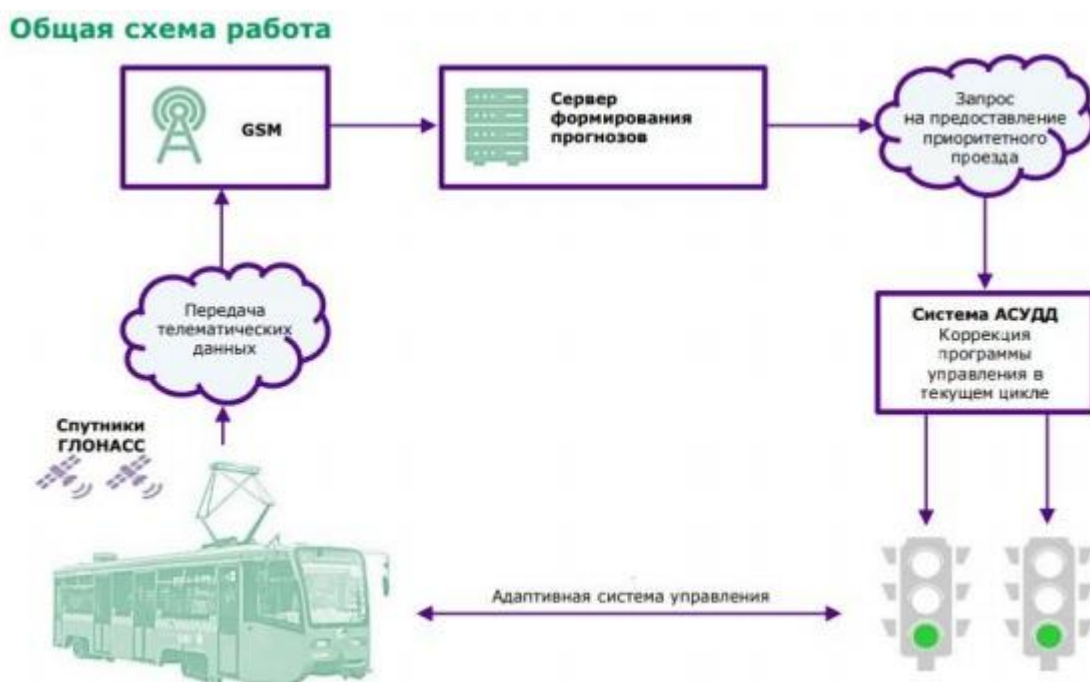


Рисунок 2.6.1 – Схема работы системы приоритетного проезда

Предлагаемый вариант КСОДД не предполагает обустройства полос выделенного движения, так как существующая интенсивность дорожного движения на территории Наурского муниципального района и полосность УДС не дает оснований для такого решения.

2.7. РАЗВИТИЕ ПАРКОВОЧНОГО ПРОСТРАНСТВА (В ТОМ ЧИСЛЕ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ДОРОГ)

Автостоянки (парковки) являются необходимым элементом транспортной системы населенных пунктов района. Их количество, удобство расположения, уровень комфорта непосредственно влияют на экономическую эффективность торговых учреждений, снижают или увеличивают уровень обслуживания транспортно-пешеходных потоков, нагрузку на окружающую среду. На сегодняшний день вопрос с обеспечением мест для хранения и стоянки автотранспорта становится все более актуальным. Потребность в обеспечении местами для хранения автомобилей на территории сельских поселений Наурского муниципального района возрастает соответственно росту уровня автомобилизации.

Запрет и ограничение режима парковки на улично-дорожной сети могут обеспечить повышение пропускной способности на перегонах, и что особенно важно, на подходах к перекресткам, но в качестве необходимой предпосылки реализации мер по ограничению режимов парковки на улично-дорожной сети следует рассматривать развитие системы внеуличных стоянок автомобильного транспорта в зонах высокого спроса на парковку.

В сельских поселениях Наурского муниципального района большую часть жилого фонда составляет сектор индивидуальной малоэтажной застройки. Двор

каждого такого дома имеет приусадебную территорию с местом для парковки или хранения личного транспорта. Дворы жилого фонда населенных пунктов, имеют внутридворовые парковочные карманы, позволяющие парковать личный транспорт, что позволяет избежать стихийного образования стояночных площадок на свободных от застроек территориях.

Дополнительно предусмотрены мероприятия по приведению к принятым в местных нормативах градостроительного проектирования нормам обеспеченности местами парковки для учреждений и предприятий обслуживания. Данные мероприятия должны быть реализованы за счет средств самих учреждений и предприятий обслуживания.

Предполагается, что ведомственные и грузовые автомобили будут находиться на хранении в промышленной и коммунально-складской зоне поселений. Постоянное и временное хранение легковых автомобилей населения предусматривается в границах приусадебных участков.

Таким образом, в КСОДД включаются следующие мероприятия:

- обеспечение административными мерами устройства необходимого количества парковочных мест в соответствии с проектной вместимостью зданий общественного и культурного назначения на участках, отведенных для их размещения (строительства), а также на прилегающей улично-дорожной сети (по согласованию с администрацией).

2.8. ВВЕДЕНИЕ ВРЕМЕННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ ИЛИ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

На территории Наурского муниципального района необходимость ограничивать доступ транспортным средствам отсутствует. В разделе 1.5 предоставлена информация по пропуску грузовых транспортных средств.

На въездах и выездах из жилых кварталов рекомендуется устанавливать дорожные знаки 5.21 «Жилая зона» и 5.22 «Конец жилой зоны», вносящие ряд ограничений к движению транспортных средств по данной территории.

2.9. ПРИМЕНЕНИЕ РЕВЕРСИВНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ ОДНОСТОРОННЕГО ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ДОРОГАХ ИЛИ ИХ УЧАСТКАХ

Необходимость применения реверсивного движения возникает только при регулярно появляющихся «маятниковых потоках» с ярко выраженной неравномерностью интенсивности по направлениям. Эти потоки формируются, как правило, в часы пик на подходах к населенным пунктам или их центрам, на магистральных улицах и дорогах (утро, вечер), улицах и дорогах местного значения, связывающих пассажиров с крупными объектами массового притяжения.

Признаком необходимости применения реверсивного движения является превышение интенсивности транспортного потока какого-либо направления по сравнению с встречным более чем на 500 ед./ч. Причем указанная неравномерность систематически изменяется в течение суток или по дням недели, а интенсивность в часы пик составляет более 500 ед./ч на каждую полосу проезжей части в более загруженном направлении. Во всех случаях обязательным условием является наличие трех и более полос на проезжей части, используемых для движения транспортных средств в обоих направлениях.

Число полос, выделяемых для реверсивного движения, зависит от соотношения интенсивностей транспортных потоков встречных направлений, показателем которого является коэффициент неравномерности.

Техническими средствами реализации реверсивного движения являются транспортные светофоры, дорожные знаки и разметка. Для этих целей могут применяться и управляемые знаки.

В начале дороги с реверсивным движением устанавливают знаки. Для информации водителей о выезде на такую дорогу перед всеми пересечениями с ней устанавливают так же знаки.

Если дорога полностью работает в режиме реверса, то в качестве осевой линии применяется двойная прерывистая линия.

После перекрестков над каждой полосой устанавливают светофоры. При больших расстояниях между перекрестками светофоры устанавливают чаще с тем, чтобы обеспечить одновременную видимость сигналов светофоров, размещенных на двух последовательно установленных опорах. Это позволяет своевременно информировать водителей о смене режима использования полос движения и исключить возможность проезда на запрещающий сигнал.

Водители, поворачивающие на дорогу с реверсивным движением, придерживаются крайней правой полосы и перестраиваются на другие полосы лишь после проезда реверсивных светофоров, руководствуясь их сигналами. При этом разметка выполняет роль границы одной из полос движения. При выключенных реверсивных светофорах разметка становится осевой линией и разделяет потоки встречных направлений.

Реверсивные светофоры располагаются над проезжей частью на специальных арочных опорах с ригелем или на облегченной рамной конструкции и обладают лучшей информативностью, чем управляемые знаки. Поэтому их использование для организации реверсивного движения является предпочтительным.

При переменном числе реверсивных полос возникают трудности с организацией остановок и стоянок транспортных средств и организацией поворота налево на перекрестках. Если для потока меньшей интенсивности остается лишь одна полоса движения, остановки следует запрещать, а остановочные пункты маршрутных транспортных средств должны быть оборудованы заездными карманами. В местах, где разрешен левый поворот, перед перекрестком для этих целей выделяют специальную

полосу за счет уширения проезжей части. Движением на перекрестках управляют традиционными методами с помощью транспортных светофоров.

При выделении постоянной полосы (или полос) для реверсивного движения она располагается, как правило, посередине проезжей части. Ее границы обозначают разметкой. Реверсивные светофоры располагаются только над этой полосой. В этом случае знаки не применяются, так как для реверсивного движения не используется вся проезжая часть дороги. При выключенных реверсивных светофорах реверсивная полоса выполняет роль резервной.

Сигналы реверсивных светофоров переключаются вручную или автоматически с помощью таймера в заданное время суток, если изменение неравномерности по направлениям движения носит стабильный характер. При случайном характере изменения неравномерности необходим постоянный контроль интенсивности встречных потоков с помощью транспортных детекторов.

Особое внимание следует уделять переходному периоду, когда реверсивную полосу подготавливают перед сменой направления движения. Продолжительность переходного периода рассчитывают исходя из скорости медленно движущихся транспортных средств (30 км/ч) и расстояния между последовательно установленными светофорами. В течение переходного периода реверсивная полоса должна быть с двух сторон закрыта для движения запрещающими сигналами.

Необходимость применения реверсивного движения на территории Наурского муниципального района отсутствует в связи с тем, что интенсивность транспортного потока какого-либо направления по сравнению с встречным не превышает 500 ед./ч.

Комплексной схемой организации дорожного движения Наурского муниципального района не предусматривается организация одностороннего движения транспортных средств на территории района.

2.10. ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРЕСЕЧЕНИЙ, ПРИМЫКАНИЙ И УЧАСТКОВ ДОРОГ, НА КОТОРЫХ НЕОБХОДИМО ВВЕДЕНИЕ СВЕТОФОРНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Одним из эффективных средств регулирования движения транспортных на пресечениях и примыканиях с высокими параметрами интенсивности транспортного движения является установка светофорных объектов. Также светофоры устанавливаются возле пешеходных переходов с интенсивным движением пешеходов и транспорта, снижая риск возникновения аварийных ситуаций.

В Наурском районе действуют 3 светофора, один в станице Наурская на пересечении ул. Красная и ул. Октябрьская, второй в селе Чернокозово на пересечении с ул. Мира (автодорога регионального значения «Подъезд к ст. Наурская от а/д "Ищерская - Червленая"») и ул. ул. Ревазова «а/д "Ищерская - Червленая"», третий в ст. Мекенская на пересечении ул. Северная (а/д "Ищерская - Червленая") и ул. Школьная. Анализ транспортной ситуации показал необходимости установки дополнительного светофорного объекта для регулирования дорожного движения в ст

Ищерская на пересечении ул. Выездная и ул. Пролетарская (участки региональных автодорог).

В мероприятиях, также предусмотрено размещение дополнительных светофорных объектов типа Т-7 (см. раздел 2.5) на улично-дорожной сети населенных пунктов Наурского района на участках автодорог регионального значения с интенсивным движением на существующих (в местах их отсутствия) и планируемых пешеходных переходов, а также рядом с образовательными учреждениями.

2.11. РАЗРАБОТКА, ВНЕДРЕНИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНЫМ ДВИЖЕНИЕМ (ДАЛЕЕ-АСУДД), ЕЕ ФУНКЦИИ И ЭТАПЫ ВНЕДРЕНИЯ

Повышение эффективности управления дорожным движением связано с созданием автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУДД), которые являются неотъемлемыми компонентами интеллектуальных транспортных систем. АСУДД, как часть ИТС, выполняет управляющие и информационные функции, основными из которых являются:

- управление транспортными потоками;
- обеспечение транспортной информацией;
- управление безопасностью и управления в особых ситуациях.

В общем виде подсистемы АСУДД могут быть представлены как совокупность устройств дорожной телематики, контроллеров и автоматизированных рабочих мест (АРМ), включенных в сеть обмена данными, с организацией центрального и местных центров управления - в зависимости от плотности и интенсивности дорожного движения. Поэтому структура АСУДД имеет иерархическое строение.

На нижнем уровне дорожные контроллеры каждого из перекрестков обеспечивают управление светофорами всех направлений и полос движения. К контроллерам могут быть подключены дополнительные информационные табло, детекторы транспорта, табло пешеходов. Контроллеры перекрестков работают или по собственной программе управления, локально или получают программы с верхнего уровня управления. В большинстве населенных пунктов локальный режим управления дорожным движением является основным.

Для обеспечения режима «зеленая волна» дорожные контроллеры перекрестков подсоединяются к зональному контроллеру, программа которого рассчитывает управляющие программы каждого из контроллеров, перекресток которых подключены к этому режиму. Зональные контроллеры могут получать всю информацию, поступающую на дорожные контроллеры, а также могут корректировать программы управления по информации из верхнего уровня.

Центр управления обеспечивает в основном контролирующую функцию и реализует регулирующую функцию только в случаях сбоев в управлении дорожным движением или для обеспечения проезда специального транспорта.

Основные этапы создания АСУДД

Соответственно объёму и виду работ при создании АСУДД могут быть предусмотрены различные стадии проектирования и внедрения. Стадийность также зависит от мощности внедряемой системы. Под понятием «мощность системы» далее следует понимать количество охватываемых перекрёстков.

Стадийность создания АСУДД регламентируется документами: «Руководством по проектированию и внедрению АСУДД на базе АСС УД» и ГОСТ 24.501 – 82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие технические требования».

В этих документах предусмотрены следующие этапы создания тиражируемых систем:

- 1) обследование объекта;
- 2) разработка проекта структурно-алгоритмической части АСУДД;
- 3) проектирование инженерной части системы;
- 4) привязка программного обеспечения;
- 5) строительно-монтажные работы;
- 6) пусконаладочные работы;
- 7) опытная эксплуатация;
- 8) анализ функционирования системы.

Перечисленные стадии рекомендованы для АСУДД, охватывающей не менее 25-ти перекрёстков.

Проектирование систем

Проектирование системы включает двухразовое обследование объекта автоматизации и разработку проекта.

Обследование объекта. Обследование объекта автоматизации заключается в обследовании дорожно-транспортной сети и проводится с целью определения района управления, выбора наиболее целесообразного типа системы для данного населенного пункта, предварительного определения места размещения основного оборудования, расчёта ожидаемых затрат на проектирование и внедрение АСУДД и оценки экономического эффекта.

Конечным результатом предпроектных работ являются составление и утверждение задания на проектирование и технико-экономического обоснования на внедрение системы.

Выбор наиболее целесообразного типа системы осуществляется в два этапа. На первом предварительно выбирается уровень системы. На втором определяются район управления, перекрёстки, включаемые в систему, и проводится предварительный расчёт ожидаемого экономического эффекта системы по методике, т.е. разрабатывается технико-экономическое обоснование (ТЭО). Если срок окупаемости

системы в пределах допустимого (менее трех лет), то внедрять выбранную систему целесообразно. В противном случае необходимо проверить целесообразность внедрения системы более низкого уровня.

Исходным материалом для составления ТЭО служат результаты предварительного обследования объекта управления: получение данных по геометрии дорожно-транспортной сети, генеральному плану развития транспортной схемы, схемам организации движения, а также натурное определение параметров транспортных и пешеходных потоков – интенсивностей, скоростей, времени проезда и т.п. Существенным является то, что все данные по объекту управления должны быть согласованы на момент начала проектирования системы.

Одно из условий успешного внедрения АСУДД – правильная организация работ на всех этапах её создания. Уже на предпроектной стадии должны быть решены следующие основные вопросы по организации проектирования и строительства системы:

- определены основные исполнители – заказчик, генподрядчик, проектировщик, строительно-монтажные и пусконаладочные организации;
- составлен и утверждён на уровне администрации населенного пункта (района) план-график проектирования и внедрения системы;
- организована постоянно действующая комиссия, координирующая деятельность организаций, участвующих в создании АСУДД;
- выбрано место и определены условия размещения управляющего пункта.

После решения указанных вопросов можно приступать к следующим этапам проектирования.

Разработка проекта.

Разработка проекта АСУДД обычно проводится в три стадии.

1. Разработка структурно-алгоритмической части системы.

Данная стадия необходима для АСУДД и предусматривает выбор структуры системы, определение и расчёт режимов функционирования, уточнение состава оборудования, размещение чувствительных элементов детекторов транспорта, разработку схем соединения устройств, составление должностных инструкций, расчёт количества запасных изделий, разработку требований к инженерной части системы. В зависимости от сложности системы работы на данной стадии могут выполняться в два этапа – технический и рабочий проекты или в один – технорабочий проект. Обязательны для данной стадии разработка и утверждение технического задания на структурно-алгоритмическую часть системы.

2. Проектирование инженерной части системы.

В зависимости от сложности системы проектирование инженерной части также может быть проведено в одну (технорабочий проект) или две стадии (технический и рабочий проекты). Для крупных систем рабочий проект выпускается на очереди

строительства, что обеспечивает ускорение процесса внедрения системы. Проект здания для управляющего пункта обычно выполняется отдельно.

Целесообразно в АСУДД выделять в первую очередь пункт управления и район из 20 – 30 перекрёстков, а затем производить наращивание мощности системы очередями по 15 – 20 перекрёстков.

Результатом проектирования инженерной части системы являются чертежи на установку оборудования и помещение для управляющего пункта АСУДД, чертежи прокладки кабельных трасс, заказные спецификации.

3. Привязка программного обеспечения.

Привязка программного обеспечения (ПО) включает расчёт режимов управления, составление схем коммутации оборудования АСУДД в части установок управления, заполнение форм по привязке ПО, отладку ПО для конкретной АСУДД.

Монтаж

Перед строительно-монтажными работами должны быть проделаны операции по приобретению необходимого для внедряемой системы оборудования, комплектующих изделий, а также материалов для изготовления нестандартного оборудования и изготовление этого оборудования.

Строительно-монтажные работы в целях сокращения сроков внедрения системы ведутся по мере выдачи рабочих чертежей. Наладочные работы по ЦУПу и периферийному оборудованию ведутся независимо друг от друга, а по периферийному оборудованию – автономно на каждом перекрёстке. Перед монтажом выполняются работы по расконсервации оборудования в строгом соответствии с инструкциями по эксплуатации оборудования. Для проверки и наладки оборудования системы должны быть соответствующие стенды и электромонтажные мастерские.

Электромонтажные работы на перекрёстках проводятся специализированными бригадами, обеспеченными передвижными средствами транспортировки и механизации. В процессе производства монтажных работ осуществляется операционный контроль качества монтажа, заключающийся в проверке соответствия монтажа проектным документам, инструкциям по эксплуатации, строительным нормам и правилам. Выявленные дефекты устраняются до начала последующих операций.

Основные работы по наладке периферийного оборудования заключаются в следующем. В дорожных контроллерах проверяется соответствие привязки проектной документации. Включается контроллер и проверяется порядок переключения фаз в резервной программе, соответствие горящих по направлениям светодиодов текущим фазам, указанным в проектной документации. Настраиваются детекторы транспорта, проверяется работа контроллера в режиме местной гибкой коррекции. Проверяется монтаж силовых кабелей между контроллерами и светофорами, его соответствие проектной документации. Подключаются силовые кабели, включается и проверяется работа перекрёстка в целом.

При первом включении перекрёстка необходимо присутствие инспектора дорожной инспекции. После проверки функционирования оборудования перекрёстка по всем параметрам составляется акт наладки оборудования перекрёстка. Периферийное оборудование проверяется и настраивается при наличии линии связи с ЦУПом.

Некоторые особенности имеют монтаж и наладка вычислительного комплекса (ВК). Перед получением ВК заказчик должен подготовить помещение, отвечающее требованиям на его размещение. Средства ВК, поступающие заказчику, проверяются на исправность, комплектность оборудования и технической документации. Сохранность средств ВК, документации, инструмента и ЗИП обеспечивается заказчиком.

В период монтажа и наладки ВК заказчик не имеет права пользоваться средствами ВК.

По окончании наладки оборудования производится комплексная наладка системы, проверка её работы в различных режимах.

Эксплуатация систем

Эксплуатация комплекса технических средств и всей системы управления дорожным движением возложена на СМЭП. Для этого в структуре СМЭПа создаётся участок «Эксплуатация АСУДД». В рамках этого выделяются следующие подразделения: группа эксплуатации технических средств ЦУПа, группа эксплуатации периферийных устройств, группа эксплуатации средств связи и промышленного телевидения и проверки сигнальных и питающих кабелей и заземлений.

В зависимости от конкретных условий функционирования АСУДД – насыщенности техникой регулирования дорожного движения, наличия в СМЭПе соответствующих специалистов, структуры системы, отсутствия (наличия) промышленного телевидения и т.д. – структура службы АСУДД может меняться. Например, в некоторых случаях создаётся самостоятельная группа программного и технологического обеспечения и ведения технической документации и группа оперативного управления системой.

Применение микропроцессоров в аппаратуре управления дорожным движением приводит к необходимости организации ремонтных работ. Решение этой задачи возможно двумя путями. Первый предполагает создание соответствующих подразделений (участков, групп, бригад) непосредственно в составе каждого СМЭПа, включающих в свой состав квалифицированных специалистов по микропроцессорной технике. Второй путь – наиболее целесообразный и перспективный – связан с организацией комплексного централизованного обслуживания микропроцессорных узлов специализированными предприятиями. Основные работы, выполняемые этими предприятиями, включают в себя техническое обслуживание, ремонт, обеспечение запчастями.

Диагностирование и ремонт устройств, в составе которых имеются микропроцессоры, осуществляются в порядке абонентного обслуживания. Ремонт неисправных узлов (блоков) производится или путём замены неисправных на

исправные, или путем ремонта неисправных узлов (блоков) на месте эксплуатации либо на участке специализированной организации.

Ремонт (техническое обслуживание) осуществляется по региональному принципу на договорных началах между эксплуатирующей организацией и специализированной организацией, выполняющей комплексное централизованное обслуживание. Техническое обслуживание проводится согласно эксплуатационной документации и в соответствии с согласованным графиком проведения работ.

Принцип абонентного обслуживания не исключает необходимости обучения работников СМЭПа основным принципам эксплуатации микропроцессорных устройств. В частности, изменение и настройка режимов функционирования, выполняемые корректировкой установок в памяти микропроцессорного узла, производятся работниками СМЭПа самостоятельно с привлечением специального оборудования. Обнаружение неисправности микропроцессорного узла, замена его с предварительным диагностированием нового производится также силами работников СМЭПа. Микропроцессорные контроллеры построены структурно гораздо проще, чем контроллеры АСУДД. Поэтому и поиск неисправностей в них в принципе несложный. Неисправность микропроцессорного узла обнаруживается автоматически и выводится на соответствующий индикатор, причём дорожный контроллер автоматически переводится в режим жёлтого мигания. Неисправность силовой части также индицируется отдельно по каждому силовому модулю.

Наиболее сложно обнаруживать ошибки, допущенные при привязке программного обеспечения, т.е. при занесении в память установок. Поэтому при эксплуатации микропроцессорных систем в составе обслуживающего персонала должны находиться технологи-программисты, в том числе и в составе бригад, обслуживающих периферийные устройства. Количественно состав бригад не увеличивается. Должности технологов-программистов могут быть введены вместо должностей механиков, так как часть функций механиков передаётся на специализированные предприятия. Большое значение в АСУДД имеют детекторы транспорта. Метод управления по параметрам ТП, применяемый в данных системах, полностью основан на показаниях детекторов.

Количество задействованных детекторами сечений значительно больше, чем в старых системах. Поэтому при эксплуатации микропроцессорных систем внимание к детекторам транспорта должно быть повышенное и часть эксплуатационного персонала, обслуживающая их, должна быть больше, чем в старых системах.

Таким образом, для поддержания эффективности АСУДД на приемлемом уровне необходимо регулярно проводить оценку качества работы системы. Далее эта мера должна служить стимулирующим фактором для обслуживающего персонала.

2.12. ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ И ПЕШЕХОДНОЙ СВЯЗАННОСТИ ТЕРРИТОРИЙ

Одной из главных задач развития транспортной инфраструктуры является обеспечение транспортной и пешеходной связности территорий.

Характер развития существующей транспортной структуры обусловлен исторически сложившейся системой расселения, ландшафтно-геологическими и гидрологическими особенностями территории, а также административно-территориальным делением.

Важной составляющей территориальной связности в этой связи является наличие и состояние мостовых сооружений. На момент разработки КСОДД все существующие сооружения функционировали, однако для полноценного анализа состояния мостовых сооружений необходимо выполнение специализированными организациями процедур оценки их состояния, износа. Без данных по экспертизе эксплуатационного состояния невозможно сформировать мероприятия по реконструкции, строительству нового или ремонту мостовых сооружений. Информации о планах по строительству новых мостовых сооружений на момент разработки КСОДД не предоставлено.

Одной из значительных особенностей Наурского района является размещение на его территории магистральных железнодорожных путей, которые в свою очередь разделяют район в целом и ряд населенных пунктов на две части, что оказывает существенное влияние на транспортную и пешеходную связность территорий. Несмотря на наличие данной проблемы, учитывая существующие интервалы движения железнодорожного транспорта, и работу железнодорожных переездов строительство путепроводов над железнодорожными путями на территории района представляется не целесообразным, однако на перспективу необходимо рассмотреть возможность строительства путепроводов (предположительно в с. Алпатово, с. Чернокозово и с. Новотерское). Дополнительно для решения вопроса пешеходной связности на перспективу необходимо рассмотреть необходимость строительства надземных пешеходных переходов в районе железнодорожных станций района.

В целом существенных ограничений транспортной связности населенных пунктов в Наурском районе не выявлено, за исключением состояния покрытия ряда участков улично-дорожной сети (отсутствие твердого покрытия).

В Наурском районе в рамках мероприятий по обеспечению транспортной связности территорий необходимо учесть проектные предложения из генерального плана по реконструкции и асфальтированию существующих и строительству новых автодорог местного значения, с целью связать сложившиеся районы населенных пунктов с территорией новой жилой застройки. Предложения по реконструкции улично-дорожной сети вместе с мероприятиями по расширению проезжей части в том числе для осуществления левых и правых поворотов, и канализированию транспортных потоков, проведение мониторинга состояния мостов, автодорожной сети, своевременный ремонт и содержание также будут способствовать связности территории села.

В качестве мероприятий по пешеходной связанности территорий предлагается в первую очередь выполнить благоустройство существующих улиц и дорог с организацией безопасной и удобной системы пешеходных тротуаров и пешеходных переходов. В первую очередь необходимо связать в единую сеть пути движения пешеходов на территории населенных пунктов. Данные мероприятия отображены в разделе 2.5.

2.13. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ МАРШРУТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В результате проведенных обследований на территории Наурского района был выявлен ряд проблем в существующей системе пассажирского транспорта.

Анализ функционирования общественного транспорта и маршрутной сети показал, что в ряде поселений и населенных пунктах отсутствует обслуживание общественным транспортом (официально действующими перевозчиками на постоянной основе).

Анализ существующих маршрутов и зоны пешеходной доступности от остановок общественного транспорта выявил, что на ряде существующих и вновь осваиваемых территориях отсутствует общественный транспорт с допустимыми параметрами пешеходной доступности до остановочных пунктов.

Поскольку в районе и поселениях отсутствуют внутренние маршруты общественного транспорта, а учитывая современные тенденции в социально-демографических процессах, роста автомобилизации их организация может оказаться не эффективной с точки зрения экономической эффективности. Приоритетным на первую очередь и расчетный срок является развитие существующей сети маршрутов, однако необходимо рассмотреть возможность развития внутрирайонной маршрутной сети, одновременно с усложнением маршрутной сети внутри населенных пунктов, с включением в зону обслуживания новых жилых районов.

Мероприятия по организации внутрирайонной сети маршрутов общественного транспорта, предусматривают в первую очередь связь всех сельских поселений (центры сельских поселений) с районным центром, данное мероприятие необходимо дополнительно просчитать с точки зрения их коммерческой рентабельности функционирования новых маршрутов, либо рассматривать вопрос их субсидирования.

Преобладающие потоки трудовых и культурно-бытовых передвижений направлены не только между селами Наурского района, а также городом Гудермес и городом Грозным. Важно также отметить, что высокий уровень автомобилизации на одно домохозяйство достаточно высок, что также снижает потребность в пассажирском транспорте.

С учетом вышесказанного, а также анализа состояния существующей инфраструктуры общественного транспорта предлагается произвести ряд мероприятий на краткосрочную перспективу и на расчетный срок.

- обустройство и строительство заездных карманов пассажирского транспорта у существующих и планируемых остановок на краткосрочный период (49 шт.);

- обустройство существующих остановочных пунктов (с организацией пешеходных подходов к ним);
- строительство остановочных павильонов на существующих остановках (в местах их отсутствия) (11 остановок);
- рассмотреть необходимость развития внутрирайонной сети маршрутов общественного транспорта включающей связь со всеми сельскими поселениями района (расчетный срок - перспектива).
- строительство дополнительных остановок общественного транспорта с павильонами на существующих маршрутах общественного транспорта в ст. Наурская, с. Алпатова, ст. Ищерская, ст. Калиновская, с. Левобережное, с. Мекенская, с. Новотерское, ст. Савельевская, с. Чернокозово с карманами и павильонами (17 шт);
- обустройство благоустроенных подходов к остановочным пунктам;
- оборудование остановочных комплексов дорожными знаками;
- организация уличного освещения в местах размещения остановок общественного транспорта.

На рисунке 2.13.1 отображен вариант перспективного развития инфраструктуры общественного транспорта в Наурском районе.

Условные обозначения

-  Существующие остановки общественного транспорта
-  Планируемые остановки общественного транспорта
-  Существующий маршрут общественного транспорта
-  Планируемый маршрут общественного транспорта
-  Граница района

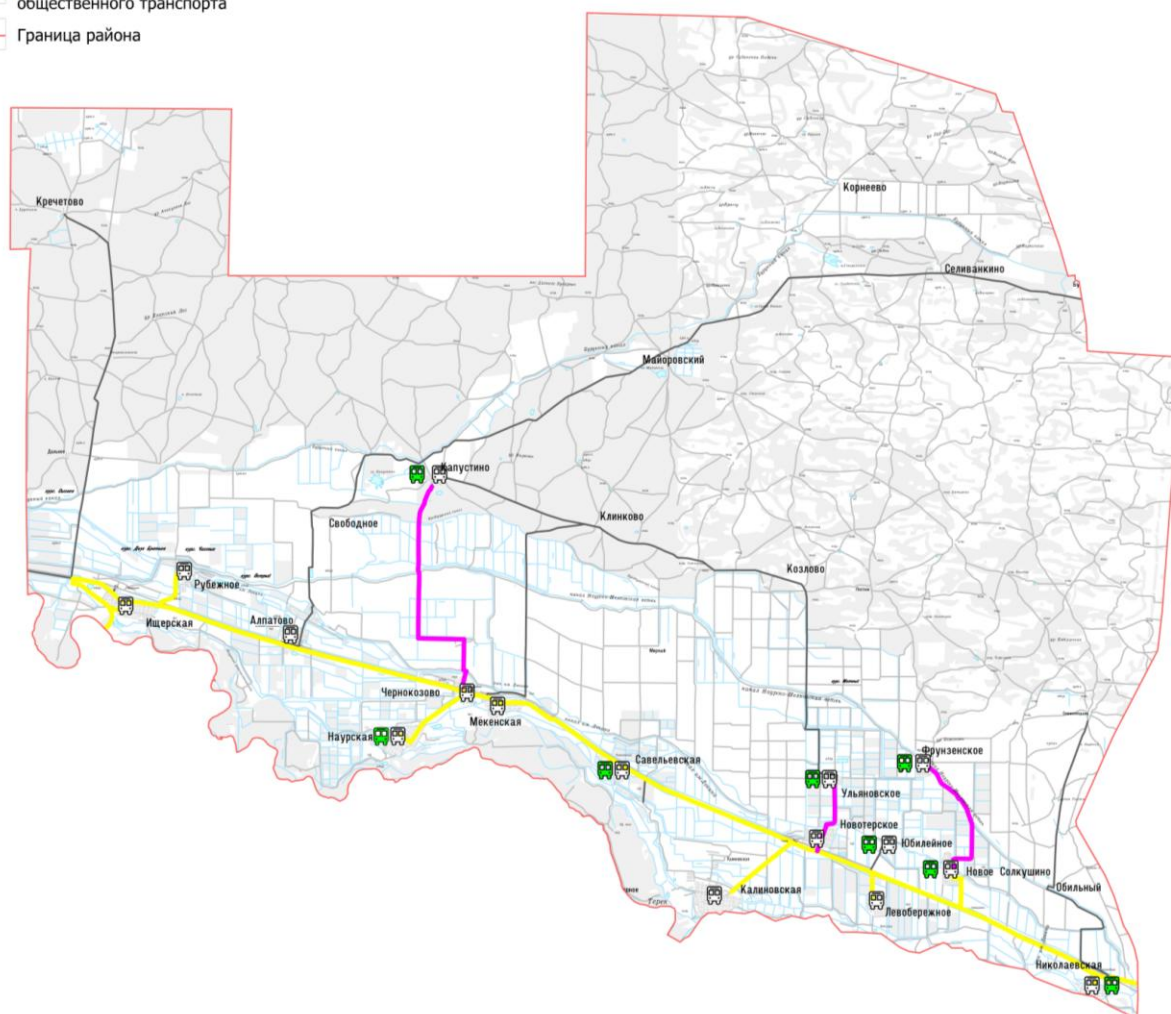


Рисунок 2.13.1 - Схема возможного перспективного развития инфраструктуры общественного транспорта в Наурском районе.

2.14. ОРГАНИЗАЦИЯ ИЛИ ОПТИМИЗАЦИЯ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, УСТАНОВКА ДЕТЕКТОРОВ ТРАНСПОРТА, ОРГАНИЗАЦИЯ СБОРА И ХРАНЕНИЯ ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Развитие современной иерархической структуры АСУДД происходило постепенно - от нижнего уровня локального управления вручную до компьютеризированных зональных и централизованных систем, поэтому по своему составу, архитектурой, функциональными возможностями, способом перепрограммирования, на дорогах сегодня используют АСУДД нескольких поколений, которые условно разделяют на четыре по уровню расчета управляющих параметров и введения их в дорожные контроллеры.

Первое поколение - расчет управляющих параметров и введения их в дорожные контроллеры, а позже и в зональные контроллеры АСУДД, выполняются вручную.

Второе поколение - расчет управляющих параметров, автоматизированный на компьютерах зональных контроллеры, однако введение их в дорожные контроллеры выполняется вручную.

Третье поколение - расчет управляющих параметров и ввода их к контроллерам АСУДД автоматизированные, также возможна реализация управления прогноза динамики транспортных потоков.

Четвертое поколение - управление дорожным движением автоматическое в реальном времени, когда с помощью детекторов транспорта обеспечивается сбор информации на контроллеры, а адаптивные управляющие программы переключают светофоры перекрестков, в зависимости от реального состояния транспортных и пешеходных потоков.

В недельном цикле регулирования следует использовать не менее шести программ управления (ПК) светофорами, а с учетом изменения скоростей при изменении погодных условий - 12 или даже 18. Расчет такой библиотеки программ предусматривает использование информации об интенсивности транспортных потоков, на этапе начального внедрения телемеханических систем был практически невозможен.

Опыт работ с расчетом управляющих программ показывает, что для получения исходных данных необходимо проводить трудоемкое обследование транспортных потоков. Это стимулирует проведение работ по автоматизации обследования и созданию различного типа датчиков транспортных потоков. Наличие надежных датчиков и опыт их эксплуатации при сборе исходных данных для расчета ПК естественным образом подталкивают к идее включения этого расчета к контуру управления. Наличие датчиков привело к дальнейшему развитию алгоритмов управления и создало предпосылки для появления систем 3-го и 4-го поколений.

По назначению и степени технической оснащенности АСУДД делятся на две основные группы – магистральные и общие АСК. Магистральные КСУ координированного управления (УК) делятся на: бесцентрово КСУ УК, централизованные КСУ УК и централизованные интеллектуальные КСУ УК.

Бесцентрово КСУ УК характеризуются тем, что для них отсутствует необходимость создания центра управления. Они выполняются в двух модификациях. По одной из них синхронизацию работы контроллеров реализует один из них, является главным. Этот контроллер, так называемый «координатор», связан линией связи с каждым из других контроллеров, причем эта линия может быть либо одной для всех и к ней подключаются параллельно другие контроллеры (такая система называется многоточечной или параллельной), либо к каждому контроллеру проложена своя линия связи (система точка - точка или радиальная) - нижний уровень иерархии управления.

Централизованные АСК УК характеризуются наличием центра зонального управления (зональный контроллер), который связан с дорожными контроллерами радиальными линиями связи. Как правило, централизованные АСУ УК характеризуются возможностью осуществлять многопрограммное УК с переключением программ по времени суток.

Централизованные интеллектуальные АСК УК характеризуются тем, что в их составе на данной дорожной сети установлены детекторы транспорта. Информация от детекторов транспорта передается по линиям связи в контроллер зонального центра управления (КЗЦ), в котором установлена промышленная ЭВМ, которая имеет возможность менять планы координации в зависимости от транспортной ситуации на магистрали. В зависимости от технических характеристик, в КЗЦ может быть подключено до 64 линий от дорожных локальных контроллеров, позволяет реализовать автоматизированное управление целым районом. Общегородские АСКП характеризуются подключением к центру управления не только одной магистрали, на которой реализуется УК, а всех магистралей УК.

Кроме того, подобные системы имеют в своем составе так называемый контур диспетчерского управления, который включает в себя подсистему телевизионного наблюдения за движением, подсистему отображения информации о дорожной обстановке и средства непосредственного диспетчерского управления светофорной сигнализацией и управляемыми знаками диспетчерским персоналом центра управления.

Интеллектуальные ЗАСКД позволяют управлять дорожным движением на магистралях непрерывного движения в комплексе с сетевой координированным светофорным регулированием. Задача такой системы заключается в работе в трех направлениях. В первом из них - это координированное управление работой выездов на дорогу непрерывного движения с целью обеспечения резерва пропускной способности на ней, то есть обеспечение этой самой непрерывности. Второе направление - это управление съездами на магистрали обычного типа. Если на них в точках съездов существует затор, то задача системы - ограничить съезд с тем, чтобы очередь на нем не начала блокировать магистраль непрерывного движения. Третье направление - это автоматическое обнаружение ДТП или затора на трассе и диспетчера информацией о том, что случилось.

Интеллектуальные ЗАСКД включают в себя мощные управляющие вычислительные комплексы, расположенные в центре управления движением, и сеть динамических информационных табло, расположенных в стратегических точках дорожной сети. Такие системы осуществляют непрерывный автоматический мониторинг транспортных потоков в дорожной сети и на основе собранной информации не только позволяют управляющим комплексам осуществлять автоматическое адаптивное управление дорожным движением, но и обеспечивают участников движения информацией о транспортной обстановке и тем самым позволяют перераспределять транспортные потоки по сети. Структурно центр управления ЗАСКД представляет собой мощный вычислительный центр с задачей как наблюдения за состоянием транспортной сети, так и управление ею. В ее состав входят

многочисленные АРМ специалистов дорожной службы, через модуль связи получают информацию от дорожных и локальных контроллеров и соответственно передают на зональные контроллеры управляющие программы.

В задачи таких АСУДД обычно входит управление реверсивными полосами и просто управление движением по отдельным полосам. Информацию о необходимости переключения движения диспетчеры получают или от детекторов транспорта на дорогах, или через видеокамеры, установленные на главных магистралях и перекрестках.

На многочисленных мониторах центра управления движением одновременно выведены все перекрестки и участки, где установлены видеокамеры. При необходимости наиболее ответственный участок или участок, требующий вмешательства диспетчера, выводится на большой экран, позволяющий детально рассмотреть ситуацию и принять решение.

В рамках КСОДД на территории Наурского муниципального района рекомендуется установка детекторов транспорта:

- на автодороге регионального значения: «А/д Ищёрская – Червленая»:
 - ст. Ищёрская на пересечении ул. Выездная и ул. Пролетарская;
 - с. Чернокозово на пересечении ул. Мира и ул. Ревазова;
 - ст. Николаевская.

Комплексной схемой организации дорожного движения предусматривается внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением на территории Наурского муниципального района, с установкой детекторов транспорта, камер фото-видеофиксации правонарушений с передачей данных на центральную республиканскую автоматизированную систему управления дорожным движением.

2.15. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основным управляющим звеном в системе дорожного движения являются водители, конкретно определяющие направление и скорость движения транспортных средств в каждый момент времени.

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

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

действия водителей. 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 компьютеры 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 носитель информации 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.

Совершенствование информационного обеспечения участников дорожного движения является необходимым условием для повышения безопасности и эффективности транспортного процесса.

На территории Наурского муниципального района в целях совершенствования информационного обеспечения участников дорожного движения предлагается модернизация (реконструкция) существующих технических средств организации дорожного движения, таких как: дорожные знаки, дорожная разметка, направляющие устройства, светофорные объекты, которые по существу являются средствами информации.

Так же предлагается на территории Наурского муниципального района внедрить современные автоматизированные средства информационного обеспечения участников дорожного движения, такие как электронное информационное табло.

Данные автоматизированные средства информационного обеспечения должны обеспечивать выполнение следующих функций:

- автоматизированный вывод текстовой и графической информации, переменной информации (ТПИ) и знаки переменной информации (ЗПИ) о дорожно-транспортной ситуации, на основе данных поступающих от подсистемы мониторинга параметров транспортных потоков и метеоданных;
- автоматизированное и автоматическое формирование и передача информации в едином формате в систему навигационно-информационного обеспечения на основе ГЛОНАСС;
- формирование информации о складывающейся дорожно-транспортной ситуации.

Устанавливаемые табло и знаки переменной информации (ТПИ и ЗПИ), являющиеся средством информирования участников дорожного движения об условиях дорожного состояния и движения, входят в подсистему управления

дорожным движением. Информация на ТПИ и ЗПИ передается из диспетчерского центра системы управления и является результатом обработки данных, поступающих с систем мониторинга метеоданных, систем видеонаблюдения и навигационных систем контроля дорожных механизмов.

ТПИ и ЗПИ могут устанавливаться и в качестве самостоятельных устройств информирования водителей транспортных средств.

ТПИ и ЗПИ, регулирующие движение и приспособленные к погодным условиям, позволяют уменьшить опасные виды поведения участников дорожного движения (слишком высокая скорость, слишком малое расстояние между автомобилями и т.д.), а также давать водителям «отзывы» об их поведении.

Для предупреждения водителей, повышения безопасности дорожного движения в местах повышенной опасности, мониторинга транспортных потоков на региональных автодорогах устанавливаются также знаки обратной связи с водителем. Данные устройства позволяют информировать водителя о его скорости и производить мониторинг количества и скоростных характеристик транспортных средств в автоматическом режиме и пересылать данные на центральный сервер.

2.16. ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОПУСКА ТРАНЗИТНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Основной целью организации путей для транзитных транспортных потоков в населенных пунктах является увеличение безопасности движения на улицах в жилых и общественных зонах, уменьшение интенсивности и загруженности улиц и дорог. Особое внимание необходимо уделить минимизации транзитного движения грузового транспорта через территорию населенных пунктов для обеспечения защиты жителей, проживающих в районах, наиболее чувствительных к экологическому загрязнению и сверхнормативному шумовому воздействию, обеспечения безопасности движения всех участников, а также упорядочивания грузовой логистики в районе.

Исходя из особенностей транспортного каркаса района и проведенных обследований, наибольший поток транзитного транспорта в целом, и грузового транспорта в частности, отмечается на главных магистралях района – региональных автодорогах: «А/д Ищерская – Червленая», «А/д «Ищерская - Грозный». Данные автодороги территориально проходят как по территории населенных пунктов, так и вне застроенной части населенных пунктов района.

Наиболее сложная ситуация при наибольших объемах транзитного транспортного потока отмечается в ст. Мекенская, с. Чернокозово, с. Алпатово, ст. Ищерская. В остальных населенных пунктах основной объем трафика проходит преимущественно вне застроенной части. Дальнейшая реконструкция участков региональных автодорог в тоже время создаст возможности для увеличения транспортного потока, в том числе транзитного. В остальных случаях на автодорогах района объемы транзитного транспорта невелики и преобладает внутрирайонный трафик.

Основными мероприятиями по формированию пропуска транзитного транспорта и минимизации негативных последствий, а также улучшения безопасности на дорогах на территории района является:

-реконструкция (участок региональной автодороги) в границах населенных пунктов - ст. Наруская: ул. Грозненская, ул. Красная; с. Алпатово: ул. Вокзальная, ул. Короткая; ст. Ищерская: ул. Выездная, участок ул. Советская; ст. Калиновская: ул. Исламская, ул. Ильясова, ул. Пятигорская; с. Новотерское: ул. Заводская ; с. Рубежное: ул. Школьная; ст. Савельевская: ул. Никитина; с. Чернокозово: ул. Мира протяженностью 11,7 км;

- строительство кольцевой развязки на пересечении автодорог регионального значения «А/д Ищерская – Червленая» и «А/д Ищерская – Грозный» западнее ст. Ищерская.

Также в качестве дополнительных средств по перераспределению транспортных потоков могут применяться:

- установка информационных указателей по кратчайшему или наиболее безопасному для жителей маршруту выезда на транзитные магистрали;
- установка запрещающих дорожных знаков для движения определенных типов транспорта (например, грузовиков с массой более 3,5 т.).

2.17. 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

В настоящее время на территории Наурского района отсутствуют дороги с ограничением на передвижение грузовых транспортных средств. Основной объем грузовых потоков отмечается на региональных автомобильных автодорогах: «А/д Ищерская – Червленая» и «А/д Ищерская - Грозный».

Организация и регулирование потоков грузового транспорта осуществляется средствами ОДД, а именно определяются участки улично-дорожного движения, на которых будет запрещено движение грузовиков, обозначенные соответствующими запрещающими дорожными знаками. Запрет может быть постоянным или с указанием временного промежутка (в ночное время, например).

В рамках данной работы предлагается разрешить передвижение транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов исключительно по автодорогам регионального значения, на остальных дорогах передвижение подобных транспортных средств будет запрещено, за исключением необходимости подъезда к заправочным станциям в ночное время. Ограничения для движения обычного грузового транспорта предлагается вводить внутри

исключительно жилых районов населенных пунктов. Этот раздел необходимо рассматривать совместно с разделом 2.2.

2.18. СКОРОСТНОЙ РЕЖИМ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА
ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ДОРОГ ИЛИ В РАЗЛИЧНЫХ ЗОНАХ

Регулирование скоростного режима - это наиболее распространённый способ организации движения, обеспечивающий повышение экономичности перевозок, безопасности и пропускной способности дороги. Скорость движения является самой важной характеристикой дороги. При благоприятных дорожных условиях современные автомобили могут развивать высокие скорости.

Правила дорожного движения на автомобильных дорогах разрешают движение: легковым автомобилям и грузовым автомобилям с разрешённой максимальной массой не более 3,5 т на автомагистралях - со скоростью 110 км/ч, на остальных дорогах - не более 90 км/ч; междугородным и особо малым автобусам и мотоциклам на всех дорогах не более 90 км/ч; другим автобусам, грузовым автомобилям с разрешённой максимальной массой более 3,5 т на автомагистралях - не более 90 км/ч, на остальных дорогах не более 70 км/ч. В населённых пунктах разрешается движение всех транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч.

Однако в реальных условиях скорость движения одиночных автомобилей, а тем более транспортных потоков во многих случаях ниже допустимых и неравномерно изменяется на различных участках. Наибольшее влияние на снижение скорости в свободном потоке оказывают ровность и сцепные качества покрытий, сопротивление качению, ширина проезжей части, видимость поверхности дороги, продольные уклоны и радиусы в плане. При увеличении плотности транспортного потока скорость его движения снижается пропорционально интенсивности. Наблюдения показывают, что в среднем скорость транспортного потока составляет 0,6-0,8 от расчётной или максимально обеспеченной.

Учитывая важность скорости движения как технико-экономического показателя качества дорог, технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог требуют принятия всех мер для обеспечения максимально возможных безопасных скоростей движения на каждом участке дороги и в любое время года. На дороге не должно быть участков с необеспеченной расчётной скоростью в нормальных условиях движения; на ней может быть допущено ограничение максимально возможной или безопасной скорости в неблагоприятных погодных-климатических условиях, но не ниже установленного уровня.

Задачи регулирования скорости состоят в повышении безопасности движения, средней скорости транспортного потока и пропускной способности. Как правило, решение этих задач взаимосвязано. Однако приоритетность и значимость их зависит от конкретных условий. Наиболее важной и долговременной является задача повышения средней скорости транспортного потока. Она может быть решена путём повышения на всём протяжении максимальной обеспеченной безопасной скорости

движения, сокращением размаха скоростей на каждом участке дороги и уменьшением влияния интенсивности и состава транспортного потока на скорость движения. Повышение и выравнивание скоростей движения по длине дороги может быть достигнуто улучшением ровности и сцепных качеств покрытия, устройством разметки, уширением проезжей части, укреплением обочин, смягчением продольных уклонов, увеличением радиусов кривых в плане, увеличением видимости и другими мероприятиями, входящими в комплекс работ по содержанию и ремонту дорог.

По условиям обеспечения безопасности движения обычно ограничивают верхние пределы скорости. Ограничение скорости бывает двух видов. В первом случае - это повсеместное общее ограничение, устанавливаемое правилами дорожного движения. Во втором - местное, вызванное конкретными обстоятельствами, обычно дорожными условиями.

Указанные ограничения способствуют сокращению размаха колебаний скорости в транспортном потоке, что уменьшает внутренние помехи в нём и является важным условием безопасности движения. С уменьшением размаха скоростей средняя скорость движения транспортного потока стабилизируется, становится однороднее, число обгонов сокращается, относительная аварийность снижается.

Регулирование скоростей осуществляют установкой дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» совместно с предупреждающим знаком, информирующим о причинах вводимого ограничения. При регулировании скоростей движения соблюдают определенные принципы. Прежде всего, необходимо строго обосновывать пределы ограничения скорости. Ограничение скорости, не соответствующее реальным условиям движения, наносит ущерб экономичности перевозок, непонятно водителям и большинством из них не выполняется, что дискредитирует всю работу по организации движения.

Наиболее эффективным является перепад снижения скоростей на смежных участках в 20 км/ч, а минимальный предел ограничения скорости на дорогах не должен быть ниже 40 км/ч, кроме случаев, когда ограничение вводится на участках со скользким покрытием (гололёд, снежный накат), а также на особо опасных участках (например, около школ). Снижение скорости с перепадом более 20 км/ч производят ступенями так, чтобы обеспечить плавное снижение скорости с замедлением не более $0,5 \text{ м/с}^2$, для чего расстояние между знаками должно быть не менее 150-200 м. Ограничение должно действовать только тогда, когда действует ограничивающий фактор.

Для повышения пропускной способности в зависимости от условий движения может быть необходимым как ограничение, так и повышение скорости, что вытекает из зависимости пропускной способности от скорости движения. Наибольшее значение пропускной способности достигается при скоростях 55-60 км/ч для сухого покрытия; 50-55 км/ч для мокрого шероховатого; 35-40 км/ч для снежного наката. Поэтому с позиций увеличения пропускной способности на участках, где скорость выше указанных величин, необходимо принимать меры к ограничению скорости, а на участках, где скорость ниже указанных величин, необходимо принять меры по обеспечению более высоких скоростей в периоды высокой интенсивности движения.

Комплексной схемой организации дорожного движения (КСОДД) Наурского муниципального района предлагается в районах образовательных учреждений (школ, детских садов), социальных объектов, установить скоростной режим 20 км/час. Регулирование скоростного режима осуществить установкой дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» совместно с предупреждающим знаком, информирующим о причинах вводимого ограничения.

2.19. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЛАГОПРИЯТНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ИНВАЛИДОВ

Сегодня большое внимание уделяется созданию безбарьерной среды для свободного передвижения инвалидов в пространстве улично-дорожной сети населенных пунктов. На законодательном уровне закреплены стандарты доступности, ответственность за соблюдение которых несут органы госвласти и обслуживающие организации.

Мероприятия по обеспечению доступности объектов и услуг для инвалидов и других категорий МГН определяются следующими нормативными документами:

1. Федеральный закон от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ «Градостроительный кодекс Российской Федерации» (статья 48 часть 12 пункт 10);
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»;
3. Конвенция ООН «О правах инвалидов»;
4. Свод правил СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001;
5. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства.

В составе мероприятий предусматриваются:

- доступность пешеходных путей,
- доступность пешеходных переходов,
- доступность остановочных пунктов общественного транспорта,
- доступность парковок.

Доступность пешеходных путей

Поверхность пешеходных путей, предназначенных для передвижения МГН, должна быть ровная, без швов и скользкая, в том числе при увлажнении. Имеющиеся на пути небольшие перепады уровней должны быть сглажены. Покрытие пешеходных дорожек, тротуаров, съездов, пандусов и лестниц должно быть из твердых материалов, ровным, не создающим вибрацию при движении по нему. Их поверхность должна обеспечивать продольный коэффициент сцепления 0,6-0,75 кН/кН, в условиях сырой погоды и отрицательных температур- не менее 0,4 кН/кН.

Покрытие из бетонных плит или брусчатки должно иметь толщину швов между элементами не более 0,01 м. Покрытие из рыхлых материалов, в том числе песка и гравия, не допускаются.

Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. При этом следует устраивать не более чем через каждые 25 м горизонтальные площадки (карманы) размером не менее 19 2,0 х 1,8 м для обеспечения возможности разезда инвалидов на креслах-колясках. Продольный уклон путей движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, не должен превышать 5%, поперечный 2%. В местах изменения уклонов необходимо устанавливать искусственное освещение не менее 100 лк на уровне поверхности пешеходного пути.

Высота бордюров по краям пешеходных путей на территории рекомендуется принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,025 м.

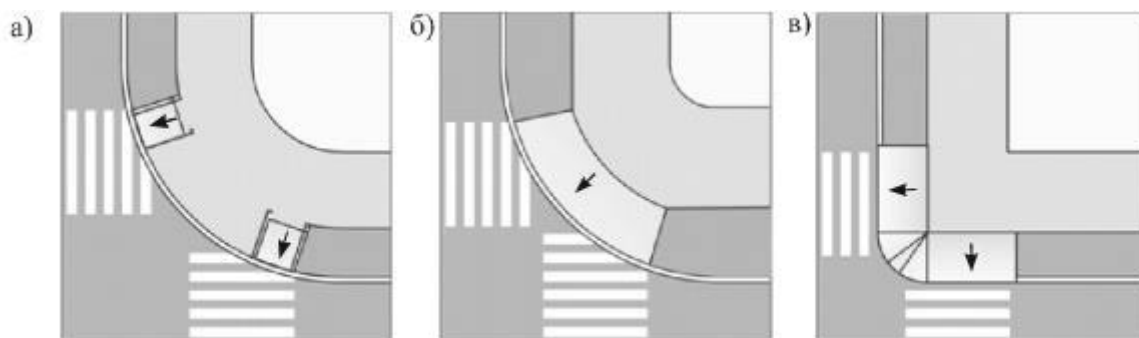
Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для МГН.

Доступность пешеходных переходов

При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные нерегулируемые пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м (далее – пандусы).

Для тротуаров шириной 4 м и более, примыкающих к проезжей части автомобильной дороги, а также для тротуаров шириной 2 м и более, отделенных от проезжей части полосой озеленения шириной не менее 2 м, рекомендуется применение пандуса с колесоотбойными бортиками, нижняя часть которого сопрягается с расположенной перед пешеходным переходом горизонтальной площадкой, имеющей длину 1,5–2 м и ширину, соответствующую ширине пандуса (рисунок 29). Пандусы данного типа в пределах проезжей части автомобильной дороги следует размещать на одной линии по краю пешеходного перехода.

На участках, где ширина тротуара вместе с полосой озеленения менее 4 м (условия движения соответствуют нормальным), допускается выполнять пандусы аналогично варианту 1, но без горизонтальной площадки, расположенной перед пешеходным переходом (рис. 2.19.1).



а – пандус на каждом переходе; б – один пандус по ширине внешних границ переходов; в – комбинированный пандус по ширине перехода (уклон 50‰)

Рисунок 2.19.1 - Варианты размещения пандусов на пешеходных переходах, выполненных по продолжению тротуара или пешеходной дорожки.

При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м.

Устройство пандусов не требуется в случае оборудования приподнятого пешеходного перехода.

Регулируемые перекрестки должны быть оснащены средствами визуальной и звуковой индикации, отдельными от средств индикации, предназначенных для ТС.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации или начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т.п. Ширина тактильной полосы принимается в пределах 0,5-0,6 м.

На рисунке 2.19.2. показан пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой.

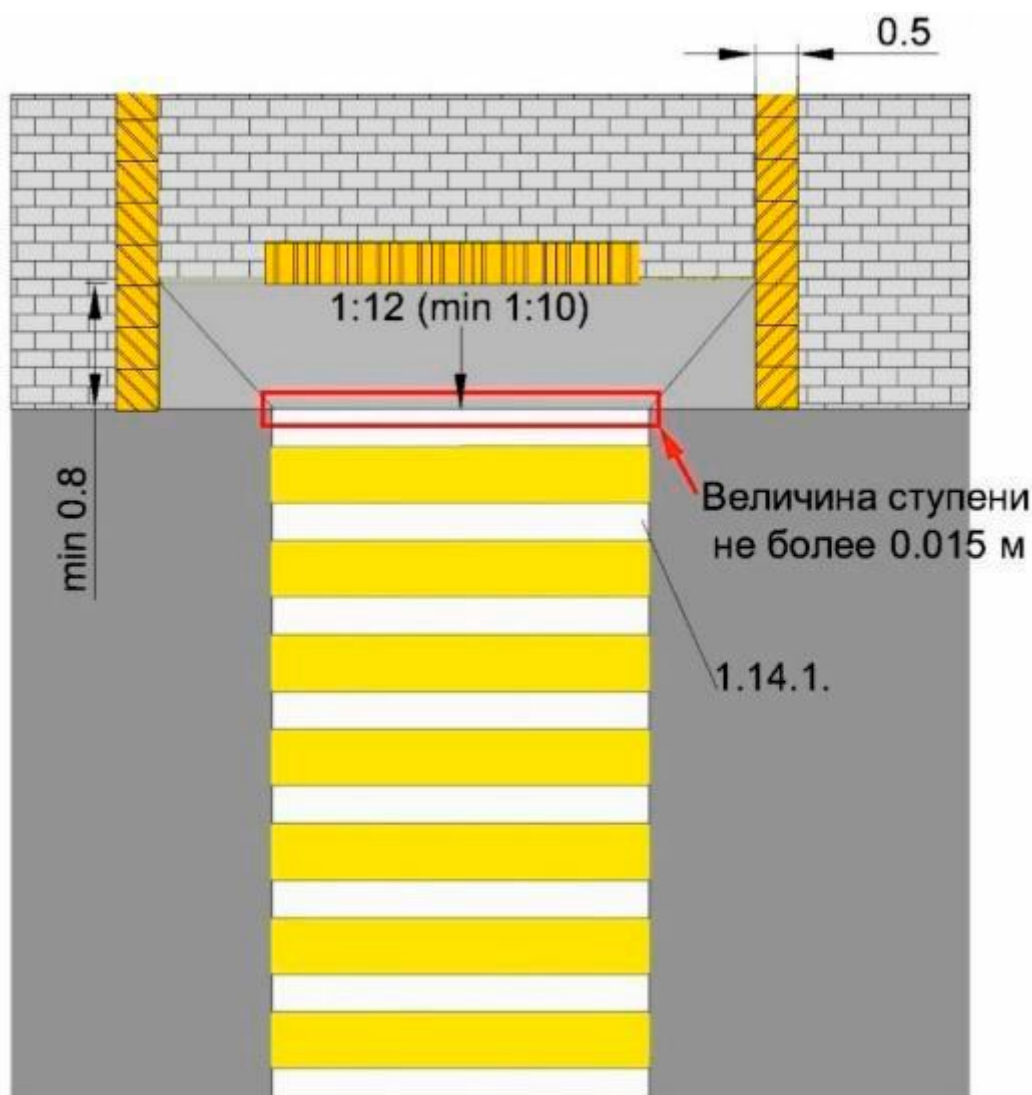


Рисунок 2.19.2 - Пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой.

На пешеходных и транспортных коммуникациях для инвалидов с дефектами слуха должны быть установлены световые (проблесковые) маячки, сигнализирующие об опасном приближении (прибытии) транспортных средств (поезд, автобус, троллейбус, трамвай, судно и др.) в темное время суток, сумерках и в условиях плохой видимости (дождь, туман, снегопад).

Регулируемые наземные пешеходные переходы следует оборудовать средствами светофорной сигнализации согласно ГОСТ Р 52289-2004 и ГОСТ Р 52282-2004, имеющими дополнительные технические средства связи и информации (визуальные, звуковые и тактильные), обеспечивающие доступность и безопасность движения инвалидов и других маломобильных групп населения и выполняемые в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50918-96, ГОСТ Р 51648-2000, ГОСТ Р 51671-2000, ГОСТ Р 52131-2003, а в некоторых случаях – опорными стационарными реабилитационными устройствами по ГОСТ Р 51264-99.

Доступность остановочных пунктов общественного транспорта

Ширина остановочных площадок, предназначенных для остановки маршрутных транспортных средств, принимается равной ширине полосы проезжей части автомобильной дороги, а их длина – с учетом расчетной пропускной способности остановочного пункта, но не менее 20 м и не более 60 м. Дорожная одежда остановочных площадок выполняется одинаковой прочности с дорожной одеждой проезжей части автомобильной дороги. Ширина посадочной площадки принимается не менее 3 м, а длина – не менее длины остановочной площадки. В общую площадь посадочной площадки входит место посадки и высадки инвалидов (рисунок 2.19.3), параметры которого принимаются равными 2 х 2 м.



Рисунок 2.19.3 - Пример применения механической аппарели автобуса на посадочной площадке в габаритах места посадки инвалидов.

Посадочную площадку остановочного пункта следует выполнять приподнятой на 0,2 м над поверхностью остановочной площадки. Указанное значение может быть скорректировано до высоты уровня пола или нижней ступени преобладающих типов доступных для инвалидов маршрутных транспортных средств, останавливающихся на остановочном пункте. Для обеспечения возможности остановки маршрутного транспортного средства с минимальным зазором относительно посадочной площадкой (0,05 м и менее) рекомендуется применять бордюрный камень со скошенной кромкой и закруглением в нижней его части радиусом 0,05 м.

При наличии перепада высот между поверхностями пешеходных путей, примыкающих к остановочному пункту, и посадочной площадки доступность остановочного пункта для людей в креслах-колясках, с детской коляской и некоторых других маломобильных групп населения обеспечивается применением одного или нескольких пандусов (рисунок 2.19.4).



Рисунок 2.19.4 - Пример обустройства остановочного пункта пандусом.

В зоне остановочного пункта рекомендуется предусматривать пешеходный переход, размещаемый между ближайшими боковыми границами остановочных пунктов противоположных направлений, но не ближе 5 м от границы каждого из них (рисунок 2.19.5). Исключение могут составлять пешеходные переходы, расположенные в зоне перекрестка.

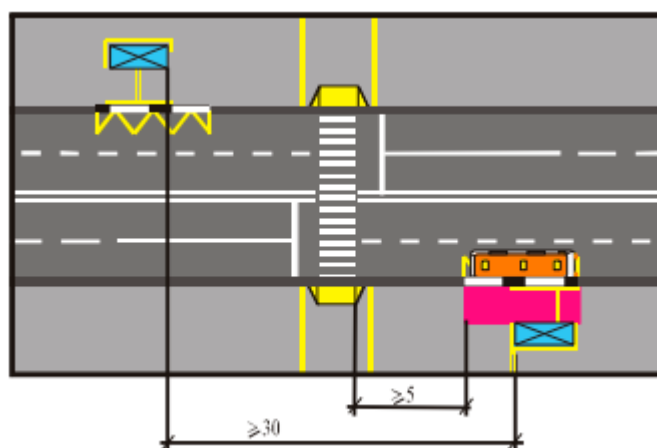


Рисунок 2.19.5 - Пример размещения остановочных пунктов, совмещенных с пешеходным переходом, доступным для инвалидов и других МГН.

Для инвалидов по зрению на остановочных пунктах дополнительно предусматриваются тактильные указатели, содержащие информацию об организации движения на маршруте (тактильные схемы, таблички, стенды с выпуклыми символами или шрифтом Брайля, тактильные поверхности со схемой маршрута), звуковые устройства, радиоинформаторы системы информирования и ориентирования МГН, искусственное освещение повышенной яркости в темное время суток.

Обустройство остановочного пункта тактильными указателями для слепых и слабовидящих людей осуществляется по СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007.

Транспортные средства пассажирского транспорта в соответствии с ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические

требования доступности и безопасности для инвалидов» должны быть оборудованы специальными устройствами и системами для обеспечения доступности и безопасности различных категорий МГН.

Доступность парковок

1) В соответствии с п. 4.2.1 СП 59.13330.2012 «На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:

до 100 включительно – 5% мест, но не менее одного места;

от 101 до 200 – 5 мест и дополнительно 3%;

от 201 до 1000 – 8 мест и дополнительно 2%;

от 1001 места и более – 24 места плюс не менее 1% на каждые 100 мест свыше».

2) Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2004 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний», расположенным на высоте не менее 1,5 м.

3) Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50.

Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением.

Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах посадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие.

4) Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0х3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины - 1,2 м.

5) Встроенные, в том числе подземные автостоянки должны иметь непосредственную связь с функциональными этажами здания с помощью лифтов, в том числе приспособленных для перемещения инвалидов на кресле-коляске с сопровождающим. Эти лифты и подходы к ним должны быть выделены специальными знаками.

Закрепляются минимальные стандарты формирования безбарьерной среды для инвалидов: органы государственной власти и местного самоуправления,

организации независимо от их организационно-правовых форм должны обеспечивать инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников):

- условия для беспрепятственного доступа к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, включая те, в которых расположены физкультурно-спортивные организации, организации культуры и другие организации), к местам отдыха и к предоставляемым в них услугам;
- условия для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным транспортом, автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в городском, пригородном, междугородном сообщении, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации);
- возможность самостоятельного передвижения по территории, на которой расположены объекты социальной, инженерной и транспортной инфраструктур, входа в такие объекты и выхода из них, посадки в транспортное средство и высадки из него, в том числе с использованием кресла-коляски;
- сопровождение инвалидов, имеющих стойкие расстройства функции зрения и самостоятельного передвижения, и оказание им помощи на объектах социальной, инженерной и транспортной инфраструктур;
- надлежащее размещение оборудования и носителей информации, необходимых для обеспечения беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и к услугам с учетом ограничений их жизнедеятельности;
- дублирование необходимой для инвалидов звуковой и зрительной информации, а также надписей, знаков и иной текстовой и графической информации знаками, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля, допуск сурдопереводчика и тифлосурдопереводчика;
- допуск на объекты социальной, инженерной и транспортной инфраструктур собаки-проводника при наличии документа, подтверждающего ее специальное обучение;
- оказание работниками организаций, предоставляющих услуги населению, помощи инвалидам в преодолении барьеров, мешающих получению ими услуг наравне с другими лицами.

Основные требования к организации территории, улицам и пешеходным путям:

- должны быть предусмотрены условия беспрепятственного и удобного передвижения МГН по участку к зданию или по территории предприятия,

комплекса сооружений с учетом требований градостроительных норм. Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для МГН на все время эксплуатации.

- транспортные проезды на участке и пешеходные дороги на пути к объектам, посещаемым инвалидами, допускается совмещать при соблюдении градостроительных требований к параметрам путей движения.
- ширина пути движения на участке при встречном движении инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 1,8 м с учетом габаритных размеров кресел-колясок по ГОСТ Р 50602. Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, как правило, не должен превышать 5 %. При устройстве съездов с тротуара около здания и в затесненных местах допускается увеличивать продольный уклон до 10 % на протяжении не более 10 м. Поперечный уклон пути движения следует принимать в пределах 1-2 %.
- высоту бордюров по краям пешеходных путей на участке рекомендуется принимать не менее 0,05 м. Высота бортового камня в местах пересечения тротуаров с проезжей частью, а также перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,04 м.
- при наличии на территории или участке подземных и надземных переходов их следует, как правило, оборудовать пандусами или подъемными устройствами, если нельзя организовать для МГН наземный проход.
- тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации, начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т.п.
- для покрытий пешеходных дорожек, тротуаров и пандусов не допускается применение насыпных или крупноструктурных материалов, препятствующих передвижению МГН на креслах-колясках или с костылями. Покрытие из бетонных плит должно быть ровным, а толщина швов между плитами – не более 0,015 м.
- на путях движения МГН не допускается применять непрозрачные калитки на навесных петлях двустороннего действия, калитки с вращающимися полотнами, а также турникеты.
- для открытых лестниц на перепадах рельефа рекомендуется принимать ширину проступей не менее 0,4 м, высоту подъемов ступеней – не более 0,12 м. Все ступени наружных лестниц в пределах одного марша должны быть одинаковыми по форме в плане, по размерам ширины проступи и высоты подъема ступеней. Поперечный уклон наружных ступеней должен

быть в пределах 1-2 %. Лестницы должны дублироваться пандусами, а при необходимости – другими средствами подъема.

- устройства и оборудование (почтовые ящики, укрытия таксофонов, информационные щиты и т. п.), размещаемые на стенах зданий, сооружений или на отдельных конструкциях, а также выступающие элементы и части зданий и сооружений не должны сокращать нормируемое пространство для прохода, а также проезда и маневрирования кресла-коляски. Объекты, нижняя кромка которых расположена на высоте от 0,7 до 2,1 м от уровня пешеходного пути, не должны выступать за плоскость вертикальной конструкции более чем на 0,1 м, а при их размещении на отдельно стоящей опоре – не более 0,3 м. При увеличении выступающих размеров пространство под этими объектами необходимо выделять бордюрным камнем, бортиком высотой не менее 0,05 м либо ограждениями высотой не менее 0,7 м и т. п. Таксофоны и другое специализированное оборудование для людей с недостатками зрения должны устанавливаться на горизонтальной плоскости с применением рифленого покрытия или на отдельных плитах высотой до 0,04 м, край которых должен находиться от установленного оборудования на расстоянии 0,7-0,8 м. Формы и края подвесного оборудования должны быть скруглены.
- вход на территорию или участок следует оборудовать доступными для инвалидов элементами информации об объекте. Вход на участок жилого многоквартирного дома рекомендуется оборудовать контрольно-охранными приборами или устройствами сигнализации, передающими информацию в жилище для людей с недостатками зрения и дефектами слуха.
- на открытых индивидуальных автостоянках около учреждений обслуживания следует выделять не менее 10 % мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов. Эти места должны обозначаться знаками, принятыми в международной практике. Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, а при жилых зданиях – не далее 100 м. Ширина зоны для парковки автомобиля инвалида должна быть не менее 3,5 м. Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов, следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания, доступные для МГН.
- также в соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», строительными и иными нормами необходимо учитывать:
- при планировке и застройке городских и сельских поселений необходимо обеспечивать условия для полноценной жизнедеятельности инвалидов и малоподвижных групп населения. К отдельно стоящим жилым зданиям

высотой не более 9 этажей, а также к объектам, посещаемым инвалидами, допускается устройство проездов, совмещенных с тротуарами при протяженности их не более 150 м и общей ширине не менее 4,2 м, а в малоэтажной (2-3 этажа) застройке при ширине не менее 3,5 м.

- в селитебных районах, в местах размещения домов для престарелых инвалидов, учреждений здравоохранения и других учреждений массового посещения населением следует предусматривать пешеходные пути с возможностью проезда механических инвалидных колясок. При этом высота вертикальных препятствий (бортовые камни, поребрики) на пути следования не должна превышать 5 см; не допускаются крутые (более 100 ‰) короткие рампы, а также продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорог более 50 ‰. На путях с уклонами 30-60 ‰ необходимо не реже чем через 100 м устраивать горизонтальные участки длиной не менее 5 м.
- на территории жилых районов и микрорайонов секционной застройки следует предусматривать места для хранения автомобилей в подземных гаражах из расчета не менее 25 машино-мест на 1 тыс. жителей. Гаражи боксового типа для постоянного хранения автомобилей и других мототранспортных средств, принадлежащих инвалидам, следует предусматривать в радиусе пешеходной доступности не более 200 м от входов в жилые дома. Число мест устанавливается нормами или принимается по заданию на проектирование.
- В соответствии с МГП Наурского района и сельских поселений необходимо также выполнять минимальные требования по обеспечению парковочными местами.
- На индивидуальных автостоянках на участке около зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске из расчета, при числе мест:
 - до 100 включительно 5%, но не менее одного места;
 - от 101 до 200 5 мест и дополнительно 3%;
 - от 201 до 1000 8 мест и дополнительно 2%.

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м.

Все эти стандарты и требования по беспрепятственному доступу инвалидов к объектам инфраструктуры (транспортной, социальной и инженерной) должны учитываться и применяться при строительстве и реконструкции объектов различного назначения.

Анализ существующей ситуации по обеспечению комфортной среды для передвижения инвалидов по улично-дорожной сети населенных пунктов Наурского

района показал крайне низкий уровень развития инфраструктуры для передвижения инвалидов.

К основным мероприятиям по формированию благоприятных условий для движения инвалидов на территории Наурского района относятся:

- организация съездов (пандусов) в местах пешеходных переходов с тротуаров на проезжую часть, с соблюдением нормативных уклонов;
- организация благоустроенных подходов к остановочным комплексам;
- строительство пандусов в местах перепада рельефа на пути пешеходных тротуаров и дорожек;
- устройство горизонтальных участков длиной не менее 5 м, не реже чем через 100 м на путях движения инвалидов с уклонами 30-60 ‰;
- организация парковочных мест для инвалидов при учреждениях обслуживания (10% от общего числа мест, но не менее одного);
- применение тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей (следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации, начала опасного участка, изменения направления движения, входа, препятствия и т.п.);
- использование звукового сопровождения работы светофорных объектов в районе расположения учреждений социального обеспечения, здравоохранения;
- использование подвижного состава общественного транспорта, оборудованного средствами по перевозке инвалидов.

2.20. ОБЕСПЕЧЕНИЕ МАРШРУТОВ ДВИЖЕНИЯ ДЕТЕЙ К ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫМ ОРГАНИЗАЦИЯМ

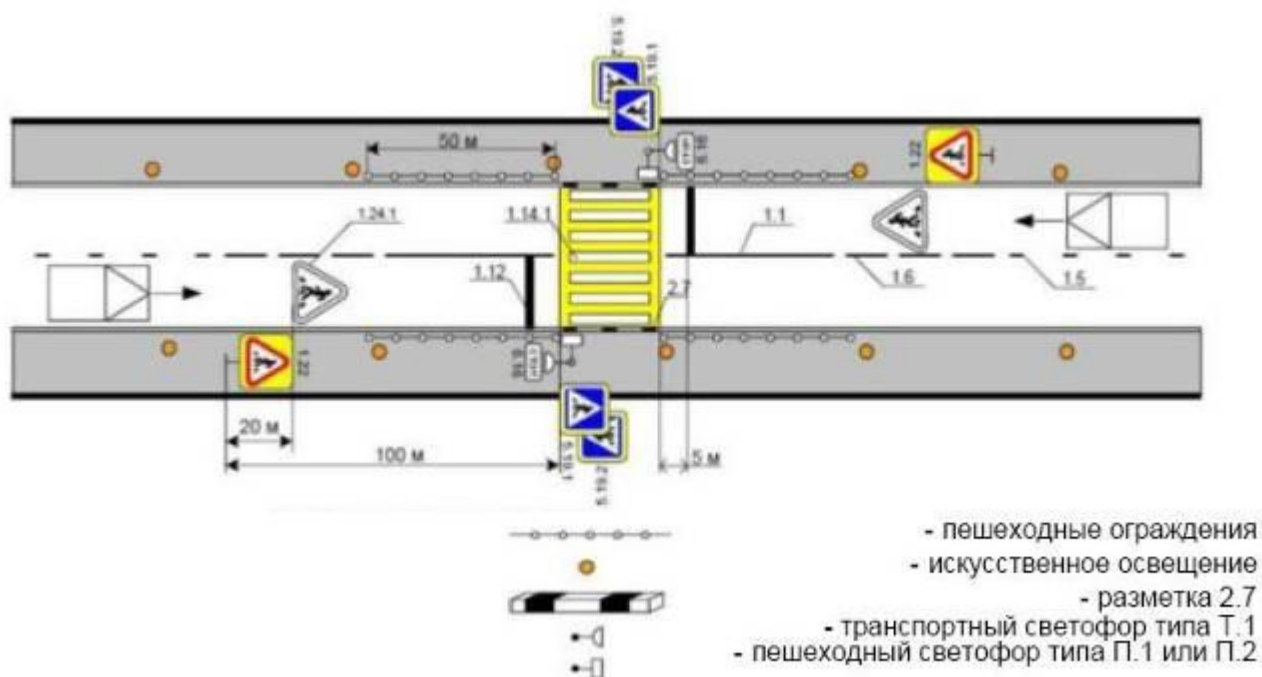
Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений:

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.
2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета, дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.
3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.
4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.

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

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

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



- установка ограждения вдоль проезжей части дорог, для предотвращения выхода на проезжую часть детей вне пешеходного перехода в районе размещения образовательных учреждений на улично-дорожной сети населенных пунктов Наурского района, а также в местах строительства новых объектов образования (см. раздел 2.5).

На рисунке 1.20.2 отображена схема размещения светофорных объектов типа Т-7 в Наурском районе.

Условные обозначения



Планируемые светофоры типа Т-7

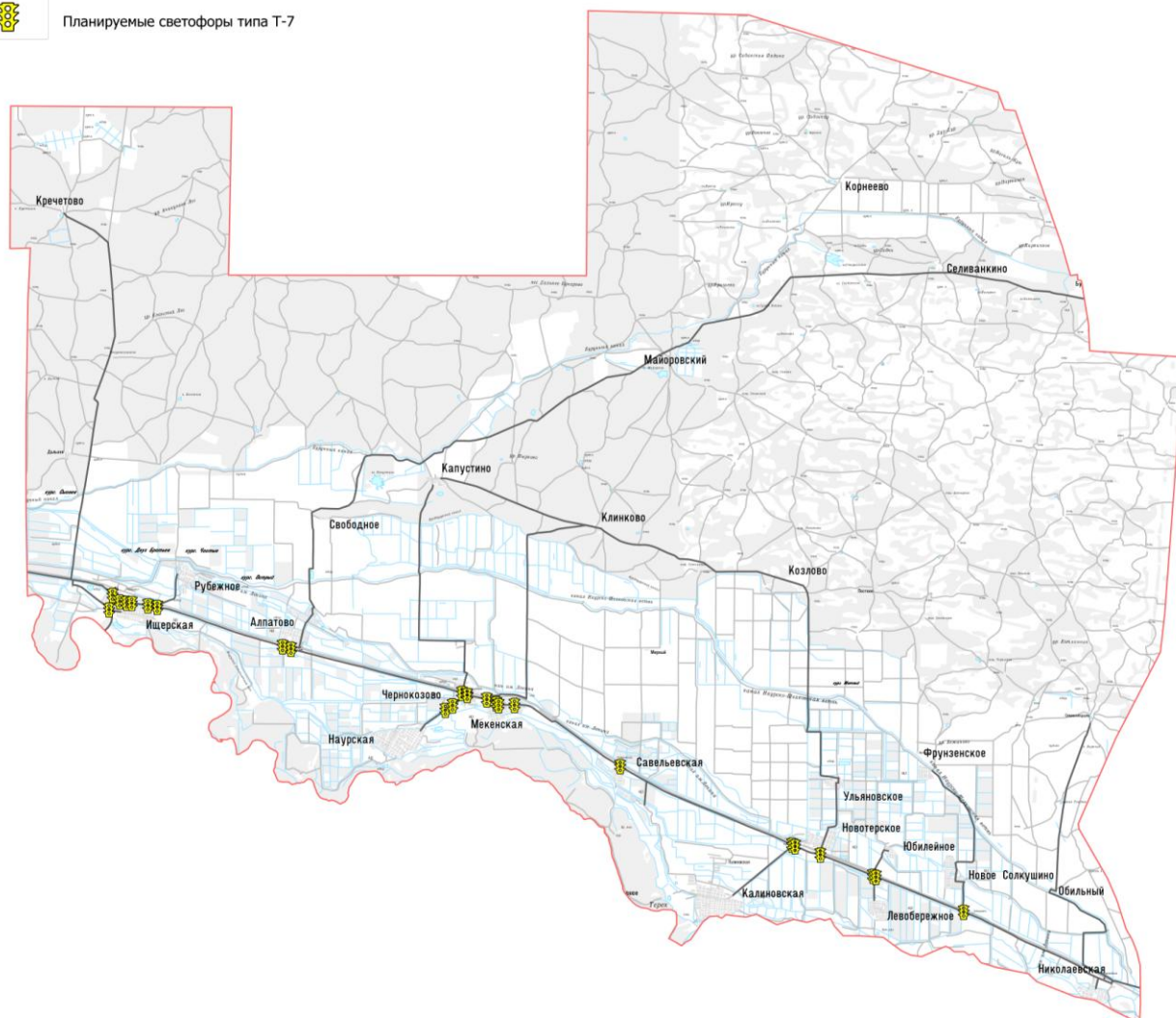


Рисунок 2.20.1 - Схема размещения светофорных объектов типа Т-7 в Наурском районе.

2.21. РАЗВИТИЕ СЕТИ ДОРОГ, ДОРОГ ИЛИ УЧАСТКОВ ДОРОГ, ЛОКАЛЬНО-РЕКОНСТРУКЦИОННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ, ПОВЫШАЮЩИХ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ СЕТИ ДОРОГ В ЦЕЛОМ

К локальным мероприятиям, по развитию сети улиц и дорог, обеспечивающим повышение безопасности дорожного движения и улучшение условий движения транспорта, относятся:

- планировочные мероприятия (строительство островков безопасности, изменение радиусов, мероприятия по канализированию транспортных потоков и др.);
- организация пешеходных переходов, в том числе регулируемых (см. соответствующий раздел);
- установка пешеходных ограждений установку ограждений на разделительных элементах (см. соответствующий раздел);
- изменение схем организации движения автотранспорта и пешеходов (см. соответствующий раздел);
- строительство остановочных «карманов» на остановках общественного транспорта (см. соответствующий раздел);
- оптимизация структур промежуточных тактов светофорного регулирования с учетом пешеходного движения (в том числе с заменой дорожных контроллеров) (см. соответствующий раздел);
- строительство новых светофорных объектов (см. соответствующий раздел);
- установку искусственных неровностей (см. соответствующий раздел);
- корректировка размещения остановок общественного транспорта (см. соответствующий раздел).

Большая часть мероприятий будет иметь локальный характер на наиболее сложных и проблемных участках, пересечениях и примыканиях улиц и дорог, выявленных на этапе исследования и анализа существующей ситуации. Эти мероприятия будут включать:

- уширение проезжей части;
- уширения пересечений, предусматривающих увеличение числа полос для правых или левых поворотов;
- мероприятия на транспортных узлах по канализированию движения ТП;
- обустройство пешеходных переходов (см. соответствующий раздел);
- установка светофорных объектов (тип Т-7) (см. соответствующий раздел).

На рисунке 2.21.1 отображена схема размещения наиболее крупных мероприятий по развитию транспортной сети применительно к ст. Наурская.

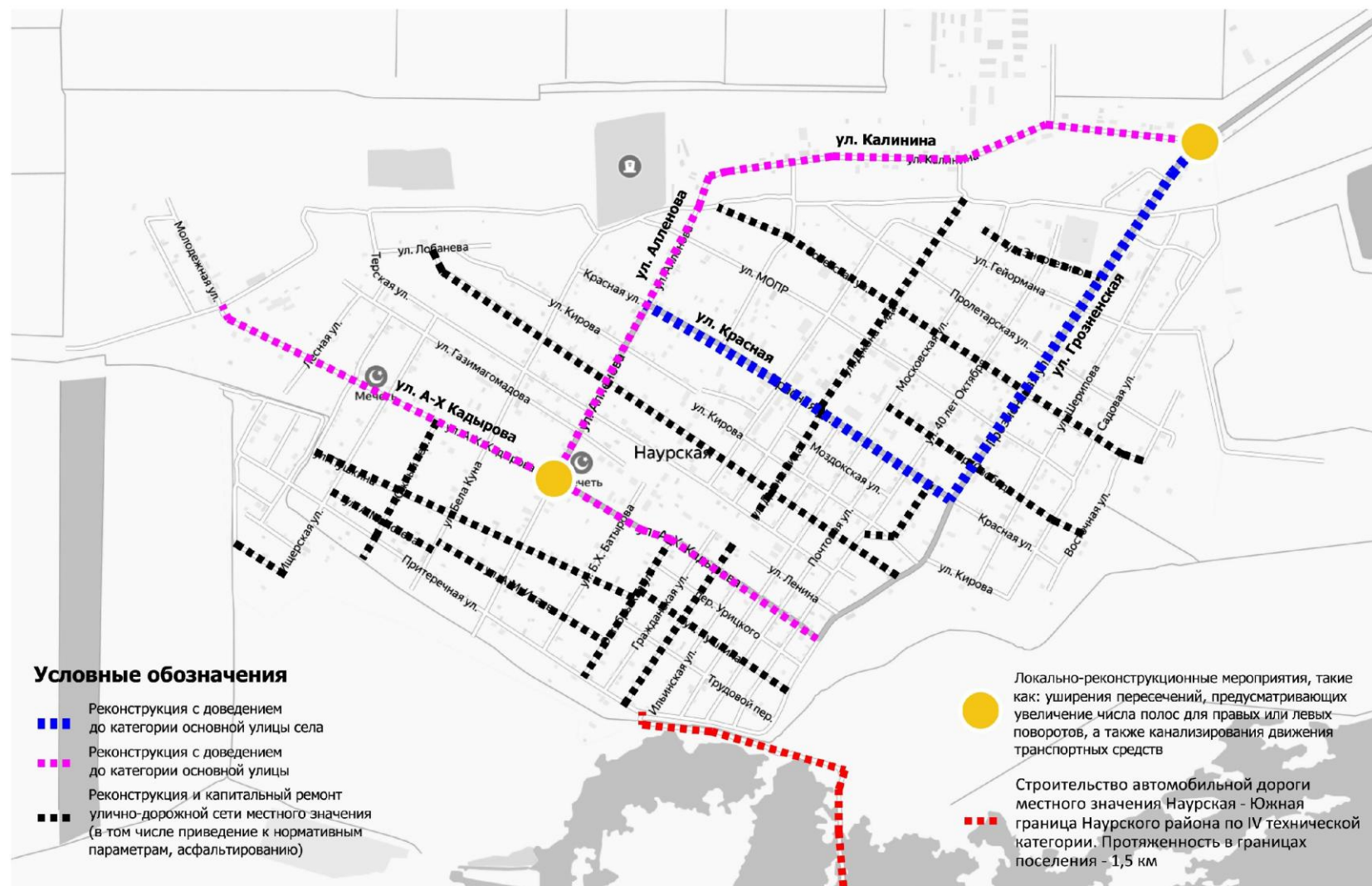


Рис 2.21.1 - Схема размещения наиболее крупных мероприятий по развитию транспортной сети применительно к территории ст. Наурская.

Важный фактором при выборе необходимых мероприятий – учет временных и финансовых ресурсов, в связи с чем в итоговом перечне будут отражены наиболее важные и необходимые.

В Наурском районе наиболее сложная транспортная обстановка отмечается в наиболее крупных населенных пунктах района (ст. Наурская, ст. Ищерская, с. Чернокозово, ст. Мекенская, с. Новотерское, ст. Калининская) на главных (основных) улицах, являющихся участками региональных дорог, а также на пересечении региональных дорог.

Основными предложениями по развитию сети дороги и улиц в Наурском районе является учет мероприятий, предусмотренных Программами комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений, мероприятия, предусмотренные в генеральном плане сельских поселений, приведение параметров улично-дорожной сети к нормативным показателям (по ширине проезжей части, типу покрытия, благоустройству и многим другим параметрам). К этому также необходимо добавить мероприятия по оптимизации распределения транспортных потоков, развитию улиц и дорог, а также повышающие эффективность функционирования сети дорог в Наурском районе:

- Учет и реализация мероприятий, предусмотренных в Генеральном плане Наурского сельского поселения:
 - Строительство автомобильной дороги местного значения Наурская – Южная граница Наурского района по IV технической категории. Протяженность в границах поселения – 1,5 км;
 - Строительство моста через р. Терек.
- Учет и реализация мероприятий по реконструкции и капитальному ремонту улично-дорожной сети местного значения (в том числе приведение к нормативным параметрам, асфальтированию), предусмотренных Программами комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений Наурского района:
 - Наурское СП: ул. Советская, ул. Октябрьская, ул. У. Мутиева, ул. Энергетиков, ул. Пушкина, ул. Джона Рида, ул. Исаева, ул. Знаменский, ул. Южный, ул. Свободы, ул. Транспортная, ул. Виноградный, ул. З. Мутиева – общей протяжённостью 8,23 км;
 - Алпатовское СП: ул.Центральная, ул.Красноармейская, ул. Дружб, ул. Интернациональная, ул.Садовая, ул.Набережная, ул.Свободное, ул.Комсомольская, ул.Школьная, ул.Клубная, ул. Советская – общей протяжённостью 9,2 км;

- Ищерское СП: ул. Колхозная, ул. Комсомольская, ул. Первомайская, ул. Кучугуры, ул. 20-танкистов, ул. Бригадная, ул. Лермонтова, пер. Солнечный, ул. Потихонина, ул. Заводская, ул. Кирова, ул. Революционная, ул. Озерная, ул. Августовская, ул. Речная – общей протяженностью 15,2 км;
- Калиновское СП: ул. Кирова, ул. Филатова, ул. В. Котика, ул. Гражданская, ул. Александровская, ул. Шевченко, ул. Украинская, ул. Красноармейская, ул. Колхозная, ул. Пушкина, ул. Пролетарская, ул. Молодежная, ул. Нурадилова, ул. Северная, ул. 3. Космодемьянская – общей протяженностью 14,76 км;
- Левобереженское СП: ул. Х.Нурадилова, ул. Р.Люксембурга, ул. Кооперативная, ул. Въездная, ул. Лесная, ул. Терская, ул. Виноградная, ул. Первомайская, ул. Школьная, ул. Широкая, ул. Крайняя – общей протяженностью 6,65 км;
- Мекенское СП: ул. Советская, ул. Широкая, ул. Карпова, ул. Ленина, ул. Колхозная, ул. Пушкина, ул. Россия, ул. Лермонтова, ул. Зубкова, ул. А.Батарейная, ул. Кочубея, итого общей протяженностью по сельскому поселению – 11,37 км;
- Николаевское СП: ул. Мира, ул. Левандовского, ул. Комсомольская, ул. Советская, ул. Ленина, ул. Пролетарская, ул. Горького, ул. Молодежная, ул. Свободная, ул. Х.Нурадилова, ул. Гагарина, ул. Пушкина, ул. Теришкова, ул. Краснознаменная, ул. Чехова – общей протяженностью 13,5 км;
- Ново-Солкушинское СП: ул. Лесная, ул. Орджоникидзе, ул. Первомайская, ул. Строительная, ул. Ленина, ул. Победы – общей протяженностью 4,3 км;
- Новотерское СП: дорога до дома Энергетиков, дорога до ПМК-2, дорога до старых кладбищ, дорога от моста в сторону с. Ульяновское, х.Корнеева - ул. Степная – общей протяженностью 3,7 км;
- Рубеженское СП: ул. Комсомольская, ул. Ленина, ул. Дружбы, ул. Советская, ул. Садовая, ул. Нурадилова, ул. Гикало, ул. Волгоградная, ул. Багратиона, ул. Наурская, ул. Ахриева, ул. Свердлова, ул. Матросова,

- ул. Шерипова, ул. Орджоникидзе, ул. Моздокская, ул. Поселковая – общей протяженностью 12,45 км;
- Савельевское СП: ул. Лесная, ул. Салихова, ул. Виноградная, ул. Октябрьская, ул. Советская, ул. Кирова, ул. Космонавтов, ул. Лесхоза, ул. Парковая – общей протяженностью 7,7 км;
 - Ульяновское СП: ул. 40 лет Октября, ул. Свободная, ул. Виноградная, ул. Ленина, ул. Х.Нурадилова, ул. Школьная, ул. Восточная, ул. Дружбы, ул. Комсомольская, ул. А.Шерипова, ул. Садовая – общей протяженностью 5,7 км;
 - Фрунзенское СП: ул. Гагарина, ул. Садовая, ул. Нурадилова, ул. Школьная, ул. Южная, ул. Северная, ул. Западная, ул. Восточная, ул. Буденного – общей протяженностью 5,3 км;
 - Чернокозовское СП: ул. Крайняя, ул. Терская, ул. Трудовая, ул. Клубная, ул. Садовая, ул. Строительная, ул. Гаражная, ул. Дзержинского, ул. Спортивная, ул. Молодежная, ул. Новоселова, ул. Новая – общей протяженностью 5,1 км;
- довести параметры до категории основной улицы села являющихся участками автодорог регионального значения:
- ст. Наруская: ул. Грозненская, ул. Красная – 2,45 км;
 - с. Алпатово: ул. Вокзальная, ул. Короткая – 2,2 км;
 - ст. Ищерская: ул. Выездная, участок ул. Советская - 1,0 км;
 - ст. Калиновская: ул. Исламская, ул. Ильясова, ул. Пятигорская - 2,2 км;
 - с. Новотерское: ул. Заводская – 1,4 км;
 - с. Рубежное: ул. Школьная - 0,5 км;
 - ст. Савельевская: ул. Никитина – 1,1 км;
 - с. Чернокозово: ул. Мира – 0,85 км;
- довести параметры до категории основной улицы села (либо местных улиц населенных пунктов):
- ст. Наруская: ул. Алленова, ул. А.Х. Кадырова (ул. Юбилейная), ул. МОПР и ул. Калинина – 6,5 км;

- с. Алпатово: ул. Красноармейская, ул. Дружбы, ул. Ленина – 3,7 км;
 - ст. Ищерская: участок ул. Советская, ул. Голикова, ул. Пушкина, ул. Первомайская – 5,2 км;
 - ст. Калиновская: ул. Кооперативная, ул. Красная, ул. Орджоникидзе – 4,95 км;
 - ст. Мекенская: ул. Кооперативная, ул. Н.Г. Ходжозаде, ул. Кирова, ул. Колхозная – 4,3 км;
 - с. Новое-Солкушино: участок ул. Ленина, ул. Школьная, ул. Виноградная – 2,5 км;
 - с. Новотерское: ул. Карла Маркса, ул. Дружбы, ул. Закриева, ул. Гагарина, участок ул. Кадырова – 4,2 км;
 - с. Рубежное: участок ул. Школьной, ул. Мира; ул. Терская, ул. Гикало – 2,7 км;
 - ст. Савельевская: ул. Ленина, ул. Шерипова, ул. Комсомольская, ул. Калинина – 3,3 км;
- довести параметры до категории местных улиц и дорог небольших населенных пунктов Наурского района – общей протяженностью 8,5 км;
 - строительство кольцевой развязки на пересечении автодорог регионального значения «А/д Ищерская – Червленая» и «А/д Ищерская – Грозный» западнее ст. Ищерская.
 - Довести автодороги регионального значения за пределами населенных пунктов (с участками грунтового и гравийного покрытия) до параметров IV технической категории с устройством асфальтобетонного покрытия (данное мероприятие не рассчитывается в данной работе).
 - довести параметры остальных улиц до категории местных улиц и дорог села (в виду значительных объемов и высокой стоимости работ данное мероприятие возможно к реализации при появлении соответствующих финансовых возможностей и выносится за расчетный срок реализации).

Локально-реконструкционные мероприятия в Наурском районе (Рис. 2.21.2), такие как: уширения пересечений, предусматривающих увеличение числа полос для правых или левых поворотов, а также канализирования движения транспортных средств предлагается осуществить:

- в местах примыкания подъездов от а/д "Ищерская - Червленая" к «а/д Ищерская – Червленая», а также в местах примыкания других автодорог регионального значения к а/д "Ищерская - Червленая" - 17 точек;
- в ст. Наурская на пересечении ул. Грозненская и ул. Калинина, ул. А.Х. Кадырова (Юбилейная) и ул. Алленова (около мечети);
- в ст. Ищерская на пересечении ул. Советская и А/д «Ищерская – Грозный», ул. Выездная и ул. Пролетарская, ул. Пушкина и ул. Пролетарская, ул. Заводская и ул. Пролетарская;
- в ст. Алпатово на пересечении ул. Нуарская и а/д "Ищерская - Червленая", на пересечении ул. Центральная и а/д "Ищерская - Червленая";
- в с. Чернокозово на пересечении ул. Рабочая и а/д "Ищерская - Червленая" (ул. Ревазова), ул. Мира и ул. Дзержинского, ул. Молодежная и а/д "Ищерская - Червленая" (ул. Ревазова);
- ст. Мекенская на примыкании/пересечении ул. Школьная, ул. Советская и ул. Ходжозаде к а/д "Ищерская - Червленая" (ул. Северная);

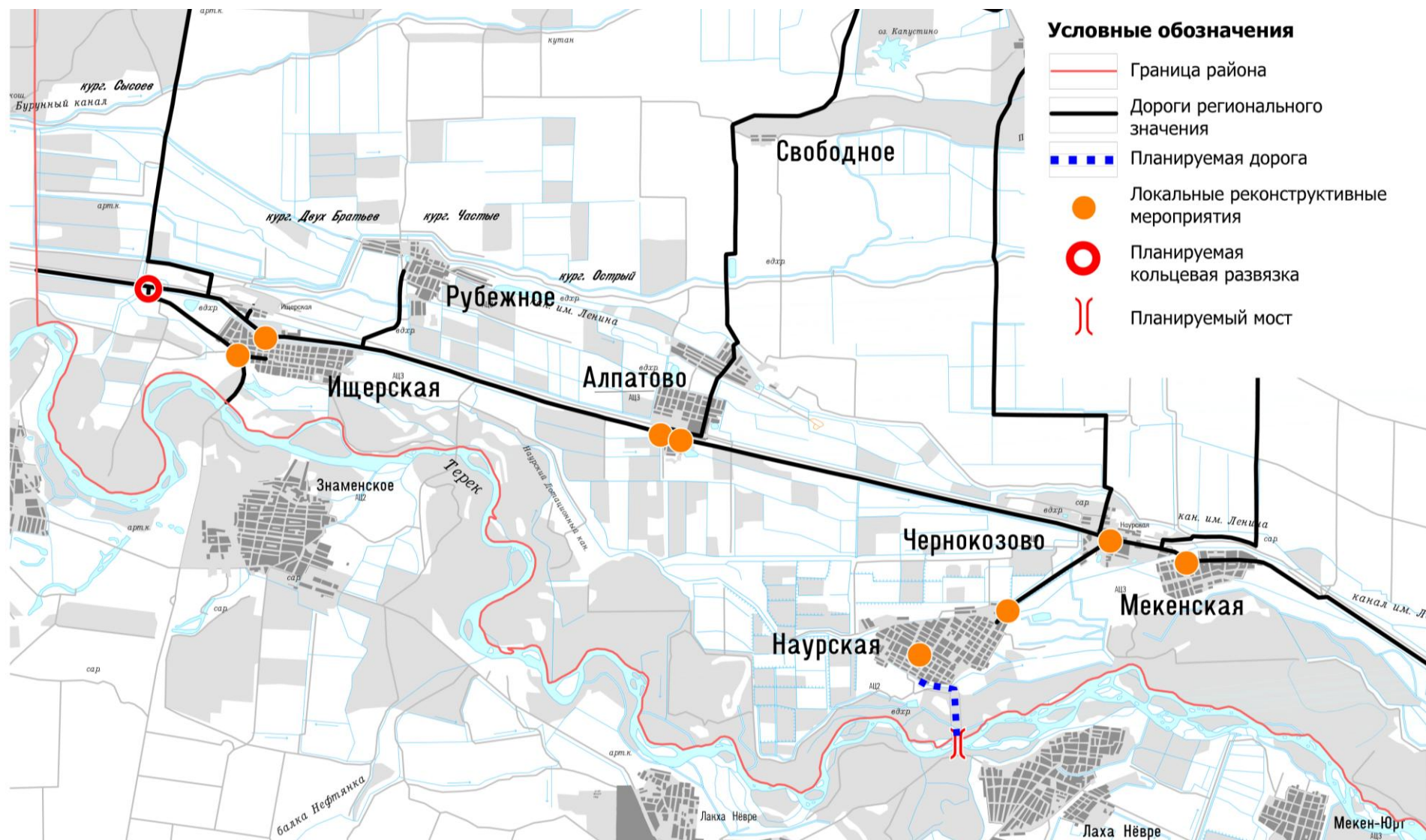


Рис 2.21.2 - Локально-реконструкционные мероприятия на территории Наурского района.

На рисунках 2.21.3-2.21.10 отображены схемы возможной реализации локально-реконструктивных мероприятий на территории Наурского района.



Рис 2.21.3 – Типовое решение локально-реконструкционных мероприятий на территории Наурского района примыкания подъездов от а/д "Ищерская - Червленная" и других автодорог регионального значения к автодороге а/д "Ищерская - Червленная" на примере примыкания А/д «Алпатово - Капустино - Селиванкин - Бурунское - Каяклы – Каргалинская».



Рис 2.21.4 - Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с. на пересечении ул. Мира (Подъезд к ст. Наурская) и ул. Резванова («а/д "Ищерская – Червленная" в с. Чернокозово.

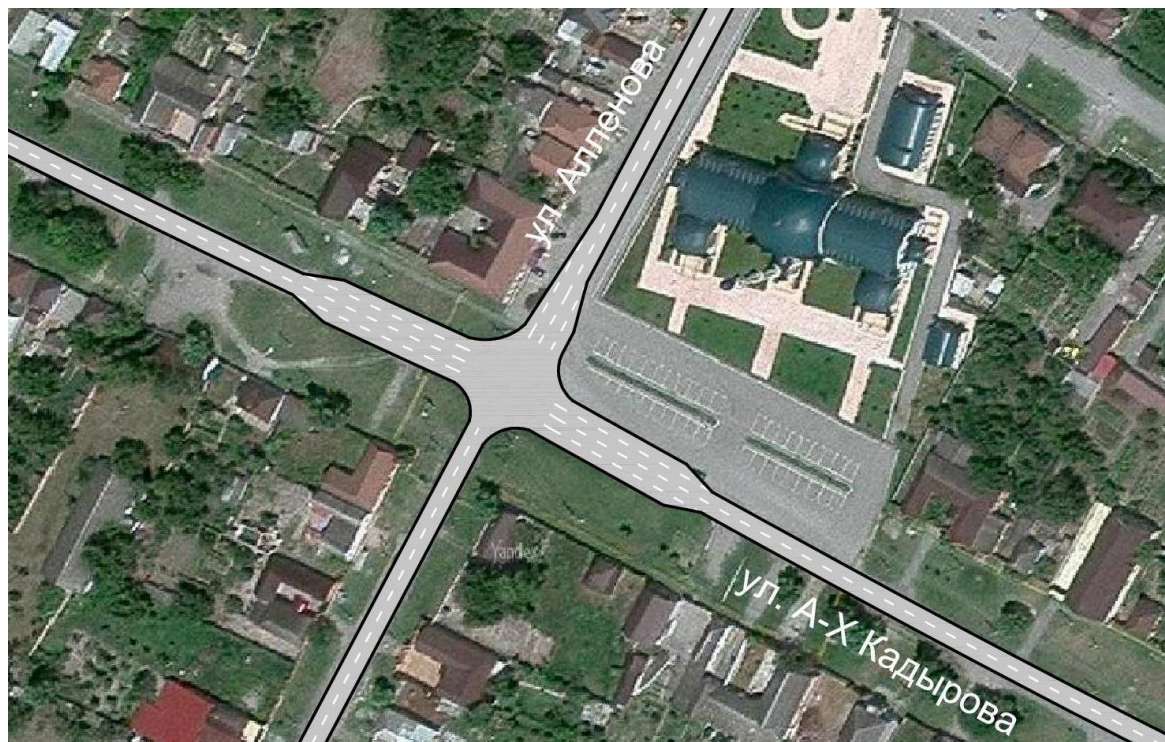


Рис 2.21.5 - Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с. на пересечении ул. ул. А.Х. Кадырова (Юбилейная) и ул. Алленова в ст. Наурская.

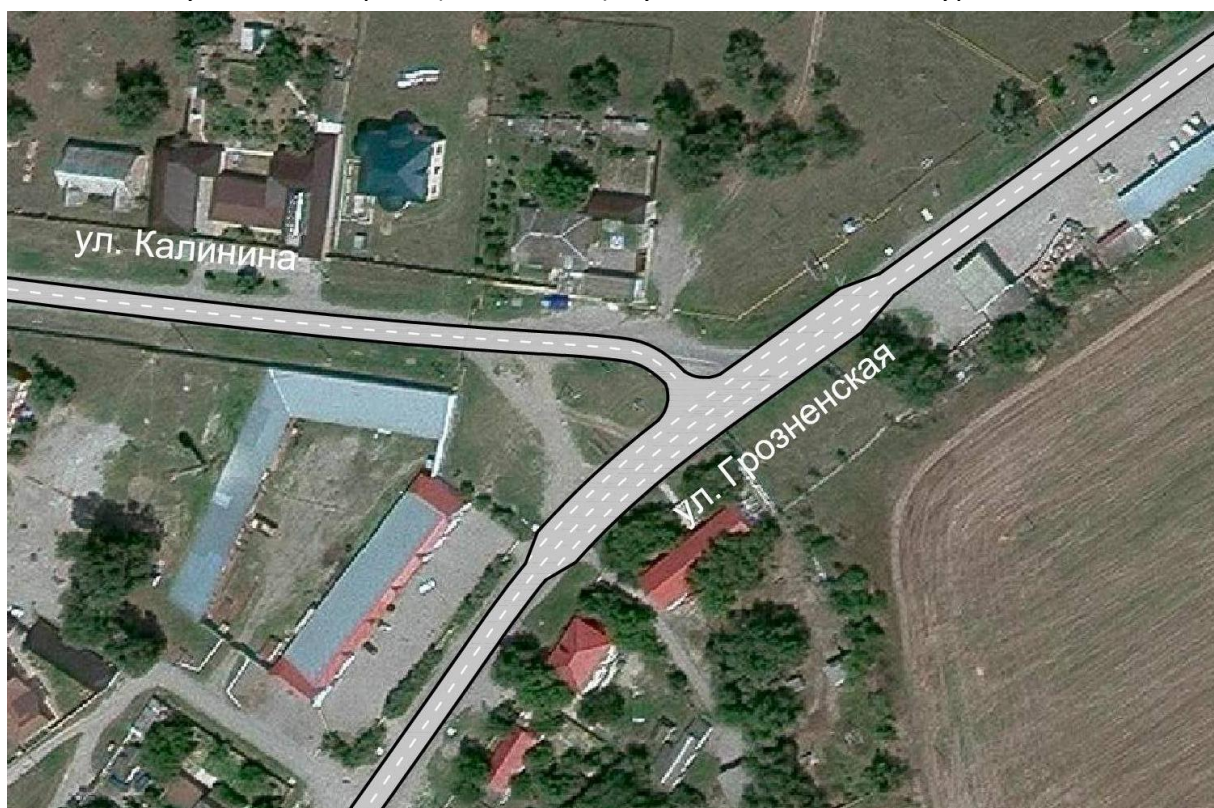


Рис 2.21.6 - Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с. на пересечении ул. Грозненская и ул. Калинина в ст. Наурская.



Рис 2.21.7 – Строительство кольцевой развязки на пересечении автомобильных дорог регионального значения «А/д Ищерская – Червленая» и «А/д Ищерская – Грозный» западнее ст. Ищерская.



Рис 2.21.8 - Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с. на пересечении ул. Советская и А/д «Ищерская – Грозный» в ст. Ищерская.

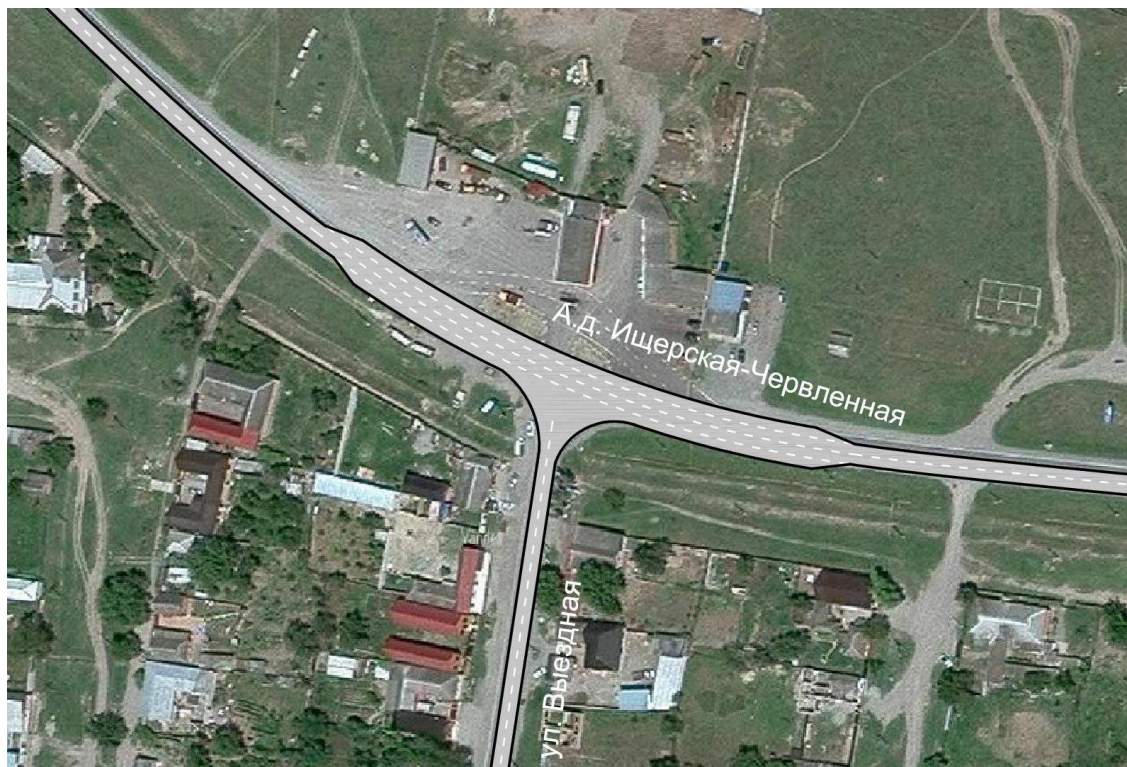


Рис 2.21.7 - Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с. на пересечении ул. Выездная и ул. Пролетарская (А/д «Ищерская – Грозный») в ст. Ищерская.

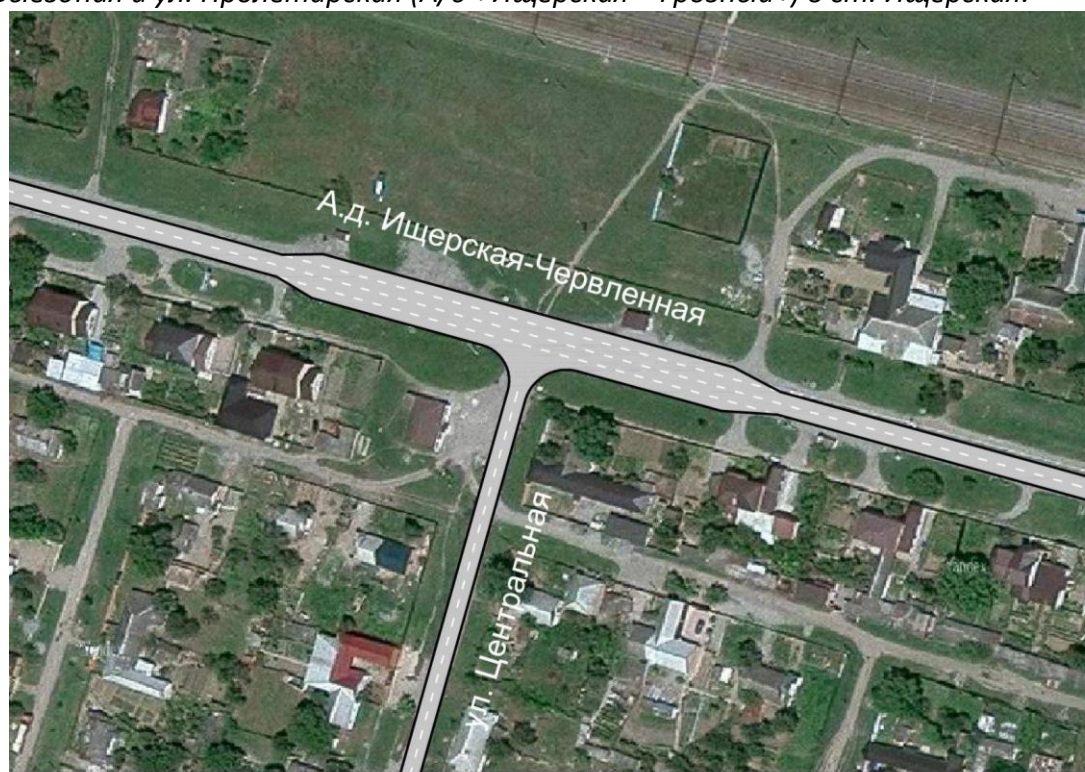


Рис 2.21.10 - Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с. на пересечении ул. Центральная и а/д "Ищерская - Червленая" в с. Алпатово.



Рис 2.21.10 - Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с. на пересечении ул. Школьная и а/д "Ищерская - Червленная"(ул. Северная) в ст. Мекенская.

2.22. РАССТАНОВКА РАБОТАЮЩИХ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ СРЕДСТВ ФОТО- И ВИДЕОФИКСАЦИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Технические средства автоматической фото-, видеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений, рекомендуется применять:

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м в населенных пунктах, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес. вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес. вследствие

административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств.

- на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 мес. вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на железнодорожных переездах;
- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;
- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;
- при изменении скоростного режима;
- на регулируемых перекрестках;
- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;
- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;
- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;
- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

Технические средства автоматической фото-видео фиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений, могут быть размещены в иных местах на основе анализа дорожных условий и нарушений Правил дорожного движения.

Для фиксации нарушений правил стоянки или остановки следует применять технические средства автоматической фото-видео фиксации с опциями автоматического определения участков дорог (автомобильных дорог), ограниченных дорожными знаками (знаками) по ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289 или дорожной разметкой (разметкой) ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289, на которых стоянка или остановки запрещена или ограничена.

Допускается применение муляжей вместо стационарных технических средств автоматической фото-видео-фиксации если наблюдается последовательное снижение количества фиксируемых ими административных правонарушений.

Зоны контроля технических средств автоматической фото-видео фиксации должны находиться в пределах участков дорог (автомобильных дорог) с соответствующими режимами или ограничениями движения.

При применении знака (таблички) 8.23 по ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289 зоны контроля стационарных технических средств автоматической фото-видео фиксации должны:

- находиться в пределах зон действия знаков по ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289, установленных с табличкой 8.23;
- соответствовать месторасположению участков дорог (автомобильных дорог), перед которыми установлены предупреждающие знаки по ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289 с табличкой 8.23;
- соответствовать месторасположению участков дорог (автомобильных дорог), на которых движение транспортных средств регулируется светофорами по ГОСТ Р 52282 и ГОСТ Р 52289 установленными с табличкой 8.23.

Зоны контроля стационарных технических средств автоматической фото-видео фиксации должны начинаться на расстоянии от разметки 1.24.4 по ГОСТ Р 51256. соответствующем требованиям ГОСТ Р 52289. в случаях, когда эта разметка применяется самостоятельно.

Зоны контроля различных технических средств автоматической фото-видео фиксации при фиксации одних и тех же видов административных правонарушений не должны иметь общие участки по длине дороги (автомобильной дороги).

Дальняя граница зоны контроля при измерении скорости движения транспортных средств техническими средствами автоматической фото-видео фиксации с алгоритмом трекинга при одной разрешенной скорости в зоне контроля должна находиться на расстоянии не менее минимального расстояния видимости встречного автомобиля на данном участке дороги (автомобильной дороги) согласно ГОСТ Р 52289.

При контроле за движением транспортных средств по полосе, предназначенной для движения маршрутных транспортных средств, в зоне контроля должны быть определены участки, в пределах которых может фиксироваться соответствующее административное правонарушение.

Места расположения, а также траектории перемещения одиночных или совокупности взаимосвязанных технических средств автоматической фото-видео фиксации при фиксации нарушений правил стоянки или остановки транспортных средств необходимо выбирать таким образом, чтобы обеспечить в пределах всей зоны контроля установление фактов стоянки или остановки транспортных средств.

Для фиксации проезда на запрещающий сигнал светофора, выезда при запрещающем сигнале светофора на железнодорожный переезд и пересечения стоп-линии при запрещающем сигнале светофора должны быть обеспечены:

- видимость сигналов транспортного светофора в зоне контроля с места размещения технических средств автоматической фото-видео фиксации;

- видимость разметки 1.12 (стол-линии) по ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289 или знака 6.16 по ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289 в зоне контроля с места размещения технических средств автоматической фото-видео фиксации;
- видимость разметки 1.14.1 или 1.14.2 по ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289 или знака 5.19.1 по ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289 в зоне контроля с места размещения технических средств автоматической фото-видео фиксации (при наличии пешеходного перехода).

При формировании черно-белых фотоматериалов транспортный светофор должен быть оборудован белым экраном по ГОСТ Р 52282 (независимо от наличия дополнительных секций).

Для фиксации административных правонарушений, связанных с нарушениями требований знаков переменной информации, должна быть обеспечена синхронизация работы соответствующих технических средств автоматической фото-видео фиксации с режимом отображения информации.

Стационарные технические средства автоматической фото-видео фиксации (их отдельные элементы) устанавливают сбоку от проезжей части (в том числе на разделительной полосе), над проезжей частью в/под дорожное покрытие.

Расстояние от края проезжей части (при наличии обочины — от бровки земляного полотна) до стационарного технического средства автоматической фото-видео фиксации, установленного сбоку от проезжей части, должно быть не менее 0.5 м. При этом оно должно размещаться на максимально возможном (с учетом местных условий) расстоянии от края проезжей части.

Расстояние от лицевой поверхности дорожного ограждения до опоры (стойки, колонки) или ближайшего края стационарного технического средства автоматической фото-видео фиксации должно соответствовать требованиям к рабочей ширине для данного ограждения по ГОСТ Р 52289.

Расстояние от нижнего края стационарного технического средства автоматической фото-видео фиксации до поверхности дорожного покрытия (высота установки) при установке сбоку от проезжей части должно быть не менее 1.5 м.

При установке над проезжей частью на пролетных строениях дорожных сооружений стационарные технические средства автоматической фото-видео фиксации не должны выступать за их нижний край.

Стационарные технические средства автоматической фото-видео фиксации могут быть размещены:

- а) на индивидуальных стойках, консольных и рамных опорах;
- б) на опорах, стойках и колонках технических средств организации дорожного движения;
- в) на опорах стационарного электрического освещения;

г) на элементах дорожных сооружений, в том числе мостов, путепроводов и тоннелей.

При этом размещения стационарных технических средств автоматической фото-видео фиксации, приведенные в перечислениях б)–г), допускаются при соблюдении требований законодательства Российской Федерации.

Передвижные технические средства автоматической фото-видео фиксации устанавливаются сбоку от проезжей части, в том числе на разделительной полосе. При этом расстояние от точки установки измерительного оборудования до края проезжей части должно быть не менее 3 м.

Допускается установка передвижных технических средств автоматической фото-видео фиксации с использованием специальных вышек на базе транспортных средств на расстоянии не менее 0.5 м до края проезжей части.

Расстояние от нижнего края передвижного технического средства автоматической фото-видео фиксации до поверхности дорожного покрытия (высота установки) должно быть от 0.5 до 2 м.

Данное требование не распространяется на передвижные технические средства автоматической фото-видео фиксации с использованием специальных вышек на базе транспортных средств.

Комплексной схемой организации дорожного движения Наурского муниципального района предлагается установить стационарные технические средства автоматической фото-видео фиксации, на наиболее аварийно-опасных участках:

- на автодороге регионального значения «А/д Ищёрская – Червленая»:
 - ст. Ищёрская в районе пересечения ул. Выездная и ул. Пролетарская (пересечение автодорог регионального значения «А/д Ищёрская – Червленая» и «А/д Ищёрская – Грозный»);
 - с. Чернокозово в районе пересечения ул. Мира и ул. Ревазова;
 - на въезде в ст. Николаевская.

3. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий, а также на основе государственных сметных нормативов «Укрупненные нормативы цены строительства» сборник №8 НЦС81-02-08-2020 «Автомобильные дороги», сборник №9 НЦС81-02-09-2020 «Мосты и путепроводы», сборник №16 НЦС 81-02-16-2020 «Малые архитектурные формы», приказы Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 30.12.2019 №919/пр, №920/пр, №921/пр. Источниками финансирования мероприятий КСОДД являются: бюджетные средства Наурского муниципального района, субсидии регионального бюджета, внебюджетные источники.

Механизм реализации КСОДД включает в себя систему мероприятий по обследованию, содержанию, ремонту, реконструкции (замена покрытия автодорог, приведение к нормативным параметрам), паспортизации автомобильных дорог общего пользования местного значения в сельских поселениях, мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, мероприятия по организации транспортного обслуживания населения, мероприятия по обеспечению доступности для маломобильных граждан.

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

Перечень и виды работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог определяются муниципальным контрактом (договором) в соответствии с классификацией, устанавливаемой федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства (приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2012 года N 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог») (с изменениями и дополнениями), а также, в случае капитального ремонта, реконструкции и строительства - проектно-сметной документацией, разработанной на автомобильную дорогу или на участок автомобильной дороги.

Стоимость мероприятий на региональных автодорогах указана в целях предварительного расчета общего объема затрат на организацию дорожного движения в границах Наурского муниципального района. Уполномоченные органы государственной власти в порядке, установленном действующим законодательством, определяют стоимость и сроки выполнения необходимых работ.

Табл. 3.1.

Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения на территории Наурского района¹⁰

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
Мероприятия по развитию улично-дорожной сети						
На региональных автодорогах						
1.	Реконструкция (участок региональной автодороги) в границах населенных пунктов (доведение до параметров основной улицы села)	ст. Наруская: ул. Грозненская, ул. Красная; с. Алпатово: ул. Вокзальная, ул. Короткая; ст. Ищерская: ул. Выездная, участок ул. Советская; ст. Калиновская: ул. Исламская, ул. Ильясова, ул. Пятигорская; с. Новотерское: ул.Заводская ; с. Рубежное: ул. Школьная; ст. Савельевская: ул. Никитина; с. Чернокозово: ул. Мира;	км	11,7	14254,21	166774,26
2.	Строительство кольцевой развязки	На пересечении автодорог регионального значения «А/д Ищерская – Червленая» и «А/д Ищерская – Грозный» западнее ст. Ищерская	100м ²	20300	546,13	110864,39

¹⁰ Переход от цен базового района (Московская область) к уровню цен субъектов Российской Федерации (Чеченская Республика) осуществляется путем применения к показателю НЦС коэффициента 0,98

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
3.	Доведение параметров до категории основной улицы села являющихся участками автодорог регионального значения	ст. Наруская	км	2,45	14254,21	34922,81
4.		с. Алпатово	км	2,2	14254,21	31359,26
5.		ст. Ищерская	км	1,0	14254,21	14254,21
6.		ст. Калиновская	км	2,2	14254,21	31359,26
7.		с. Новотерское	км	1,4	14254,21	19955,89
8.		с. Рубежное	км	0,5	14254,21	7127,11
9.		ст. Савельевская	км	1,1	14254,21	15679,63
10.		с. Чернокозово	км	0,85	14254,21	12116,08
11.	Локально-реконструкционные мероприятия. Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с.	в местах примыкания подъездов от а/д "Ищерская - Червленая" к «а/д Ищерская – Червленая», а также в местных примыкания других автодорог регионального значения к а/д "Ищерская - Червленая"	км	2,7 км	28508,42	76972,73
12.	Локально-реконструкционные мероприятия.	в ст. Наурская на пересечении ул. Грозненская и ул. Калинина	м	250	28508,42	7127,11
13.	Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с.	в ст. Ищерская на пересечении ул. Советская и А/д «Ищерская – Грозный», ул. Выездная и ул. Пролетарская, ул. Пушкина и ул. Пролетарская, ул. Заводская и ул. Пролетарская	м	600	28508,42	17105,05
14.		в ст. Алпатово на пересечении ул. Наурская и а/д "Ищерская -	м	300	28508,42	8552,53

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
		Червленная", на пересечении ул. Центральная и а/д "Ищерская - Червленная"				
15.		в с. Чернокозово на пересечении ул. Рабочая и а/д "Ищерская - Червленная" (ул. Ревазова), ул. Мира и ул. Дзержинского, ул. Молодежная и а/д "Ищерская - Червленная" (ул. Ревазова)	м	500	28508,42	14254,21
16.		ст. Мекенская на примыкании/пересечении ул. Школьная, ул. Советская и ул. Ходжозаде к а/д "Ищерская - Червленная" (ул. Северная	м	500	28508,42	14254,21
Автодороги регионального и местного значения						
17.	Мероприятия предусмотренные генеральным планом. Строительство автомобильной дороги местного значения по IV технической категории.	От ст. Наурская до Южной границы Наурского района	км	1,5	28508,42	42762,63
18.	Строительство моста через р. Терек	В 1,5 км южнее ст. Наурская	м ²	0,3 км (2100 м ²)	258,46	542766
Улично-дорожная сеть населенного пункта (автодороги регионального и местного значения)						
19.	Реконструкция (капитальный ремонт)	Наурское сельское поселение	км	8,23	14254,21	117312,15
20.	улично-дорожной сети населенных	Алпатовское сельское поселение	км	9,2	14254,21	131138,73

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
21.	пунктов (Реализация мероприятий Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений)	Ищерское сельское поселение	км	15,2	14254,21	216663,99
22.		Калиновское сельское поселение	км	14,76	14254,21	210392,14
23.		Левобереженское сельское поселение	км	6,65	14254,21	94790,5
24.		Мекенское сельское поселение	км	11,37	14254,21	162070,37
25.		Николаевское сельское поселение	км	13,5	14254,21	192431,84
26.		Ново-Солкушинское сельское поселение	км	4,3	14254,21	61293,1
27.		Новотерское сельское поселение	км	3,7	14254,21	52740,58
28.		Рубеженское сельское поселение	км	12,45	14254,21	177464,91
29.		Савельевское сельское поселение	км	7,7	14254,21	109757,42
30.		Ульяновское сельское поселение	км	5,7	14254,21	81248,99
31.		Фрунзенское сельское поселение	км	5,3	14254,21	75547,31
32.		Чернокозовское сельское поселение	км	5,1	14254,21	72696,47
Улично-дорожная сеть населенного пункта (автодороги местного значения)						
33.	Доведение параметров до категории основной улицы села (местных улиц населенных пунктов)	ст. Наруская: ул. Алленова, ул. А.Х. Кадырова (ул. Юбилейная), ул. МОПР и ул. Калинина	км	6,5	14254,21	92652,37
34.		с. Алпатово: ул. Красноармейская, ул. Дружбы, ул. Ленина	км	3,7	14254,21	52740,58

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
35.		ст. Ищерская: участок ул. Советская, ул. Голикова, ул. Пушкина, ул. Первомайская	км	5,2	14254,21	74121,89
36.		ст. Калиновская: ул. Кооперативная, ул. Красная, ул. Орджоникидзе	км	4,95	14254,21	70558,34
37.		ст. Мекенская: ул. Кооперативная, ул. Н.Г. Ходжозаде, ул. Кирова, ул. Колхозная	км	4,3	14254,21	61293,1
38.		с. Новое-Солкушино: участок ул. Ленина, ул. Школьная, ул. Виноградная	км	2,5	14254,21	35635,53
39.		с. Новотерское: ул. Карла Маркса, ул. Дружбы, ул. Закриева, ул. Гагарина, участок ул. Кадырова	км	4,2	14254,21	59867,68
40.		с. Рубежное: участок ул. Школьной, ул. Мира; ул. Терская, ул. Гикало	км	2,7	14254,21	38486,37
41.		ст. Савельевская: ул. Ленина, ул. Шерипова, ул. Комсомольская, ул. Калинина	км	3,3	14254,21	47038,89
42.	Доведение параметров до категории местных улиц и дорог небольших	Населенные пункты Наурского района	км	8,5	14254,21	121160,79

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
	населенных пунктов Наурского района (реконструкция и строительство, асфальтирование)					
43.	Доведение параметров остальных улиц до категории местных улиц и дорог села	Населенные пункты Наурского района	км	-	-	****
Преимущественно на автодорогах местного значения						
44.	Локально-реконструкционные мероприятия. Устройство дополнительных полос для осуществления правых и левых поворотов, вместе с мероприятиями по канализированию движения т.с.	в ст. Наурская на пересечении ул. А.Х. Кадырова (Юбилейная) и ул. Алленова (около мечети);	м	200	28508,42	5701,68
Мероприятия по развитию общественного транспорта						
На региональных автодорогах						
45.	Обустройство и строительство заездных карманов пассажирского транспорта у существующих остановок	В населенных пунктах Наурского района в следующих сельских поселениях	шт.	32	757,33	24234,56
46.	Обустройство и строительство заездных карманов пассажирского транспорта у планируемых остановок	В ст. Наурская, с. Алпатова, ст. Ищерская, ст. Калиновская, с. Левобережное, с. Мекенская, с. Новотерское, ст. Савельевская, с.	шт.	17	757,33	12874,61

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
		Чернокозово				
47.	Обустройство остановочных павильонов на существующих остановках	В населенных пунктах Наурского района	шт.	11	-	входит в технические характеристики конструктивных решений и видов работ по устройству остановочного кармана с комплексом сопутствующих работ, в том числе устройством дорожной одежды облегченного типа
48.	Обустройство остановочных павильонов на планируемых остановках	В ст. Наурская, с. Алпатова, ст. Ищерская, ст. Калиновская, с. Левобережное, с. Мекенская, с. Новотерское, ст. Савельевская, с. Чернокозово	шт.	17	-	входит в технические характеристики конструктивных решений и видов

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
						работ по устройству остановочного кармана с комплексом сопутствующих работ, в том числе устройством дорожной одежды облегченного типа
49.	Устройство благоустроенных пешеходных дорожек к остановкам ОТ	Населенные пункты Наурского района	м ²	-	-	*****
50.	Установка дорожных знаков 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	В ст. Наурская, с. Алпатова, ст. Ищерская, ст. Калиновская, с. Левобережное, с. Мекенская, с. Новотерское, ст. Савельевская, с. Чернокозово	шт.	17	10	170
51.	Установка дополнительных опор освещения в местах размещения остановок ОТ	Населенные пункты Наурского района	шт.	49	29,6	1450,4
Мероприятия по развитию пешеходного движения						

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
На автодорогах регионального и местного значения						
52.	Доведения до нормативных параметров, ремонт существующих пешеходных тротуаров на основных улицах центров сельских поселений	Наурское сельское поселение	100 м ²	5,8 км (*2) с двух сторон (1,5 м) 5800мх1,5м=87 00м ² х2=17400м ²	228,61	39778,14
53.		Алпатовское сельское поселение	100 м ²	4,6 км (*2) с двух сторон (1,5 м) 4600мх1,5м=69 00м ² х2=13800м ²	228,61	31548,18
54.		Мекенское сельское поселение	100 м ²	1,5 км (*2) с двух сторон (1,5 м) 1500мх1,5м=22 50м ² х2=4500м ²	228,61	10287,45
55.		Николаевское сельское поселение	100 м ²	2,0 км (*2) с двух сторон (1,5 м) 2000мх1,5м=30 00м ² х2=6000м ²	228,61	13716,6

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
56.		Новотерское сельское поселение	100 м ²	3,0 км (*2) с двух сторон (1,5 м) 3000мх1,5м=45 00м ² х2=9000м ²	228,61	20574,9
57.		Рубежненское сельское поселение	100 м ²	3,0 км (*2) с двух сторон (1,5 м) 3000мх1,5м=45 00м ² х2=9000м ²	228,61	20574,9
На автодорогах регионального значения						
58.	Устройство пешеходных тротуаров с твёрдым покрытием на участках региональных дорог с интенсивным движением в черте населенных пунктов на первую очередь и расчетный срок	Наурское сельское поселение	100 м ²	2,4 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 2400мх2,25м=5 400м ² х2=10800 м ²	228,61	24689,88
59.		Алпатовское сельское поселение	100 м ²	2,8 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 2800мх2,25м=6 300м ² х2=12600	228,61	28804,86

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
				м ²		
60.		Ищерское сельское поселение	100 м ²	4,1 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 4100мх2,25м=9 225м ² х2=18450 м ²	228,61	42178,55
61.		Калиновское сельское поселение	100 м ²	3,5 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 3500мх2,25м=7 875м ² х2=15750 м ²	228,61	36006,08
62.		Левобереженское сельское поселение	100 м ²	2,7 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 2700мх2,25м=6 075м ² х2=12150 м ²	228,61	27776,12
63.		Мекенское сельское поселение	100 м ²	1,9 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 1900мх2,25м=4	228,61	19546,16

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
				$275\text{м}^2 \times 2 = 8550\text{м}^2$		
64.		Николаевское сельское поселение	100 м ²	1,8 км (*2) с двух сторон (2,25 м) $1800\text{м} \times 2,25\text{м} = 4050\text{м}^2 \times 2 = 8100\text{м}^2$	228,61	18517,41
65.		Ново-Солкушинское сельское поселение	100 м ²	1,5 км (*2) с двух сторон (2,25 м) $1500\text{м} \times 2,25\text{м} = 3375\text{м}^2 \times 2 = 6750\text{м}^2$	228,61	15431,18
66.		Новотерское сельское поселение	100 м ²	1,9 км (*2) с двух сторон (2,25 м) $1900\text{м} \times 2,25\text{м} = 4275\text{м}^2 \times 2 = 8550\text{м}^2$	228,61	19546,16
67.		Рубежненское сельское поселение	100 м ²	0,5 км (*2) с двух сторон (2,25 м)	228,61	5143,73

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
				500мх2,25м=11 25м ² х2=2250м ²		
68.		Савельевское сельское поселение	100 м ²	2,0 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 2000мх2,25м=4 500м ² х2=9000м ²	228,61	20574,9
69.		Ульяновское сельское поселение	100 м ²	0,6 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 600мх2,25м=13 50м ² х2=2700м ²	228,61	6172,47
70.		Фрунзенское сельское поселение	100 м ²	1,1 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 1100мх2,25м=2 475м ² х2=4950м ²	228,61	11316,2
71.		Чернокозовское сельское поселение	100 м ²	3,35 км (*2) с двух сторон (2,25 м) 3350мх2,25м=7	228,61	34462,96

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
				537,5м ² х2=1507 5м ²		
72.	Установка ограждения с двух сторон вдоль автодорог регионального значения с относительно высокими показателями интенсивности движения транспорта	В следующих сельских поселениях Наурского района: Наурское, Алпатовское, Ищерское, Мекенское, Николаевское, Новотерское, Рубеженское, Савельевское, Чернокозовское	100 п.м.	14,35 км(*2) с двух сторон	295,99	84949,13
73.	Обустройство пешеходных переходов возле всех существующих и планируемых остановок общественного транспорта	В населенных пунктах Наурского района в следующих сельских поселениях: Наурское, Алпатовское, Ищерское, Калиновское, Левобереженское, Мекенское, Николаевское, Ново-Солкушинское, Новотерское, Рубеженское, Савельевское, Ульяновское, Фрунзенское, Чернокозовское	шт.	49 1372 м ² (49х28м ²)	2,5	3430
74.	Оборудование существующих и планируемых пешеходных переходов на улицах дорожными знаками с внутренним освещением в целях улучшения	В населенных пунктах Наурского района в следующих сельских поселениях: Наурское, Алпатовское, Ищерское, Калиновское,	шт.	49	13	637

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
	видимости	Левобереженское, Мекенское, Николаевское, Ново- Солкушинское, Новотерское, Рубеженское, Савельевское, Ульяновское, Фрунзенское, Чернокозовское				
75.	Организация уличного освещения в местах обустроенных пешеходных переходов	В населенных пунктах Наурского района в следующих сельских поселениях: Наурское, Алпатовское, Ищерское, Калиновское, Левобереженское, Мекенское, Николаевское, Ново- Солкушинское, Новотерское, Рубеженское, Савельевское, Ульяновское, Фрунзенское, Чернокозовское	шт.	49	29,6	1450,4
На автодорогах местного значения						

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
76.	Организация пешеходных тротуаров на основных улицах наиболее крупных населенных пунктах района	В населенных пунктах Наурского района в следующих сельских поселениях: Наурское, Алпатовское, Ищерское, Калиновское, Левобереженское, Мекенское, Николаевское, Ново-Солкушинское, Новотерское, Рубеженское, Савельевское, Ульяновское, Фрунзенское, Чернокозовское	100 м ²	38,85 км (*2) с двух сторон (1,5 м) 38850мх1,5м=58275м ² х2=116550м ²	228,61	266444,96
77.	Строительство новых тротуаров на жилых улицах населенных пунктов	Все жилые улицы населенных пунктов Наурского района	100 м ²	-	-	*
На автодорогах регионального и местного значения						
78.	Обустройство пешеходных переходов на пересечении основных улиц и улиц с интенсивным движением (преимущественно на автодорогах регионального значения) (в том числе на месте существующих), при локально-реконструктивных мероприятиях, а также около социальных объектов и объектов здравоохранения	В следующих сельских поселениях Наурского района: Наурское, Алпатовское, Ищерское, Калиновское, Левобереженское, Мекенское, Николаевское, Ново-Солкушинское, Новотерское, Рубеженское, Савельевское, Ульяновское, Фрунзенское, Чернокозовское	шт.	253 7084 м ² (253х28м ²)	2,5	17710

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
79.	Организация уличного освещения в местах обустроенных пешеходных переходов	В следующих сельских поселениях Наурского района: Наурское, Алпатовское, Ищерское, Калиновское, Левобереженское, Мекенское, Николаевское, Ново- Солкушинское, Новотерское, Рубеженское, Савельевское, Ульяновское, Фрунзенское, Чернокозовское	шт.	253	29,6	7488,8
80.	Обустройство ограждений в местах пешеходных переходов около образовательных учреждений	В населенных пунктах Наурского района рядом с объектами образования	100 п.м.	2,2 км(*2) с двух сторон	295,99	13023,56
Мероприятиям по формированию благоприятных условий для движения инвалидов						
81.	Организация съездов (пандусов) в местах пешеходных переходов с тротуаров на проезжую часть, с соблюдением нормативных уклонов	На основных улицах населенных пунктов Наурского района, а также около объектов социальной инфраструктуры	-	-	Учесть при дорожных работах и благоустройстве	-
82.	Применение тактильных средств, выполняющих предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей	На основных улицах села, а также возле социальных, административных, образовательных учреждениях, рядом с объектами	-	-	Учесть при дорожных работах и благоустройстве	-

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
		здравоохранения				
83.	Строительство пандусов в местах перепада рельефа на пути пешеходных тротуаров и дорожек		-	-	Учесть при дорожных работах и благоустройстве	-
Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям						
84.	Установка и замена искусственных неровностей перед пешеходными переходами (около образовательных учреждений)	На улицах населенных пунктов Наурского района возле образовательных учреждений	шт.	82	55	4510
85.	Установка дорожных знаков «Дети»	На улицах населенных пунктов Наурского района возле образовательных учреждений	шт.	82	10	820
86.	Установка ограждения вдоль проезжей части дорог	На улицах населенных пунктов Наурского района возле образовательных учреждений	100 п.м.	2,2 км	295,99	Смотреть совместно с п. 80
87.	Установка светофоров типа Т-7 около объектов образования (в том числе строящихся или планируемых к строительству)	В районе строящихся и планируемых к строительству объектов образования (школа и детские сады)	шт.	138	400	55200
Мероприятия по организации велосипедного движения						

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
88.	Обустройство в границах села велосипедной дорожки, являющейся участком межпоселкового маршрута	В населенных пунктах Наурского района в следующих сельских поселениях: Наурское, Алпатовское, Ищерское, Калиновское, Левобереженское, Мекенское, Николаевское, Ново-Солкушинское, Новотерское, Рубеженское, Савельевское, Ульяновское, Фрунзенское, Чернокозовское	100 м ²	30,1 км 30100мх1,5м=45150м ²	235,53	106341,8
Мероприятия по организации светофорного регулирования						
89.	Организация светофорного регулирования	В ст. Ищерская	шт.	4	1018,44	4073,76
Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения						
90.	Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее-АСУДД)	территория Наурского муниципального района	шт.	-	-	**
91.	Установка контролеров, детекторов транспорта	территория Наурского муниципального района, на автодороге регионального значения: «А/д Ищерская – Червленая»:	шт.	3	3,55	10,65

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
		- ст. Ищёрская на пересечении ул. Выездная и ул. Пролетарская; - с. Чернокозово на пересечении ул. Мира и ул. Ревазова; - ст. Николаевская.				
92.	Установка камер фото-видеофиксации правонарушений на аварийно-опасных участках дороги	территория Наурского муниципального района, на автодороге регионального значения «А/д Ищёрская – Червленная»: - ст. Ищёрская в районе пересечения ул. Выездная и ул. Пролетарская (пересечение автодорог регионального значения «А/д Ищёрская – Червленная» и «А/д Ищёрская – Грозный»); - с. Чернокозово в районе пересечения ул. Мира и ул. Ревазова; - на въезде в ст. Николаевская.	шт.	3	900	2700
93.	Реконструкция технических средств организации дорожного движения ТСОДД (дорожных знаков, дорожной разметки, светофорных объектов, направляющих	территория Наурского муниципального района	шт.	-	-	***

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

№ п/п	Предлагаемые мероприятия	Расположение	Ед.изм.	Показатель	Примечания	Стоимость на 2020 г., тыс. руб.
	устройств)					
94.	Установка шумозащитных экранов (звукоотражающие композитные светопрозрачные) вдоль автодороги регионального значения	территория Наурского муниципального района, «А/д Ищёрская-Червленая», в границах населенных пунктов ст. Ищёрская, с. Алпатово, с. Чернокозово, ст. Мекенская, ст. Савельевская, с. Новотерское, ст. Николаевская	100 п.м.	13,69 км	4017,84	550042,3
Итого:						5187221,85

* Примечание: ввиду значительной протяженности улично-дорожной сети и соответственно больших объемов требуемого финансирования данное мероприятие может быть реализовано за длительный период по мере появления соответствующих финансовых возможностей в бюджете района.

** Примечание: данное мероприятие целесообразно реализовывать одновременно на всей территории Наурского муниципального района, с включением ее в единую республиканскую систему АСУДД. Ввиду значительных объемов финансирования данное мероприятие может быть реализовано за длительный период по мере появления соответствующих финансовых возможностей в бюджете муниципального района.

*** Примечание: ввиду значительного количества объектов ТСОДД на территории Наурского муниципального района, требующих реконструкции и соответствующих финансовых затрат, данное мероприятие может быть реализовано за длительный период по мере появления соответствующих финансовых возможностей в бюджете района.

**** Примечание: ввиду значительной протяженности улично-дорожной сети и соответственно больших объемов требуемого финансирования данное мероприятие может быть реализовано за длительный период по мере появления соответствующих финансовых возможностей в бюджете района.

***** Примечание: ввиду больших объемов требуемого финансирования данное мероприятие может быть реализовано за длительный период по мере появления соответствующих финансовых возможностей в бюджете района.

4. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

4.1. ПРОГНОЗ ОСНОВНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Предполагается постепенное снижение аварийности. Факторами, влияющими на снижение аварийности, станут обеспечение контроля за выполнением мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, содержанию улично-дорожной сети, оснащение перекрестков светофорами, развитие систем видеофиксации нарушений правил дорожного движения, развитие целевой системы воспитания и обучения детей безопасному поведению на улицах и дорогах, проведение разъяснительной и предупредительно-профилактической работы среди населения по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения с использованием СМИ.

Прогнозируется повышение уровня безопасности дорожного движения за счет реализации мероприятий по:

- ремонту и содержанию автомобильных дорог регионального значения;
- ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- строительству пешеходных тротуаров на улично-дорожной сети (при условии появления достаточного финансирования);
- обустройству участков улично-дорожной сети пешеходными ограждениями;
- оборудованию нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, дорожными знаками, дорожной разметкой и другими элементами повышения безопасности дорожного движения;
- строительству, реконструкции, содержанию сетей наружного освещения улично-дорожной сети;
- ремонту и содержанию сетей наружного освещения улично-дорожной сети.

В перспективе возможно ухудшение ситуации из-за следующих причин:

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- пренебрежение требованиями безопасности дорожного движения со стороны участников дорожного движения;

- неудовлетворительное состояние автомобильных дорог;
- недостаточный технический уровень дорожного хозяйства;
- несовершенство технических средств организации дорожного движения.

Чтобы не допустить негативного развития ситуации необходимо:

- создание современной системы обеспечения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования и улично-дорожной сети муниципального образования;
- повышение правового сознания и предупреждение опасного поведения среди населения, в том числе среди несовершеннолетних;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования;
- установка технических средств организации дорожного движения на дорогах (дорожных знаков).

Если в расчетный срок данные мероприятия будут реализованы, то прогноз показателей безопасности дорожного движения охарактеризуется как благоприятный.

4.2. ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИХ ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ

Анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что пропускная способность на большинстве дорог и улиц имеет значительный резерв на всех участках автодорог Наурского района, основная транспортная нагрузка ложится на автомобильные дороги регионального значения. Запланированные на расчётный срок мероприятия по строительству и реконструкции дорожных объектов позволят избежать возможных проблем на дорожной сети с учетом растущих потребностей населения и прогнозируемого уровня автомобилизации.

Как показывает прогноз интенсивность движения транспорта будет увеличиваться, однако благодаря реализации запланированных мероприятий даже на самых сложных участках улично-дорожной сети, пропускной способности улиц будет достаточно (с существенным резервом). Существенного увеличения средней скорости движения транспорта не ожидается, что в значительной степени связано с параметрами безопасности дорожного движения, однако при реализации мероприятий, эффективной работе светофорных объектов, а также фактической реализации мероприятий по ОДД (в том числе разработки отдельного проекта ОДД), можно ожидать сохранения данного параметра на расчетный срок

проектирования. Можно ожидать некоторый рост плотности движения транспортных средств, однако существующий запас и локально-реконструктивные мероприятия компенсируют возросшие показатели.

4.3. ПРОГНОЗ ПАРАМЕТРОВ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Прогноз изменения параметров эффективности организации дорожного движения, характеризуют, прежде всего, потерю времени (задержку) в движении транспортных средств, которые определяется по нескольким показателям.

Учитывая существующие показатели задержки времени на наиболее сложных и загруженных участках автодорог в Наурском районе, где этот параметр колебался от 4 до 8 секунд. А уровень обслуживания дорожного движения (показатель, выражающий отношение средней скорости движения транспортных средств к скорости транспортных средств в условиях свободного движения) находится в пределах от 90% до 100% (уровень А). Основная цель мероприятий в том числе была связана с сохранением этих показателей. Значительная часть мероприятий как раз была разработана для улучшения пропускной способности наиболее загруженных узлов (преимущественно пересечений и примыканий автодорог регионального значения), что будет способствовать снижению уровня задержки транспорта и повышения уровня безопасности данных участков дорог.

Однако для более точного определения изменяющихся параметров, характеризующих дорожное движение и параметров эффективности организации дорожного движения необходимо проводить мониторинг дорожного движения и корректировать прогнозные показатели, а возможно (по их результатам) мероприятия комплексной схемы организации дорожного движения.

4.4. ПРОГНОЗ НЕГАТИВНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ И ЗДОРОВЬЕ НАСЕЛЕНИЯ

Существующее состояние экологической ситуации находится на удовлетворительном уровне. Прогноз воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения не предполагает роста отрицательных воздействий. Отрицательное воздействие транспорта связано преимущественно с загрязнением атмосферного воздуха и шумовым воздействием на человека.

Основными факторами, способствующими сохранению или улучшению экологической обстановки на территории Наурского муниципального района, являются:

- невысокая интенсивность движения автотранспорта на территории района;
- снижения выбросов от автотранспорта (усовершенствование двигателей (электромобили), применение качественно-новых видов топлива (ЭКТО), применение катализаторов отработанных газов на автомобилях, перевод транспортных средств на газовое оборудование и др.);
- увеличение уровня озеленения и обеспечение регулярной уборки улично-дорожной сети населенных пунктов района с целью снижения концентрации взвешенных веществ в атмосферном воздухе;
- шумозащитные мероприятия вдоль региональных автодорог («А/д Ищёрская - Червленая», «Ищёрская - Грозный»).

4.5. ОЖИДАЕМЫЙ ЭФФЕКТ ОТ ВНЕДРЕНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В результате реализации мероприятий КСОДД к 2035 году:

- сохранится протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог (существующие участки автомобильных дорог с твердым покрытием);
- увеличится протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию (в том числе обеспеченных выделенными путями движения пешеходов), а также соответствующих классификации улично-дорожной сети (реконструкция существующих и строительство новых автодорог);
- увеличится количество организованных пешеходных переходов, в том числе оборудованных элементами повышения безопасности дорожного движения;
- увеличится протяженность улично-дорожной сети с обустроенными пешеходными тротуарами на основных улицах в населенных пунктах сельских поселений Наурского муниципального района;
- увеличится протяженность улично-дорожной сети с обустроенными пешеходными тротуарами на остальных улицах и проездах населенных пунктов сельских поселений Наурского муниципального

района.

Предполагается снижение уровня аварийности на дорогах, за счет увеличения безопасности для участников улично-дорожного движения и населения, при реализации комплекса мероприятий данного КСОДД.

Данные мероприятия (при выполнении их в полном объеме) позволят реализовать основной объем задач, стоящих перед комплексной схемой организации дорожного движения.

Укрупненная оценка требуемых объемов финансирования предлагаемых мероприятий КСОДД с указанием источников их финансирования представлена в таблице 3.1. Оценка финансовой потребности рассчитана ориентировочно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий КСОДД.

ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. Техническое задание.
2. Карточки дорожно-транспортных происшествий на территории Наурского муниципального района Чеченской республики за 2019-2020 гг.

Приложение 1

Приложение №1 к
договору № 27-2020 от 19 марта 2020 года

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

**На разработку комплексной схемы организации дорожного движения Наурского
муниципального района Чеченской Республики**

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
1	Вид документации	Комплексная схема организации дорожного движения (далее по тексту КСОДД) Наурского района Чеченской Республики
2	Основание для подготовки документации	Постановление Главы администрации Наурского района № от 2020 г. «О разработке комплексной схемы организации дорожного движения»
3	Источник финансирования работ	Бюджет муниципального образования Наурского района
4	Заказчик (полное и сокращенное наименование)	Администрация Наурского муниципального района Чеченской Республики
5	Разработчик документации (полное и сокращенное наименование)	ООО «Научно-проектная организация «Южный градостроительный центр» (ООО «НПО «ЮРГЦ»)
6	Цель и задачи КСОДД	Цели комплексной схемы организации дорожного движения: • обеспечение безопасности дорожного движения; • упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов. Задачи комплексной схемы организации дорожного движения: • 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.
7	Основные принципы подготовки КСОДД	1) учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения на территории Наурского района Чеченской Республики; 2) использование мероприятий организации

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		дорожного движения, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации; 3) использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере организации дорожного движения; 4) обеспечение комплексности при решении проблем организации дорожного движения.
8	Нормативно-правовая база разработки документации	Федеральный закон от 06.10.2003. № 131 – ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Федеральный закон от 10.12.1995. № 196 – ФЗ «О безопасности дорожного движения»; Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения"; Федеральный закон от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Поручение Президента Российской Федерации от 11.04.2016 №Пр-637ГС; Постановление Правительства РФ от 16.11.2018 № 1379 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета». Поручение Главы Чеченской Республики
9	Описание муниципального образования с указанием ее наименования и основных характеристик	Территория Наурского муниципального района Чеченской Республики Площадь территории МО - 2205,17 кв. км. Население: 58,7 тыс. чел Количество населенных пунктов - 29
10	Расчетный срок действия КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики	2035г. (КСОДД разрабатывается на 15 лет)
11	Основные требования по составу КСОДД	Разработанные в КСОДД мероприятия должны представлять собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с действующими документами территориального планирования и документацией по планировке территории. КСОДД должны содержать информацию в текстовом и графическом форматах, включающую: 2. Паспорт КСОДД. Паспорт КСОДД должен содержать наименование КСОДД, основания для разработки КСОДД, наименование заказчика и разработчиков КСОДД, места их нахождения, цели и задачи КСОДД, показатели оценки эффективности организации

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		дорожного движения, сроки и этапы реализации КСОДД, описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, объемы и источники их финансирования. 2. Характеристику существующей дорожно-транспортной ситуации: 1) положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации); 2) результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, N 1, ст. 16; 2018, N 32, ст. 5135), планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий; 3) оценку социально-экономической и градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность; 4) оценку сети дорог, оценку и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории; 5) оценку существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов; 6) оценку организации парковочного пространства, оценку и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость); 7) данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД); 8) анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения; 9) оценку и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения; 10) оценку и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств (вид, частота движения, скорость сообщения), результаты анализа пассажиропотоков;

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		11) анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии); 12) оценку и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения; 13) оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения; 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации: 1) разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения; 2) повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок; 3) оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление; 4) согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения; 5) развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов; 6) введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств; 7) развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог); 8) введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств; 9) применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках; 10) перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования; 11) разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения; 12) обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий; 13) организации движения маршрутных транспортных

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		средств; 14) организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения; 15) совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения; 16) организации пропуска транзитных транспортных средств; 17) организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств; 18) скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах; 19) обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов; 20) обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям; 21) развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом; 22) расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения. 4. Оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения. 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения: - прогноз основных показателей безопасности дорожного движения; - прогноз параметров, характеризующих дорожное движение; - прогноз параметров эффективности организации дорожного движения; - прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения; - ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения В составе КСОДД (при необходимости) могут быть подготовлены предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории, предложения по развитию сети дорог. Мероприятия по организации дорожного движения, разрабатываемые в составе КСОДД, должны

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		учитывать возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств. Схемы в составе КСОДД разрабатываются на подоснове (топосъемке) в масштабе 1:25 000 1:5 000 в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, и которая должна характеризовать застройку территории и развитие транспортной инфраструктуры, ожидаемые на расчетный срок проектирования (в соответствии с утвержденными документами территориального планирования и документацией по планировке территории). КСОДД должна содержать в своем составе очередность реализации мероприятий, включает предложения по этапам внедрения мероприятий. В составе КСОДД должна быть выполнена оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения включающая: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений), разработанных в составе КСОДД.
12	Состав, исполнители, сроки и порядок предоставления исходной информации	Заказчиком предоставляется: 9) Статистическая информация: - о количестве населения МО; - о количестве автотранспорта на территории МО; 10) Действующая градостроительная документация и проекты планировки; 11) Топографическая основа на территорию Наурского района и сельских поселений в его составе предоставляется по отдельному запросу исполнителя, в порядке установленном для оборота документов составляющих государственную тайну; 12) Данные паспортизации улиц и дорог МО; 13) Планы и программы комплексного социально-экономического развития МО; 14) Предложения органов местного самоуправления и заинтересованных лиц. 15) Иная информация, необходимая для подготовки КСОДД, а именно: 9. Документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений. 10. Материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых основных параметров дорожного движения. 11. Общие сведения о территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по организации дорожного движения: 1) размер территории, функциональное зонирование; 2) транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями; 3) изменение численности населения за последние пять лет; 4) основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах); 5) климатические условия (продолжительность сохранения снежного покрова, среднее количество осадков в году, максимальные и минимальные температуры воздуха); 6) основные экологические характеристики (уровень шума, концентрация вредных веществ в атмосфере). 12. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений: 1) планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по организации дорожного движения; 2) общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием; 3) плотность сети дорог; 4) технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие разделительных полос, защитных полос, велосипедных полос и дорожек, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения); 5) наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования; 6) расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов; 7) сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод,

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		канализация, электро- и телефонные кабели, теплопроводы) при условии предоставления такой информации владельцем автомобильной дороги. 13. Характеристика транспортной инфраструктуры: 1) характеристика муниципального образования (территории) как транспортного узла; 2) численность парка автомобилей, отношение численности парка автомобилей к численности жителей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (при наличии); 3) основные параметры дорожного движения; 4) общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте, расположение станций метрополитена и (или) пассажирского железнодорожного транспорта (при наличии); 5) назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест). 14. Организация дорожного движения: 1) размещение и наименование ТСОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контроллеры, детекторы транспортных потоков, островки безопасности, искусственные неровности); 2) схемы организации дорожного движения на основных транспортных узлах (эскизы), на которых указываются основные габаритные размеры узла, дислокация всех используемых ТСОДД, пофазные схемы движения (при наличии светофорного регулирования), интенсивность движения транспортных средств и пешеходов (с указанием даты замеров). 15. Данные о ДТП за период не менее трех лет. 1) общее количество ДТП, погибших, раненых; 2) участки концентрации ДТП; 3) анализ причин и условий, способствующих ДТП; 4) распределение ДТП по времени свершения: по месяцам, часам суток; 5) распределение ДТП по местам свершения: на перекрестках, на перегонах. В качестве приложения к перечисленным материалам представляется картограмма мест совершения ДТП за последний год, выполненная

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		на плане-схеме территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по организации дорожного движения, с использованием условных обозначений для каждого вида ДТП. 16. Результаты моделирования дорожного движения для сети дорог муниципальных образований, их частей или участков, в отношении которых разрабатывается документация по организации дорожного движения. Результаты моделирования дорожного движения должны представляться в электронном виде, как один или более файлов в формате того программного обеспечения, в котором осуществлялось моделирование. Результаты моделирования дорожного движения, используемые при разработке документации по организации дорожного движения, должны удовлетворять следующим требованиям: 1) содержать данные, необходимые для выполнения расчетов параметров дорожного движения в соответствии с пунктом 21 настоящих Правил; 2) использовать в качестве исходных данных для расчета актуальные сведения о характеристиках моделируемого участка или сети дорог; 16) 3) пройти настройку параметров модели с целью минимизации расхождения данных обследований и результатов моделирования (калибровку) не ранее, чем за один год до начала работ по подготовке документации по организации дорожного движения.
13	Особые условия	Учитывая использование в работе документы (топосъемку) составляющие государственную тайну, Исполнитель обязан иметь: Лицензию, разрешающую осуществление работ с использованием сведений, составляющих государственную тайну (иметь самостоятельный режимно-секретный орган (спецчасть)):
14	Основные требования к содержанию и форме представляемых материалов по этапам разработки документации и последовательность выполнения работы	<u>Форма предоставления материалов:</u> Текстовые материалы в формате doc и pdf. Графические материалы в форматах mif/mid и pdf. <u>Количество экземпляров предоставляемых материалов</u> - Технический отчет в виде сшива Формата А4. 2 экз. предоставляется в администрацию Наурского района. - Схемы в составе КСОДД разрабатываются на подоснове (топосъемке) в масштабе 1:50000, и фрагменты в более крупном масштабе в отношении

№ п/п	Наименование разделов	Содержание
		которой осуществляется разработка КСОДД. Дополнительно все материалы предоставляются в электронном виде на оптическом (CD) носителе в 1-м экземпляре

Приложение 2

*Карточки дорожно-транспортных происшествий на территории
Наурского муниципального района Чеченской республики за 2019-2020гг.*



ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ

Дата **30.04.2019**
Широта **43.693942**
Вид ДТП **Опрокидывание**

Время **06:30**
Долгота **45.249639**
Схема **Расстояние 17км 286м**



Адрес **НАУРСКИЙ**
Дорога **Ищерская-Червленная**
Значение дороги **Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)**
Категория дороги **5**
Категория улицы **Вне НП**

ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ
Объекты УДС на месте ДТП
Объекты УДС вблизи места ДТП
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания
улично-дорожной сети
Факторы, оказывающие влияние на режим движения
Состояние погоды
Состояние проезжей части
Освещение
Изменения в режиме движения

ПЕРЕГОН (нет объектов на месте ДТП)
Отсутствие в непосредственной близости объектов УДС и объектов притяжения
Не установлены
Сведения отсутствуют
Ясно
Сухое
Светлое время суток
Режим движения не изменялся

УЧАСТНИКИ
Количество ТС **2**
ТС 1
Число участников **1**
Число погибших **0**
Число раненых **1**

Сведения об оставлении места
Тип ТС
Марка/модель ТС
Цвет **Оранжевый**
Места повреждения
Технические неисправности **Износ рисунка протектора**
УЧАСТНИК 1
Категория участника
Транспортное средство
Сведения об оставлении места ДТП
Пол
Степень тяжести последствий
Непосредственные нарушения ПДД
Сопутствующие нарушения ПДД
ТС 2

Осталось на месте ДТП
Бортовые грузовые автомобили
КАМАЗ 6511
Расположение руля, тип привода
Год выпуска
Форма собственности
С задним приводом
2007
Физические лица

Сведения об оставлении места
Пол
Степень тяжести последствий
Непосредственные нарушения ПДД
Сопутствующие нарушения ПДД
ТС 2

Водитель
1
Нет (не скрывался)
Мужской
Раненый, находящийся (находившийся) на стационарном лечении
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
Управление в состоянии переутомления, сон за рулём
Использовался ли ремень
Тип детского удерживающего устройства
Степень опьянения
Водительский стаж
Нет
00
8

Сведения об оставлении места
Тип ТС
Марка/модель ТС
Цвет **Серый**
Места повреждения
Технические неисправности **Технические неисправности отсутствуют**

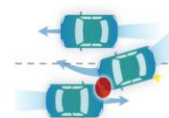
Осталось на месте ДТП
Полуприцепы-фургоны
Расположение руля, тип привода
Год выпуска
Форма собственности
1990
Физические лица

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ
Дата **16.05.2019**
Широта **43.575891**
Вид ДТП **Столкновение**

Время **19:20**
Долгота **45.66316**

Схема
Расстояние **52км 500м**



Адрес	НАУРСКИЙ						
Дорога	Ищерская-Червленная						
Значение дороги	Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)						
Категория дороги	5						
Категория улицы	Вне НП						
ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ							
Объекты УДС на месте ДТП	Перегон (нет объектов на месте ДТП)						
Объекты УДС вблизи места ДТП	Отсутствие в непосредственной близости объектов УДС и объектов притяжения						
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания	Не установлены						
улично-дорожной сети							
Факторы, оказывающие влияние на режим движения	Сведения отсутствуют						
Состояние погоды	Ясно						
Состояние проезжей части	Сухое						
Освещение	Светлое время суток						
Изменения в режиме движения	Движение частично перекрыто						
УЧАСТНИКИ							
Количество ТС	3	Число участников	3	Число погибших	1	Число раненых	2
ТС 1							
Сведения об оставлении места	Осталось на месте ДТП		Расположение руля, тип привода		С передним приводом		
Тип ТС	Прочие легковые автомобили		Год выпуска		2006		
Марка/модель ТС	ВАЗ ВАЗ 2110, 21101, 21102, 21103, 21108		Форма собственности		Физические лица		
Цвет	Серый						
Места повреждения							
Технические неисправности	Технические неисправности отсутствуют						
УЧАСТНИК 1							
Категория участника	Водитель		Использовался ли ремень		Нет		
Транспортное средство	1		Тип детского удерживающего устройства				
Сведения об оставлении места ДТП	Нет (не скрывался)		Степень опьянения				
Пол	Мужской		Водительский стаж		5		
Степень тяжести последствий	Скончался на месте ДТП до приезда скорой медицинской помощи						
Непосредственные нарушения ПДД	Выезд на полосу встречного движения						
Сопутствующие нарушения ПДД	Нет нарушений						
ТС 2							
Сведения об оставлении места	Осталось на месте ДТП		Расположение руля, тип привода		Полноприводные		
Тип ТС	Прочие легковые автомобили		Год выпуска		2003		
Марка/модель ТС	ВАЗ Нива ВАЗ-2121 и модификации		Форма собственности		Физические лица		
Цвет	Зеленый						
Места повреждения							
Технические неисправности	Технические неисправности отсутствуют						
УЧАСТНИК 2							
Категория участника	Водитель		Использовался ли ремень		Нет		
Транспортное средство	2		Тип детского удерживающего устройства				
Сведения об оставлении места ДТП	Нет (не скрывался)		Степень опьянения				
Пол	Мужской		Водительский стаж		33		
Степень тяжести последствий	Раненый, находящийся (находившийся) на амбулаторном лечении, либо которому по характеру полученных травм обозначена необходимость амбулаторного лечения (вне зависимости от его фактического прохождения)						
Непосредственные нарушения ПДД	Нет нарушений						
Сопутствующие нарушения ПДД	Нет нарушений						
ТС 3							
Сведения об оставлении места	Осталось на месте ДТП		Расположение руля, тип привода		С передним приводом		
Тип ТС	В-класс (малый) до 3,9 м		Год выпуска		2014		
Марка/модель ТС	TOYOTA Corolla		Форма собственности		Физические лица		
Цвет	Белый						
Места повреждения							
Технические неисправности	Технические неисправности отсутствуют						
УЧАСТНИК 3							
Категория участника	Водитель		Использовался ли ремень		Нет		
Транспортное средство	3		Тип детского удерживающего устройства				
Сведения об оставлении места ДТП	Нет (не скрывался)		Степень опьянения				
Пол	Мужской		Водительский стаж		14		
Степень тяжести последствий	Раненый, находящийся (находившийся) на стационарном лечении						
Непосредственные нарушения ПДД	Нет нарушений						
Сопутствующие нарушения ПДД	Нет нарушений						

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ
Дата **17.05.2019**
Широта **43.658791**
Вид ДТП **Столкновение**

Время **19:35**
Долгота **45.329472**

Схема
Расстояние



Адрес	НАУРСКИЙ				
Дорога	Подъезд от а/д Ищерская-Шелковская-гр.Дагестана к ст.Наурская				
Значение дороги	Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)				
Категория дороги	6				
Категория улицы	Главные улицы				
ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ					
Объекты УДС на месте ДТП	Нерегулируемый перекрёсток неравнозначных улиц (дорог)				
Объекты УДС вблизи места ДТП	АЗС				
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания	Не установлены				
улично-дорожной сети					
Факторы, оказывающие влияние на режим движения	Сведения отсутствуют				
Состояние погоды	Ясно				
Состояние проезжей части	Сухое				
Освещение	Светлое время суток				
Изменения в режиме движения	Режим движения не изменялся				
УЧАСТНИКИ					
Количество ТС	2	Число участников	4	Число погибших	0
ТС 1				Число раненых	4
Сведения об оставлении места	Осталось на месте ДТП		Расположение руля, тип привода	С задним приводом	
Тип ТС	В-класс (малый) до 3,9 м		Год выпуска	2001	
Марка/модель ТС	MERCEDES E-класс		Форма собственности	Физические лица	
Цвет	Черный				
Места повреждения					
Технические неисправности	Технические неисправности отсутствуют				
УЧАСТНИК 1					
Категория участника	Водитель		Использовался ли ремень	Нет	
Транспортное средство	1		Тип детского удерживающего устройства		
Сведения об оставлении места ДТП	Нет (не скрывался)		Степень опьянения		
Пол	Мужской		Водительский стаж	14	
Степень тяжести последствий	Раненый, находящийся (находившийся) на стационарном лечении				
Непосредственные нарушения ПДД	Несоблюдение очередности проезда перекрестков				
Сопутствующие нарушения ПДД	Нарушение требований дорожных знаков				
ТС 2					
Сведения об оставлении места	Осталось на месте ДТП		Расположение руля, тип привода	С передним приводом	
Тип ТС	Прочие легковые автомобили		Год выпуска	2011	
Марка/модель ТС	BA3 Priora		Форма собственности	Физические лица	
Цвет	Красный				
Места повреждения					
Технические неисправности	Технические неисправности отсутствуют				
УЧАСТНИК 2					
Категория участника	Пассажир		Использовался ли ремень	Нет	
Транспортное средство	2		Тип детского удерживающего устройства		
Сведения об оставлении места ДТП	Нет (не скрывался)		Степень опьянения		
Пол	Мужской		Водительский стаж	95	
Степень тяжести последствий	Раненый, находящийся (находившийся) на амбулаторном лечении, либо которому по характеру полученных травм обозначена необходимость амбулаторного лечения (вне зависимости от его фактического прохождения)				
Непосредственные нарушения ПДД	Нет нарушений				
Сопутствующие нарушения ПДД	Нарушение правил применения ремней безопасности пассажиром				
УЧАСТНИК 3					
Категория участника	Водитель		Использовался ли ремень	Нет	
Транспортное средство	2		Тип детского удерживающего устройства		
Сведения об оставлении места ДТП	Нет (не скрывался)		Степень опьянения		
Пол	Мужской		Водительский стаж	95	
Степень тяжести последствий	Раненый, находящийся (находившийся) на амбулаторном лечении, либо которому по характеру полученных травм обозначена необходимость амбулаторного лечения (вне зависимости от его фактического прохождения)				
Непосредственные нарушения ПДД	Нет нарушений				
Сопутствующие нарушения ПДД	Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС				
Нарушение водителем правил применения ремней безопасности (ставится в случае, когда не пристегнут пассажир)					
Несоблюдение требований ОСАГО					
УЧАСТНИК 4					
Категория участника	Пассажир		Использовался ли ремень	Нет	
Транспортное средство	2		Тип детского удерживающего устройства		
Сведения об оставлении места ДТП	Нет (не скрывался)		Степень опьянения		
Пол	Мужской		Водительский стаж		
Степень тяжести последствий	Раненый, находящийся (находившийся) на стационарном лечении				
Непосредственные нарушения ПДД	Иные нарушения				
Сопутствующие нарушения ПДД	Нарушение правил применения ремней безопасности пассажиром				

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ

Дата **02.06.2019**
Широта **43.589686**
Вид ДТП **Опрокидывание**

Время **15:50**
Долгота **45.614913**
Схема **Расстояние 47км 227м**



Адрес **НАУРСКИЙ**
Дорога **Ищерская-Червленая**
Значение дороги **Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)**
Категория дороги **5**
Категория улицы **Вне НП**

ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ
Объекты УДС на месте ДТП
Объекты УДС вблизи места ДТП
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания улично-дорожной сети
Факторы, оказывающие влияние на режим движения
Состояние погоды
Состояние проезжей части
Освещение
Изменения в режиме движения
УЧАСТНИКИ

Перегон (нет объектов на месте ДТП)
Отсутствие в непосредственной близости объектов УДС и объектов притяжения
Не установлены

Сведения отсутствуют
Ясно
Сухое
Светлое время суток
Режим движения не изменялся

Количество ТС **1**

Число участников **2** Число погибших **1** Число раненых **0**

ТС 1

Сведения об оставлении места

Осталось на месте ДТП Расположение руля, тип привода **С передним приводом**
В-класс (малый) до 3,9 м Год выпуска **2014**
HYUNDAI Solaris Форма собственности **Физические лица**

Тип ТС

Марка/модель ТС

Цвет

Белый

Места повреждения

Технические неисправности

Технические неисправности отсутствуют

УЧАСТНИК 1

Категория участника

Пассажир

Использовался ли ремень
Тип детского удерживающего устройства
Степень опьянения
Водительский стаж

Нет

Транспортное средство

1

Сведения об оставлении места ДТП

Пол

Нет (не скрывался)

Женский

Скончался в течение 1 суток

Нет нарушений

Нет нарушений

Сопутствующие нарушения ПДД

УЧАСТНИК 2

Категория участника

Водитель

Использовался ли ремень
Тип детского удерживающего устройства
Степень опьянения
Водительский стаж

Нет

Транспортное средство

1

Сведения об оставлении места ДТП

Пол

Нет (не скрывался)

Женский

Получил травмы с оказанием разовой медицинской помощи, к категории раненый не относится

Нарушение правил расположения ТС на проезжей части

Превышение установленной скорости движения

Степень тяжести последствий

Непосредственные нарушения ПДД

Сопутствующие нарушения ПДД

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ

Дата **28.07.2019**
Широта **43.652969**
Вид ДТП **Наезд на пешехода**

Время **00:16**
Долгота **45.42984**
Схема **Расстояние 31км 600м**



Адрес **НАУРСКИЙ**
Дорога **Ищерская-Червленая**
Значение дороги **Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)**
Категория дороги **5**

КАТЕГОРИЯ УЛИЦЫ
ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ
Объекты УДС на месте ДТП
Объекты УДС вблизи места ДТП
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания
улично-дорожной сети
Факторы, оказывающие влияние на режим движения
Состояние погоды
Состояние проезжей части
Освещение
Изменения в режиме движения

Перегон (нет объектов на месте ДТП)
Отсутствие в непосредственной близости объектов УДС и объектов притяжения
Не установлены
Сведения отсутствуют
Ясно
Сухое
В темное время суток, освещение включено
Режим движения не изменялся

УЧАСТНИКИ

Количество ТС **1**

Число участников **2**

Число погибших **1**

Число раненых **0**

ТС 1

Сведения об оставлении места

Осталось на месте ДТП

Расположение руля, тип привода
Год выпуска
Форма собственности

С передним приводом
2012
Физические лица

Тип ТС

Марка/модель ТС

Фургон
ВАЗ ВАЗ 2114 и модификации

Цвет

Белый

Места повреждения

Технические неисправности

Технические неисправности отсутствуют

УЧАСТНИК 1

Категория участника

Водитель

Использовался ли ремень
Тип детского удерживающего устройства
Степень опьянения
Водительский стаж

Нет

Транспортное средство

1

Сведения об оставлении места ДТП

Нет (не скрывался)

Пол

Мужской

Степень тяжести последствий

Не пострадал

Непосредственные нарушения ПДД

Нет нарушений

Сопутствующие нарушения ПДД

Нет нарушений

УЧАСТНИК 2

Категория участника

Пешеход

Сведения об оставлении места
ДТП
Степень опьянения

Нет (не скрывался)

Пол

Женский

Степень тяжести последствий

Скончался на месте ДТП до приезда скорой медицинской помощи

Непосредственные нарушения ПДД

Нахождение на проезжей части без цели её перехода

Сопутствующие нарушения ПДД

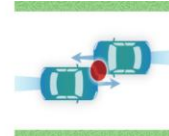
Нет нарушений

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ

Дата **07.09.2019**
Широта **43.631105**
Вид ДТП **Столкновение**

Время **11:00**
Долгота **45.477905**
Схема Расстояние **39км 400м**



Адрес **НАУРСКИЙ**
Дорога **Ищерская-Червленая**
Значение дороги **Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)**
Категория дороги **5**
Категория улицы **Вне НП**

ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ
Объекты УДС на месте ДТП
Объекты УДС вблизи места ДТП
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания улично-дорожной сети
Факторы, оказывающие влияние на режим движения
Состояние погоды
Состояние проезжей части
Освещение
Изменения в режиме движения

Перегон (нет объектов на месте ДТП)
Отсутствие в непосредственной близости объектов УДС и объектов притяжения
Не установлены
Сведения отсутствуют
Пасмурно
Мокрое
Светлое время суток
Режим движения не изменялся

УЧАСТНИКИ
Количество ТС **2**

Число участников **3** Число погибших **3** Число раненых **0**

ТС 1

Осталось на месте ДТП Расположение руля, тип привода **С передним приводом**
В-класс (малый) до 3,9 м Год выпуска **2007**
ВАЗ ВАЗ 2112 и модификации Форма собственности **Физические лица**

Сведения об оставлении места

Тип ТС

Марка/модель ТС

Цвет

Красный

Места повреждения

Технические неисправности

Технические неисправности отсутствуют

УЧАСТНИК 1

Категория участника

Водитель

Использовался ли ремень

Нет

Транспортное средство

1

Тип детского удерживающего устройства

Сведения об оставлении места ДТП

Нет (не скрывался)

Степень опьянения

19

Пол

Мужской

Водительский стаж

Степень тяжести последствий

Скончался в течение 2 суток

Непосредственные нарушения ПДД

Выезд на полосу встречного движения

Сопутствующие нарушения ПДД

Нарушение правил обгона

ТС 2

Сведения об оставлении места

Осталось на месте ДТП

Расположение руля, тип привода

С передним приводом

Тип ТС

Прочие легковые автомобили

Год выпуска

2012

Марка/модель ТС

ВАЗ Priora

Форма собственности

Физические лица

Цвет

Черный

Места повреждения

Технические неисправности

Технические неисправности отсутствуют

УЧАСТНИК 2

Категория участника

Водитель

Использовался ли ремень

Нет

Транспортное средство

2

Тип детского удерживающего устройства

Сведения об оставлении места ДТП

Нет (не скрывался)

Степень опьянения

3

Пол

Мужской

Водительский стаж

Степень тяжести последствий

Скончался в течение 2 суток

Непосредственные нарушения ПДД

Нет нарушений

Сопутствующие нарушения ПДД

Нет нарушений

УЧАСТНИК 3

Категория участника

Пассажир

Использовался ли ремень

Нет

Транспортное средство

2

Тип детского удерживающего устройства

Сведения об оставлении места ДТП

Нет (не скрывался)

Степень опьянения

Пол

Мужской

Водительский стаж

Степень тяжести последствий

Скончался на месте ДТП до приезда скорой медицинской помощи

Непосредственные нарушения ПДД

Нет нарушений

Сопутствующие нарушения ПДД

Нет нарушений

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ
Дата **18.09.2019**
Широта **43.650935**
Вид ДТП **Столкновение**

Время **16:40**
Долгота **45.321833**

Схема
Расстояние



Адрес **НАУРСКИЙ**
Дорога

Значение дороги **Местного значения (дорога местного значения, включая относящиеся к собственности поселений, муниципальных районов, городских округов)**

Категория дороги
Категория улицы **Главные улицы**

ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ

Объекты УДС на месте ДТП **Нерегулируемый перекрёсток неравнозначных улиц (дорог)**
Объекты УДС вблизи места ДТП **Жилые дома индивидуальной застройки**

Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания **Не установлены**

улично-дорожной сети
Факторы, оказывающие влияние на режим движения **Сведения отсутствуют**

Состояние погоды **Ясно**
Состояние проезжей части **Сухое**
Освещение **Светлое время суток**
Изменения в режиме движения **Режим движения не изменялся**

УЧАСТНИКИ

Количество ТС **2** Число участников **2** Число погибших **0** Число раненых **1**

ТС 1
Сведения об оставлении места **Осталось на месте ДТП** Расположение руля, тип привода **С передним приводом**
Тип ТС **В-класс (малый) до 3,9 м** Год выпуска **2000**

Марка/модель ТС **ВАЗ Жигули ВАЗ-2106** Форма собственности **Физические лица**
модификации

Цвет **Белый**

Места повреждения
Технические неисправности **Технические неисправности отсутствуют**

УЧАСТНИК 1

Категория участника **Водитель** Использовался ли ремень **Нет**

Транспортное средство **1** Тип детского удерживающего устройства

Сведения об оставлении места ДТП **Нет (не скрывался)** Степень опьянения **8**

Пол **Мужской** Водительский стаж
Степень тяжести последствий **Не пострадал**
Непосредственные нарушения ПДД **Выезд на полосу встречного движения с разворотом, поворотом налево или объездом препятствия**
Сопутствующие нарушения ПДД **Несоблюдение очередности проезда перекрестков**
Несоблюдение требований ОСАГО

ТС 2
Сведения об оставлении места **Осталось на месте ДТП** Расположение руля, тип привода **Иное расположение рулевого управления**

Тип ТС **Мотоциклы** Год выпуска **1990**
Марка/модель ТС **SUZUKI Bandit** Форма собственности **Физические лица**

Цвет **Черный**

Места повреждения
Технические неисправности **Технические неисправности отсутствуют**

УЧАСТНИК 2

Категория участника **Водитель** Использовался ли ремень **Нет**

Транспортное средство **2** Тип детского удерживающего устройства

Сведения об оставлении места ДТП **Нет (не скрывался)** Степень опьянения

Пол **Мужской** Водительский стаж **95**

Степень тяжести последствий **Раненый, находящийся (находившийся) на амбулаторном лечении, либо которому по характеру полученных травм обозначена необходимость амбулаторного лечения (вне зависимости от его фактического прохождения)**

Непосредственные нарушения ПДД **Нет нарушений**

Сопутствующие нарушения ПДД **Управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС**

Несоблюдение требований ОСАГО
Эксплуатация незарегистрированного ТС

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ
Дата **13.10.2019**
Широта **43.7008**
Вид ДТП **Столкновение**

Время **16:20**
Долгота **45.2161**

Схема
Расстояние **14км 64м**



Адрес **НАУРСКИЙ**
Дорога **Подъезд от а/д Ищерская-Шелковская-гр.Дагестана к ж.д.ст.Ищерская**
Значение дороги **Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)**
Категория дороги **6**
Категория улицы **Вне НП**
ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ
Объекты УДС на месте ДТП **Перегон (нет объектов на месте ДТП)**
Объекты УДС вблизи места ДТП **Отсутствие в непосредственной близости объектов УДС и объектов притяжения**
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания **Не установлены**
улично-дорожной сети
Факторы, оказывающие влияние на режим движения
Состояние погоды
Состояние проезжей части
Освещение
Изменения в режиме движения

УЧАСТНИКИ
Количество ТС **3**
ТС 1
Сведения об оставлении места
Тип ТС
Марка/модель ТС
Цвет **Зеленый**
Места повреждения
Технические неисправности
УЧАСТНИК 1
Категория участника
Транспортное средство
Сведения об оставлении места ДТП
Пол
Степень тяжести последствий
Непосредственные нарушения ПДД
Сопутствующие нарушения ПДД
ТС 2
Сведения об оставлении места
Тип ТС
Марка/модель ТС
Цвет **Белый**
Места повреждения
Технические неисправности
УЧАСТНИК 2
Категория участника
Транспортное средство
Сведения об оставлении места ДТП
Пол
Степень тяжести последствий
Непосредственные нарушения ПДД
Сопутствующие нарушения ПДД
ТС 3
Сведения об оставлении места
Тип ТС
Марка/модель ТС
Цвет **Белый**
Места повреждения
Технические неисправности
УЧАСТНИК 3
Категория участника
Транспортное средство
Сведения об оставлении места ДТП
Пол
Степень тяжести последствий
Непосредственные нарушения ПДД
Сопутствующие нарушения ПДД
ТС 4
Категория участника
Транспортное средство

Сведения отсутствуют

Ясно
Сухое
Светлое время суток
Движение частично перекрыто

Число участников **5**

Осталось на месте ДТП
Прочие легковые автомобили
CHEVROLET Прочие модели
Chevrolet

Число погибших **1**

Расположение руля, тип привода
Год выпуска
Форма собственности

Число раненых **2**

Полноприводные
2006
Физические лица

Водитель

1

Нет (не скрывался)

Женский

Раненый, находящийся (находившийся) на амбулаторном лечении, либо которому по характеру полученных травм обозначена необходимость амбулаторного лечения (вне зависимости от его фактического прохождения)
Выезд на полосу встречного движения с разворотом, поворотом налево или объездом препятствия
Несоблюдение очередности проезда перекрестков

Использовался ли ремень

Тип детского удерживающего устройства

Степень опьянения

Водительский стаж

Нет

1

Осталось на месте ДТП

Фургон
ГАЗ 33023, 330232, 330273 и модификации

Расположение руля, тип привода
Год выпуска

Форма собственности

С задним приводом
2015
Физические лица

Водитель

2

Нет (не скрывался)

Мужской

Не пострадал

Нет нарушений

Управление ТС в состоянии наркотического опьянения

Использовался ли ремень

Тип детского удерживающего устройства

Степень опьянения

Водительский стаж

Нет

88

14

Осталось на месте ДТП

Прочие легковые автомобили
BAZ Priora

Расположение руля, тип привода
Год выпуска
Форма собственности

С передним приводом
2011
Физические лица

Пассажир

3

Нет (не скрывался)

Женский

Скончался в течение 11 суток

Нет нарушений

Нет нарушений

Использовался ли ремень

Тип детского удерживающего устройства

Степень опьянения

Водительский стаж

Нет

Нет

Водитель

3

Использовался ли ремень

Тип детского удерживающего устройства

Нет

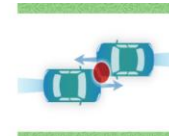
КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.

ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ

Дата **02.11.2019**
Широта **43.542234**
Вид ДТП **Столкновение**

Время **08:40**
Долгота **45.766436**

Схема
Расстояние **61км 978м**



Адрес	НАУРСКИЙ						
Дорога	Ищерская-Червленная						
Значение дороги	Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)						
Категория дороги	5						
Категория улицы	Вне НП						
ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ							
Объекты УДС на месте ДТП	Перегон (нет объектов на месте ДТП)						
Объекты УДС вблизи места ДТП	Отсутствие в непосредственной близости объектов УДС и объектов притяжения						
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания	Недостатки зимнего содержания						
улично-дорожной сети							
Факторы, оказывающие влияние на режим движения	Сведения отсутствуют						
Состояние погоды	Снегопад						
Состояние проезжей части	Заснеженное						
Освещение	Светлое время суток						
Изменения в режиме движения	Движение частично перекрыто						
УЧАСТНИКИ							
Количество ТС	2	Число участников	4	Число погибших	0	Число раненых	1
ТС 1							
Сведения об оставлении места			Осталось на месте ДТП	Расположение руля, тип привода	С передним приводом		
Тип ТС			Прочие легковые автомобили	Год выпуска	2015		
Марка/модель ТС			ВАЗ Priora	Форма собственности	Физические лица		
Цвет	Белый						
Места повреждения							
Технические неисправности	Технические неисправности отсутствуют						
УЧАСТНИК 1							
Категория участника			Пассажир	Использовался ли ремень	Нет		
Транспортное средство			1	Тип детского удерживающего устройства			
Сведения об оставлении места ДТП			Нет (не скрывался)	Степень опьянения			
Пол			Женский	Водительский стаж			
Степень тяжести последствий	Раненый, находящийся (находившийся) на амбулаторном лечении, либо которому по характеру полученных травм обозначена необходимость амбулаторного лечения (вне зависимости от его фактического прохождения)						
Непосредственные нарушения ПДД	Нет нарушений						
Сопутствующие нарушения ПДД	Нет нарушений						
УЧАСТНИК 2							
Категория участника			Водитель	Использовался ли ремень	Нет		
Транспортное средство			1	Тип детского удерживающего устройства			
Сведения об оставлении места ДТП			Нет (не скрывался)	Степень опьянения			
Пол			Мужской	Водительский стаж	12		
Степень тяжести последствий	Не пострадал						
Непосредственные нарушения ПДД	Нарушение правил расположения ТС на проезжей части						
Сопутствующие нарушения ПДД	Несоответствие скорости конкретным условиям движения						
ТС 2							
Сведения об оставлении места			Осталось на месте ДТП	Расположение руля, тип привода	С передним приводом		
Тип ТС			Прочие легковые автомобили	Год выпуска	2015		
Марка/модель ТС			HYUNDAI Solaris	Форма собственности	Физические лица		
Цвет	Белый						
Места повреждения							
Технические неисправности	Технические неисправности отсутствуют						
УЧАСТНИК 3							
Категория участника			Пассажир	Использовался ли ремень	Нет		
Транспортное средство			2	Тип детского удерживающего устройства			
Сведения об оставлении места ДТП			Нет (не скрывался)	Степень опьянения			
Пол			Женский	Водительский стаж			
Степень тяжести последствий	Получил травмы с оказанием разовой медицинской помощи, к категории раненый не относится						
Непосредственные нарушения ПДД	Нет нарушений						
Сопутствующие нарушения ПДД	Нет нарушений						
УЧАСТНИК 4							
Категория участника			Водитель	Использовался ли ремень	Нет		
Транспортное средство			2	Тип детского удерживающего устройства			
Сведения об оставлении места ДТП			Нет (не скрывался)	Степень опьянения			
Пол			Мужской	Водительский стаж	19		
Степень тяжести последствий	Не пострадал						
Непосредственные нарушения ПДД	Нет нарушений						
Сопутствующие нарушения ПДД	Нет нарушений						

КСОДД Наурского муниципального района Чеченской Республики.
Пояснительная записка.



ВРЕМЯ И МЕСТО ПРОИСШЕСТВИЯ
Дата **12.02.2020**
Широта **43.569944**
Вид ДТП **Столкновение**

Время **14:20** Схема
Долгота **45.683899** Расстояние



Адрес **НАУРСКИЙ**
Дорога **Подъезд от а/д Ищерская-Шелковская-гр.Дагестана к с.Новое Солкушино**
Значение дороги **Региональная или межмуниципальная (дорога регионального или межмуниципального значения)**
Категория дороги **6**

Категория улицы **ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ**
Объекты УДС на месте ДТП
Объекты УДС вблизи места ДТП
Недостатки транспортно-эксплуатационного содержания улично-дорожной сети
Факторы, оказывающие влияние на режим движения
Состояние погоды
Состояние проезжей части
Освещение
Изменения в режиме движения
УЧАСТНИКИ

Регулируемый ж/д переезд без дежурного
Отсутствие в непосредственной близости объектов УДС и объектов притяжения
Не установлены

Сведения отсутствуют

Ясно
Мокрое
Светлое время суток
Режим движения не изменялся

Количество ТС **2**

Число участников **2** Число погибших **1** Число раненых **0**

ТС 1

Сведения об оставлении места

Осталось на месте ДТП
Подвижной состав ж/д
Расположение руля, тип привода
Год выпуска

Тип ТС

Марка/модель ТС

Форма собственности **Юридические лица, являющиеся коммерческими организациями**

Цвет
Места повреждения
Технические неисправности
участник 1
Категория участника

Технические неисправности отсутствуют

Транспортное средство

Водитель
1
Нет (не скрывался)
Мужской
Не пострадал
Нет нарушений
Нет нарушений
Использовался ли ремень **Нет**
Тип детского удерживающего устройства
Степень опьянения
Водительский стаж **99**

Сведения об оставлении места ДТП
Пол
Степень тяжести последствий
Непосредственные нарушения ПДД
Сопутствующие нарушения ПДД
ТС 2

Сведения об оставлении места

Осталось на месте ДТП
Прочие легковые автомобили
BMW Прочие модели BMW
Расположение руля, тип привода
Год выпуска **2006**
Форма собственности **Физические лица**

Тип ТС

Марка/модель ТС

Цвет **Серый**
Места повреждения
Технические неисправности
участник 2
Категория участника

Технические неисправности отсутствуют

Транспортное средство

Водитель
2
Нет (не скрывался)
Мужской
Скончался на месте ДТП до приезда скорой медицинской помощи
Нарушение правил проезда ж/д переездов
Нарушение требований сигналов светофора
Использовался ли ремень **Нет**
Тип детского удерживающего устройства
Степень опьянения
Водительский стаж **30**

Сведения об оставлении места ДТП
Пол
Степень тяжести последствий
Непосредственные нарушения ПДД
Сопутствующие нарушения ПДД