

Юридический адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241
Почтовый адрес: 660032, Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241
Тел. (391) 228-65-00, E-mail info@ses2030.ru
ОГРН 1192468009469, ИНН/КПП 2465193239/246501001

Утверждена
решением Совета депутатов
Печенгский муниципальный округ
Мурманской области
от _____ г. № _____



Том 1
Комплексная схема организации дорожного движения
для территории
муниципального образования Печенгский муниципальный округ
Мурманской области

ИСПОЛНИТЕЛЬ:

Исполнитель:

ООО «СибЭнергоСбережение»

Директор _____ /Стариков М.М./



г.Красноярск - 2022 г.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

В соответствии с Приказом Минтранса России от 30.07.2020 №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» и Федеральным законом от 29 декабря 2017 года № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»,

Комплексная схема организации дорожного движения для территории муниципального образования Печенгский муниципальный округ Мурманской области согласована:

Наименование органа или организации	ФИО согласующего	Дата отправки № вх.	Эл. адрес
Глава Министерство транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области	Полиэктова Юлия Александровна	mintrans@gov-murman.ru	
Глава Министерство градостроительства и благоустройства Мурманской области	Гаврилова Мария Дмитриевна	mingrad@gov-murman.ru	
Глава Управление государственной инспекции безопасности дорожного движения УМВД России по Мурманской области	Тарунин Алексей Витальевич	gai@front.ru	

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения для территории Муниципального образования Печенгский муниципальный округ Мурманской области на период с 2022-2037 гг. разработана на основании следующих нормативно-правовых актов:

- Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»
- Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон об организации дорожного движения)
- Приказ Минтранса России от 30.07.2020 №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».

Основу документа составляет система программных мероприятий по различным направлениям развития транспортной инфраструктуры муниципального округа Мурманской области. Данный документ ориентирован на устойчивое развитие округа и в полной мере соответствует государственной политике реформирования транспортного комплекса Российской Федерации.

К основным целям и задачам разработки документации относится:

- формирование комплексных решений по организации дорожного движения;
- реализация долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения;
- обеспечение безопасности дорожного движения;
- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду;
- размещение парковок (парковочных мест), в том числе подготовка предложений по запрету парковки на проезжей части и(или) непосредственно прилегающей к ней территории (неотделенной), с учетом перспективы строительства специализированных стоянок, в том числе платных.

РАЗДЕЛ 1. Паспорт КСОДД

Вид работ	Комплексная схема организации дорожного движения для территории муниципального образования Печенгский муниципальный округ Мурманской области на 2022 – 2037 годы (далее – Программа)
Заказчик	Администрация Печенгского муниципального округа Мурманской области 184421, Мурманская область, Печенгский район, пгт. Никель, ул. Пионерская д. 2
Исполнитель	ООО "СиБЭнергоСбережение" Юридический и почтовый адрес: 660032, г. Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, корп. 2, оф. 241
Основание для разработки КСОДД	- Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» - Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Закон об организации дорожного движения) - Приказ Минтранса России от 30.07.2020 №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».
Основные цели разработки КСОДД	Обеспечение сбалансированного, перспективного развития транспортной инфраструктуры Печенгский муниципальный округ Мурманской области в соответствии с потребностями в капитальном ремонте, реконструкции и строительстве объектов транспортной инфраструктуры местного значения
Задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:	- формирование комплексных решений по организации дорожного движения; - реализация долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения; - обеспечение безопасности дорожного движения; - упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов; - организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов; - повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования; - снижение экономических потерь при осуществлении дорожного

	<p>движения транспортных средств и пешеходов;</p> <ul style="list-style-type: none"> - снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду; - размещение парковок (парковочных мест), в том числе подготовка предложений по запрету парковки на проезжей части и (или) непосредственно прилегающей к ней территории (неотделенной), с учетом перспективы строительства специализированных стоянок, в том числе платных
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	<ol style="list-style-type: none"> 1. Снижение социального риска в ДТП 2. Количество ДТП, 3. Показатель смертности в ДТП 4. Количество транспортных корреспонденций, средняя длина и скорость корреспонденции 5. Уровень загрязнений атмосферного воздуха вблизи автомобильных дорог 6. Социально-экономический ущерб с учетом финансовых затрат на реализацию запланированных мероприятий
Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения	<p>На расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры должны стать:</p> <ul style="list-style-type: none"> - содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения; - текущий ремонт дорожного покрытия существующей УДС; - паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения; - организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению; - повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков и другое); - создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения. Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.
Сроки и этапы реализации КСОДД	2022 – 2037 гг. (этапы отсутствуют)
Объемы и источники финансирования КСОДД	<p>Общий объём финансирования необходимый для реализации мероприятий КСОДД за период 2022 – 2037 гг. составляет 903822,8 тыс. руб.,</p> <p>в том числе по годам, тыс.руб:</p>

Год	Федеральный бюджет	Областной бюджет	Бюджет МО	Частные инвестиции
2022			142481,8	
2023			136206,8	
2024			85750,8	
2025			41491,0	
2026			41491,0	
2027			41491,0	
2028			41491,0	
2029			41491,0	
2030			41491,0	
2031			41491,0	
2032			41491,0	
2033			41491,0	
2034			41491,0	
2035			41491,0	
2036			41491,0	
2037			41491,0	
Итого	0	0	903822,8	0

Источники финансирования программы - средства бюджета Мурманской области и Печенгский муниципальный округ Мурманской области, а также внебюджетные средства.
 Общий объем финансирования может быть скорректирован на сумму субсидии из областного бюджета. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению.

РАЗДЕЛ 2. Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации Печенгский муниципальный округ Мурманской области

2.1. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального округа, материалов инженерных изысканий

На сайте муниципального образования Печенгский муниципальный округ Мурманской области были найдены и получены через запросы, затем проанализированы следующие материалы:

Документы, относящиеся к территориальному планированию:

1. Генеральные планы
https://pechengamr.gov-murman.ru/activities/invest/for_investor/genplan.php
2. Схема территориального планирования
https://pechengamr.gov-murman.ru/activities/terr_planning.php
3. График движения пассажирского транспорта
http://pechengamr.ru/news/raspisanie_dvizhenija_passazhirskogo_transporta/2018-03-01-1579
4. Ограничения по движению автотранспорта
[отсутствуют](#)
5. Транспорт
[Предоставлен в файлах](#)
6. Муниципальные программы
[Постановление №24 от 25.01.2021](#)
7. Перечень автомобильных дорог
<https://скдф.рф/map>
<https://docs.cntd.ru/document/913517958>
8. Пассажирские перевозки
[присланная инф. в файлах](#)
https://infoedarea.ucoz.ru/index/raspisanie_dvizhenija_passazhirskogo_transporta_s_pleshanova/0-15
9. Ремонт автомобильных дорог
[Постановление №24 от 25.01.2021](#)

10. Постановление об утверждении перечня дорог, тротуаров

<https://docs.cntd.ru/document/561773334>

11. Численность

<https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13282>

[присланная инф. в файлах](#)

12. Перечень парковок

[отсутствуют](#)

13. Развитие и функционирование дорожной транспортной сети

https://docs.yandex.ru/docs/view?url=ya-browser%3A%2F%2F4DT1uXEPRrJRXLUFoewruMFau_H5jld7B1ys3YE_6XG3goiBiYJaCYe0FFmFYXGjWDRxLpyF93-4T71t0HobbZ043McMB6OePNNomYPTOcXMRulXJXgRKDkdI_hg4NKzozOxita6zc13t0Jr_NPXQ%3D%3D%3Fsign%3D62QiKC5nOe0q3wM7HPYvBz4GL8FAUCe0C1PJILFOzw4%3D&name=1223-ot-12.11.2021-_akt.red.ot-02.09.2022_-transportnaya-sistema.docx&nosw=1

14. Инвестиционный паспорт округа

<https://pechengamr.gov-murman.ru/activities/invest/about/>

15. Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Мурманской области

https://mintrans.gov-murman.ru/activities/Dor_fond/Region_roads/List-of-roads/

Печенгский муниципальный округ образован на основании Закона Мурманской области от 24 апреля 2020 года № 2482-01-ЗМО «Об образовании муниципального образования Печенгский муниципальный округ Мурманской области (с изменениями на 4 декабря 2020 года)» и преобразования муниципальных образований городское поселение Заполярный, городское поселение Никель, городское поселение Печенга, сельское поселение Корзуново, входящих в состав муниципального образования Печенгский муниципальный округ, путем их объединения в новое муниципальное образование.

Административным центром Печенгского муниципального округа является поселок городского типа Никель, который расположен в 180 км от областного центра г. Мурманск.

Печенгский муниципальный округ расположен на северо-западе Мурманской области. На севере омывается водами Баренцева моря, на западе граничит с Финляндией (губернией Лапландия), а на северо-западе – граничит с Норвегией (губернией Финнмарк).

Транспортная сеть муниципального округа характеризуется наличием межрегиональных, межмуниципальных и внутрирайонных транспортных связей. Транспорт общего пользования представлен следующими видами:

автомобильный,
железнодорожный.

Кроме того, на территории муниципального округа размещены элементы инфраструктуры морского и воздушного транспорта.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Мурманской области расположенных на территории Печенгского муниципального округа, согласно постановлению Правительства Мурманской области от 23.12.2022 № 1058-ПП, представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Мурманской области, расположенных на территории Печенгского муниципального округа

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автодороги	Место расположения (муниципальное образование)	Протяжённость, км
1	2	3	4	5
1	Автоподъезд к населённому пункту Лиинахамари	47 ОП РЗ 47К-081	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	12,700
2	Автоподъезд к железнодорожной станции Печенга	47 ОП РЗ 47К-082	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	2,149
3	Автоподъезд к населённому пункту Корзуново	47 ОП РЗ 47К-083	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	3,951
4	Автоподъезд к железнодорожной станции Луостари	47 ОП РЗ 47К-084	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	4,652
5	Автоподъезд к городу Заполярный	47 ОП РЗ 47К-085	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	4,183
6	Автомобильная дорога Заполярный - Сальмиярви	47 ОП РЗ 47К-086	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	41,163
7	Автоподъезд к посёлку городского типа Никель	47 ОП РЗ 47К-087	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	3,370

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автодороги	Место расположения (муниципальное образование)	Протяжённость, км
1	2	3	4	5
8	Автоподъезд к Борисоглебской ГЭС	47 ОП РЗ 47К-088	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	3,257
9	Автомобильная дорога Никель - Виртаниеми	47 ОП РЗ 47К-089	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	101,570
10	Автоподъезд к населённому пункту Раякоски	47 ОП РЗ 47К-090	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	4,854
11	Автоподъезд к населённому пункту Янискоски	47 ОП РЗ 47К-091	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	3,300
12	Автомобильная дорога Никель - Приречный - а/д «Лотта»	47 ОП РЗ 47К-092	Печенгский муниципальный округ Мурманской области и Кольский муниципальный район Мурманской области	83,031
13	Автоподъезд к посёлку городского типа Печенга	47 ОП РЗ 47К-095	Печенгский муниципальный округ Мурманской области	1,500

Дорожная инфраструктура муниципального округа также представлена следующими объектами:

мост через р. Каккурйоки в н.п. Спутник;

мост через р. Печенга в пгт. Печенга;

На автодороге «автоподъезд к н.п. Лиинахамари»:

мост через Трифионов ручей;

дорожные знаки, уличное освещение на дорогах местного значения.

Автобусное сообщение поселения осуществляется по маршрутам:

юго-западное – ж.-д. ст. Печенга – Заполярный – Никель; – северо-восточное –

Спутник – Мурманск; – северное – Лиинахамари

В настоящее время общая протяженность муниципальных дорог в пределах н.п. Корзуново составляет 10,6 км, включая улицу Печенгскую в н.п. Корзуново. Протяженность асфальтированных покрытий составляет 6,0 км.

В северной части проходит автодорога федерального значения Р21 Санкт-Петербург – Мурманск – Петрозаводск – КПП "Борисоглебск" ("Кола"), по которой осуществляются основные автомобильные связи населенных пунктов с областным центром г. Мурманском.

Автодорога "Кола" – IV-V технической категории с асфальтобетонным покрытием проезжей части шириной 7,0 м. Протяженность федеральной трассы в границах Корзуново составляет 9 км.

От автодороги "Кола" отходят следующие автодороги общего пользования местного (муниципального) значения:

автоподъезд к н.п. Корзуново, IV технической категории, протяженность - 4,0 км; покрытие проезжей части – асфальтобетон;

автоподъезд к ж/д станции Луостари, автодорога регионального значения, протяженность - 4,6 км; покрытие проезжей части – гравийное, щебеночное;

Общая протяженность автодорога регионального значения на территории в настоящее время составляет 17,6 км, плотность 35 км на 1 тыс. кв. км.

Кроме этого, на территории имеется ряд ведомственных автодорог, основными из которых являются:

Луостари – граница Кольского района – автодорога "Кола", протяженность в границах МО – 18 км;

подъезд к ст. Титовка, протяженность 11 км.

Ведомственные автодороги имеют грунтовое покрытие проезжих частей.

На автодорожной сети имеются автотранспортные мосты:

Мост через р. Печенга на автодороге "Подъезд к ж/д ст. Луостари", железобетонное сооружение с габаритом 8,0+2х1,1, год постройки 1987,

Мост через р. Намайоки на автодороге "Подъезд к н.п. Корзуново", железобетонное сооружение с габаритом 8,0+2х1,0, год постройки 1988.

Мосты находятся в удовлетворительном состоянии.

Основная роль во внешних связях МО Печенгский муниципальный округ принадлежит автомобильному транспорту. В состав округа входят территории следующих населенных пунктов:

Таблица 2 - Административно – территориальное деление

№ населенного пункта	Наименование населенного пункта
1	поселок городского типа Никель;
2	населенный пункт Цыпнаволок;
3	железнодорожная станция Печенга;
4	железнодорожная станция Титовка;
5	железнодорожная станция Луостари.
6	город Заполярный;
7	поселок городского типа Печенга;
8	населенный пункт Борисоглебский;
9	населенный пункт Вайда-Губа;
10	населенный пункт Корзуново;
11	населенный пункт Лиинахамари;

№ населенного пункта	Наименование населенного пункта
12	населенный пункт Луостари;
13	населенный пункт Приречный;
14	населенный пункт Путевая Усадьба 9 км железной дороги Луостари - Никель;
15	населенный пункт Раякоски;
16	населенный пункт Сальмиярви;
17	населенный пункт Спутник;

Генеральным планом муниципального округа предусматривается создание системы автомобильных улиц и дорог, обеспечивающих необходимые транспортные связи поселков с сохранением существующей структуры улично-дорожной сети и с созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения, обеспечивающей пропуск возрастающих транспортных потоков, а также выходы на внешние автодороги.

Для обеспечения безопасности, бесперебойности и удобства транспортного сообщения в населенных пунктах Генеральными планами муниципальных округов предусмотрено строительство улиц и дорог. Для движения пешеходов в состав улиц включены тротуары с шириной пешеходной части 1,0-2,25 м, варьирующейся в зависимости от категории улицы.

Генеральным планом муниципального округа предусматривается в целях развития транспортной инфраструктуры следующие мероприятия:

- реконструкцию существующих городских магистралей и дорог с приведением их к необходимому нормируемому показателям, соответствующим данной технической категории;
- повышение пропускной способности улиц;
- создание транспортных развязок;
- вынос основных потоков грузового транспорта на автодороги, проходящие периферийно по отношению к городской застройке;
- развитие сети велосипедных дорожек при реконструкции существующей улично-дорожной сети и при разработке проектов планировки селитебной территории.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры Печенгского муниципального округа Мурманской области являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Мурманской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры.

Также для развития транспортной инфраструктуры Печенгского муниципального округа необходимо контролировать движение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств на въездах в Печенгский муниципальный округ и на мостовых сооружениях в автономном режиме с применением технических средств автоматической видеофиксации правонарушений. При этом необходимо руководствоваться федеральным законодательством в отношении организации работы автоматического весового контроля. В случае приобретения оборудования для организации работы автоматического весового контроля потребуется внесение изменений в методику расчета суммы в счет возмещения вреда, причиненного дорогам местного значения Печенгский муниципальный округ Мурманской области.

Административный центр – пгт. Никель (32,053 тыс. жителей).

Территориальное расположение Печенгского муниципального округа в Мурманской области

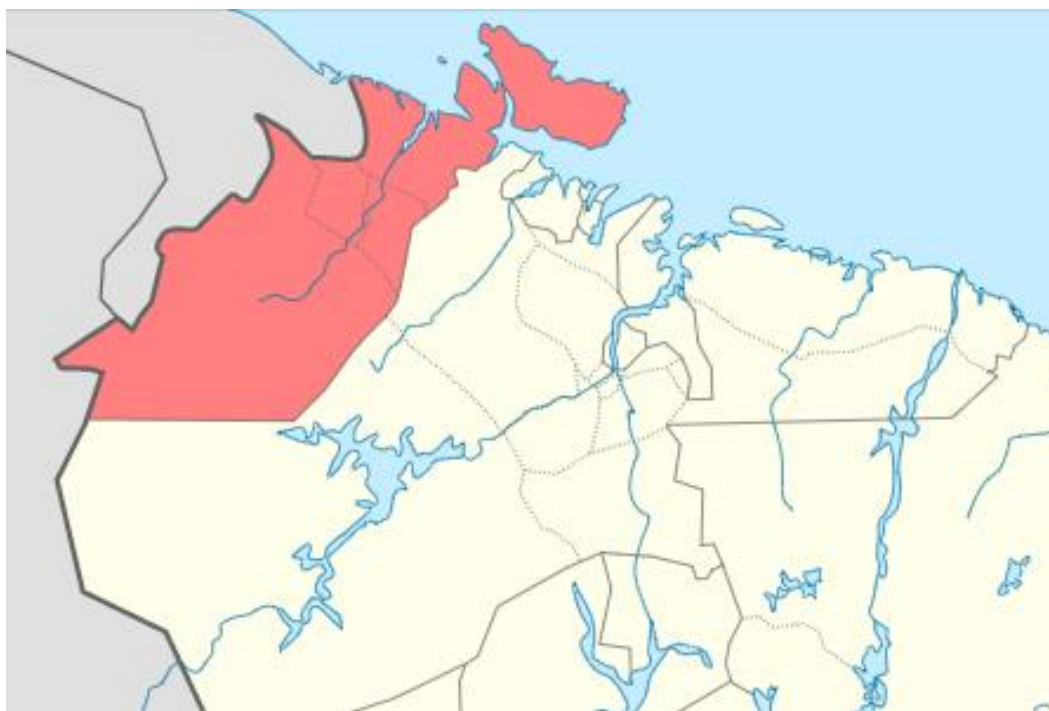


Рисунок 2 – Территориально расположение Печенгского муниципального округа

2.2. Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

Основным источником доходов населения муниципального образования Печенгский округ является заработная плата. Вторыми по величине в доходах населения являются социальные трансферты (пенсии, пособия).

Размер минимальной заработной платы в Мурманской области - 15 279 рубль.

Прожиточный минимум по Мурманской области установлен в следующих размерах:

в расчете на душу населения – 14 667 рублей,
для трудоспособного населения – 22 047 рублей;
для пенсионеров – 17 395 рублей;
для детей – 19 620 рублей.

Среднемесячная заработная плата в Печенгском руге за 2021 год составила 68100 рублей, что в 3,8 раза выше величины прожиточного минимума для трудоспособного населения.

Средний размер назначенных пенсий пенсионеров, состоящих на учёте в Отделении Пенсионного фонда по состоянию на 01.07.2018 составил 20 800 рублей.

Промышленность

По состоянию на 01.07.2018 в Печенгском муниципальном округе зарегистрировано 343 организации, в том числе 16 промышленных предприятий. Главным промышленным предприятием Печенгского муниципальный округа является АО "Кольская горно-металлургическая компания", Градообразующее предприятие является основным заказчиком продукции, работ и услуг у предприятий промышленного и строительного комплекса, расположенных на территории муниципального округа.

Среднесписочная численность работников промышленных предприятий составляет 5,4 тыс. человек.

Строительный комплекс

Строительный комплекс представлен малыми предприятиями: ООО «Аркада», ООО «Агромонтаж», ООО «Подольский кирпичный завод», ООО «Перспектива», ИП. ООО «Акант» занимается разработкой проектно-сметной документации на строительство, реконструкцию, капитальный и текущий ремонт всех объектов.

Туризм

Одним из перспективных направлений развития экономики Печенгского муниципального округа Мурманской области является туризм, что обусловлено выгодным приграничным положением территории, имеющимися природными и рекреационными ресурсами, существующей инфраструктурой.

Близость Баренцева моря открывает возможности для организации дайвинга, морской рыбалки, крабового сафари. Для знакомства туристов с уникальным миром северных морей идеально подходит Печенгская губа (п.Лиинахамари) – незамерзающая морская гавань с выходом в Атлантику.

Очень популярен рыболовный туризм. Водные ресурсы территории – реки и озера – идеальное место для рыбалки. Здесь можно поймать форель, кумжу, сёмгу.

Уникальный природный ландшафт идеально подходит для спортивного туризма (горнолыжный спорт, сноубординг, альпинизм, прогулки на снегоходах, лыжные прогулки, катание на водных лыжах, водные прогулки на яхтах, катерах, скутерах и др.).

Основными объектами промышленного и индустриального туризма являются: основанный в 1930-е годы комбинат «Печенганикель» как наследие эпохи социалистического строительства, а также Кольская сверхглубокая скважина, занесенная в 1997 году в Книгу рекордов Гиннеса, Каскад Пазских ГЭС.

Для экологического туризма используются ресурсы заповедника «Пасвик», природного парка «Полуострова Рыбачий и Средний» и другие природные объекты интересные для

туристов (водопады, озера, кедровники, сопки, леса, богатые разнообразием северных грибов и ягод, тундра и др.).

Особенно привлекает туристов история округа. О становлении православия на Печенгской земле свидетельствуют основанные в 16 веке Трифонов-Печенгский монастырь и Церковь Бориса и Глеба.

Оставили свой след в истории края события Второй мировой войны. О ней и ее героях нам напоминают памятники, мемориалы и обелиски, установленные погибшим воинам, защищавшим Заполярье.

- ☐ Историко-краеведческий музей Печенгского района в п. Никель;
- ☐ Музей Ю.А.Гагарина в п.Корзуново;
- ☐ Дворец культуры «Восход» в п. Никель;
- ☐ Мини-зоопарк (самый северный зоопарк в мире, занесен в книгу зоопарков мира);
- ☐ Дворец культуры «Октябрь» в г. Заполярный;
- ☐ Спортивный комплекс «Металлург», стадион, хоккейная площадка в п. Никель,
- ☐ Спортивный комплекс «Дельфин», спортивный комплекс «Строитель», крытый каток в г. Заполярный;
- ☐ Горнолыжная база в п. Никель, лыжные трассы, лыжная база в г.Заполярный.

Печенгский муниципальный округ богат культурными и спортивными традициями. Здесь регулярно проводятся крупные культурные и спортивные мероприятия, а также тематические выставки. Каждое из этих мероприятий имеет свою многолетнюю историю, организуется и проводится на высоком уровне, собирает участников не только из Мурманской области, но и из других регионов России, а также зарубежных стран.

Малое предпринимательство

В 2018 году в Печенгском районе действуют 155 малых предприятий, 1 среднее предприятие, численность индивидуальных предпринимателей составляет 493 человек. Численность занятых в малом и среднем бизнесе оценивается в количестве 2,9 тыс.человек.

На реализацию мероприятий муниципальной программы «Развитие экономического потенциала и формирование благоприятного предпринимательского климата» по направлению «Развитие малого и среднего предпринимательства» в 2017 году было израсходовано 692,45 тыс. руб. На 2018 год в бюджет программы составляет 2875,3 тыс. рублей

2.3.Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории

Ближайшая ж/д станция расположена в гп.Печенга

- удаленность от областного центра 55 км по региональной трассе, время в пути на автотранспорте – 0,3-1 часа,

- количество населенных пунктов, не имеющих транспортной доступности по дорогам с твердым покрытием до окружного и областного центра - нет;

Федеральные трассы проходят через муниципальный округ это трасса Р-21, которая соединяется с европейской трассой



Рисунок 2. Прохождение ближайшей федеральной трассы Р-21

Перечень автомобильных дорог местного значения Печенгского муниципального округа, согласно постановлению администрации Печенгского муниципального округа Мурманской области от 30.01.2023 № 1643, представлен в таблице 3.

Таблица 3 - Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Печенгского муниципального округа Мурманской области

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер автодороги	Место расположения	Протяженность, м
1.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-001	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, к больничному городку (от Гвардейского проспекта до центральной районной больницы)	207,0
2.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-002	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. 14 Армии (от ул. Мира до ул. Советская)	491,5
3.	Автотранспортная дорога	47-215-551-ОП-МП-47-003	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. Бабикова (от Гвардейского проспекта до ул. Мира)	272,5
4.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-004	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, ул. Бредова, от площади им. В.И.Ленина (дом № 1 по ул. Бредова) до пересечения с ул. Печенгской; до проезда за домом № 28а по проспекту Гвардейскому	816,55
5.	Автотранспортная дорога	47-215-551-ОП-МП-47-005	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. Заводская от моста через реку Колосйоки до дачной застройки	623,75
6.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-006	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. Нагорная (от ул. Пионерской до ул. Нагорная, д. 1)	284,75
7.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-007	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, ул. Октябрьская	514,0
8.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-008	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул.	304,0

			Первомайская (от ул. Заводской до проходной в/2200)	
9.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-009	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. Пионерская (от Гвардейского проспекта до ул. Мира)	312,0
10.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-010	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. Победы	484,6
11.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-011	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. Советская	917,0
12.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-012	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, ул. Спортивная	1471,75
13.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-013	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. Мира	909,65
14.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-014	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, ул. Печенгская	471,75
15.	Автотранспортная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-015	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, по ул. Сидоровича	735,5
16.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-016	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, улица Печенгская дом № 8 до ул. Комсомольской и до пересечения с внутриквартальной дорогой ул. Печенгская дом № 2 до ул. Мира дом № 23	197,0
17.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-017	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, улица Бредова дом № 17 до улицы Спортивная дом № 19	99,0
18.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-018	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, улица Спортивная дом № 2 «а» до улицы Спортивная дом № 1 «а»	129,0
19.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-019	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, улица Победы дом № 14 до улица Сидоровича дом № 15	228,0
20.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-020	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, от развилки в районе между домами 33 и 35 по Гвардейскому проспекту, вокруг дома № 37 до конца дома 37 со стороны «Почты»	348,0
21.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-М П-47-021	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, от пересечения с дорогой проспекта Гвардейский и вдоль дома № 43 проспекта Гвардейский	355,0
22.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-022	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, от сопряжения с дорогой улица Спортивная, вниз до дома № 20 по улице Сидоровича	454,0
23.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-023	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, улица Спортивная дом № 5 до улица Бредова дом № 9	228,0
24.	Внутриквартальная дорога	47-215-551 -ОП-МП-47-024	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, улица Бредова	60,0

			дом № 18, улица Спортивная дом № 19	
25.	Внутриквартальная дорога	47-215-551-ОП-МП-47-025	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, улица Печенгская дом № 2 до улицы Мира дом №23	254,0
26.	Автотранспортная дорога	47-215-551-ОП-МП-47-026	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, ул. Комсомольская	115,0
27.	Автодорога	51 – СП - КОР ОП МПК - 01	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Корзуново	10629,0
28.	Автомобильная дорога «Кола» от Санкт-Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенгу до границы с Норвегией (международный автомобильный пункт пропуска «Борисоглебск»), км 1570+292 – км 1571+670	47 – 215 – ОП – МР - 01	Мурманская область, Печенгский район	1384,0
29.	Участок автомобильной дороги	47-215-551-ОП-МП-47-027	Мурманская область, Печенгский район, пгт Никель, улица Заводская свыше 623,75 метров до бывшей конечной автобусной остановки маршрута № 1 «ул. Халтурина»	650,00
30.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 5	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, между ул. Космонавтов и ул. Бабикова	734,0
31.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 6	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Крупской (с тротуарами)	322,0
32.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 3	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. К.Маркса	252,0
33.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 2	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Космонавтов	571,0
34.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 4	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Ленина	1622,0
35.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 7	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, от ул. Ленина до очистных сооружений	225,0
36.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 8	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, от пересечения улиц Юбилейной и Ленина в районе пожарной части до конца перекрестка (включительно) перед КПП комбината	767,0
37.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 19	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, пер. Короткий	194,0
38.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 16	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Космонавтов	600,0
39.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 21	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Ленинградская	347,0

40.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 17	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Терешковой	199,0
41.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 14	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Ленина (33-35, 25-29)	623,0
42.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 18	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Стрельцова	615,0
43.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 11	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, пер. Шмакова	267,0
44.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 9	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Мира	404,0
45.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 13	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, пер. Советский	752,0
46.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 12	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, пер. Ясный	381,0
47.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 22	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Юбилейная	1157,0
48.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 10	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Сафонова	370,0
49.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 15	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Бабикова	397,0
50.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 20	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Ленина (Терешковой-Сафонова)	1171,0
51.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 24	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Мира (от пересечения с улицей Ленина до городской площади)	203,0
52.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 25	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Мира (от городской площади до пересечения с улицей Юбилейная)	257,0
53.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 26	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Ленина (от пожарной части до пересечения с улицей Юбилейная)	239,0
54.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 27	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Юбилейная (от д. 1 по ул. Юбилейная до пересечения с ул. Ленина)	341,0
55.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 28	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Карла Маркса	217,0
56.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 29	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Бабикова (от дома № 15 по улице Бабикова до пересечения с улицей Юбилейная)	101,0
57.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 30	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Мира (улица Мира – улица Юбилейная)	146,0
58.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 31	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный,	199,0

			ул. Новоподгорная	
59.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 32	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Строительная	452,0
60.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 33	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Привокзальная (от пересечения с улицей Ленина до железнодорожного вокзала)	849,0
61.	Автотранспортная дорога	47-215-503 ОП МП 34	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Бабикова	211,0
62.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 35	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Родионова	432,0
63.	Внутриквартальная дорога	47-215-503 ОП МП 36	Мурманская область, Печенгский район, г. Заполярный, ул. Ленинградская	297,0
64.	Автодорога	47-215-503 ОП МП 37	Мурманская область, Печенгский район, 34 км	166,0
65.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 001	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №1, ул. Набережная десантов	1583,0
66.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 002	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №3-1, от хлораторной до ул. Набережная десантов	1740,0
67.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 003	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №3, в песчаный карьер	3658,0
68.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 004	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №3, к причалам №10,11	2120,0
69.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 005	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №3, от ул. Северная до хлораторной	3285,0
70.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 006	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №3, от хлораторной до п-ва Немецкий	5650,0
71.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 007	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №3, от ул. Шабалина к Котельной	197,0
72.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 008	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №2, ул. Шабалина д.2	872,0
73.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 009	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №3-2, автоподъезд к Вышке	381,0
74.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 010	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №3, ул. Северная	256,0
75.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 011	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №2, от ул. Шабалина к детскому садику	340,0
76.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 012	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный	717,0

			городок №3, от ул. Северная к бывшей заставе	
77.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 013	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок №2, ул. Северная - ул. Шабалина	138,0
78.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 014	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Лиинахамари, военный городок № 1,2,3	11837,0
79.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 015	Мурманская область, Печенгский район, н.п. Спутник, Военный городок № 42 (поворот с федеральной трассы М-18 до жилого дома по ул. Новая)	505,0
80.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 016	Мурманская область, Печенгский район, п.г.т. Печенга, Военный городок № 13 (поворот с трассы Печенга – Лиинахамари вокруг объекта недвижимого имущества «Стадион № 126»)	428,0
81.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 017	Мурманская область, Печенгский район, п.г.т. Печенга, Военный городок № 38 (поворот от дороги Печенга – Лиинахамари по ул. Бредова)	406,0
82.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 018	Мурманская область, Печенгский район, п.г.т. Печенга, 19 км, Станция Печенга (19 км), военный городок № 4 (поворот с федеральной трассы М-18 до площадки сбора ТБО)	137,0
83.	Часть автодороги	47 215 562 ОП МП 019	Мурманская область, Печенгский район, п.г.т. Печенга, Военный городок № 13 (поворот с федеральной трассы М-18 до жилого дома Печенгское шоссе д.8)	377,0
84.	Автомобильная дорога М-18 «Кола» от Санкт – Петербурга через Петрозаводск, Мурманск, Печенгу до границы с Норвегией (1516+575 – км 1516+825 – км)	47 215 562 ОП МП 020	Мурманская обл., Печенгский район, г.п. Печенга	250,0
	ИТОГО:			74903,3

Поселок городского типа Никель

Региональные автомобильные дороги связывают окружной центр пгт. Никель с населенными пунктами округа. Также Р21 также связывает Никель с н.п. округа.

Таблица 4 - Расстояние от пгт. Никель до близлежащих населённых пунктов округа

№	Наименование населенного пункта	Расстояние от пгт. Никель, км
1	пгт. Никель	
2	город Заполярный	32
4	Борисоглебский	43
5	Приречный	48
6	Раякоски	87
7	Сальмиярви	
8	пгт Печенга	50,6
9	Вайда-Губа	
10	Лиинахамари	70
11	ст. Печенга	50
12	Спутник	68
13	Цыпнаволок	
14	населённый пункт Корзуново	40,9
15	Луостари	40,9
16	ст. Луостари	
17	Путевая Усадьба 9 км железной дороги Луостари-Никель	
18	Титовка	

Удаленность окружного центра пгт. Никель до экономических центров:
до Мурманска – 186,4 км,

Улично-дорожная сеть (УДС) населенных пунктов округа представлена улицами и дорогами местного значения, а именно улицами в жилой застройке.

Зона транспортной инфраструктуры представлена территорией железной дороги, улично-дорожной сетью, автотранспортными предприятиями, гаражами, автостоянками. Железная дорога, связывающая п.г.т.Никель с г.Мурманском, подходит к поселку с востока до территории производственной зоны комбината «Печенганикель», где находится тупиковая станция Октябрьской железной дороги и железнодорожный вокзал. Улично-дорожная сеть достаточно развита на территории поселка. Основной транспортной магистралью, проходящей через всю территорию и связывающей селитебную зону с производственной, является Гвардейский проспект. Кроме того, для связи селитебной и производственной зоны служат ул. Советская и ул. Мира. Значительные территории к юго-востоку от пр.Гвардейского, к юго-западу от селитебной зоны и на стыке селитебной и производственной зоны заняты частными гаражами

На территории пгт. Никель преобладают дороги с твердым (асфальтобетонным) покрытием – 73%, и дороги с грунтовым покрытием составляют 26%.

населенный пункт Борисоглебский

Борисоглебский образован как жилье для персонала расположенной поблизости крупнейшей ГЭС региона Борисоглебской. Приблизительно в 5 км от поселка расположен

единственный наземный таможенный переход на российско-норвежской границе Борисоглебский — Стурскуг.

Зона транспортной инфраструктуры включает автоподъезд, который соединяет Борисоглебскую ГЭС с автодорогой федерального значения Р – 21 «Кола», и местные проезды.

В северо-восточной части в 2 км. от населенного пункта Борисоглебск расположен многосторонний автомобильный пункт пропуска (МАПП) Борисоглебск (грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации Борисоглебск (Мурманская область).

населенный пункт Раякоски

Градообразующим объектом населенного пункта является гидроэлектростанция Раякоски, расположенная в северо-восточной его части.

Зона транспортной инфраструктуры представлена автоподъездом от внешней автодороги Никель-Виртаниеми и сетью проездов к группам жилых и общественных зданий.

населенный пункт Сальмиярви

Населенный пункт, расположенный на противоположном от п.г.т. Никель западном берегу озера Куэтсьярви. На его территории дислоцируются военные объекты и жилая застройка для военнослужащих. Н.п.Сальмиярви является населенным пунктом, в котором существует и планируется единственная зона – военных объектов Министерства обороны, представляющая собой закрытый объект.

Транспортная инфраструктура представлена участком внешней автодороги Никель-Приречный-а/д «Лотта», обходящей посёлок с востока, по ней осуществляется сообщение северной и южной частей населенного пункта.

населенный пункт. Приречный

Населенный пункт, расположенный в 48 км к югу от п.г.т. Никель на озере Алла-Аккаярви. Транспортная инфраструктура представлена участком внешней автодороги Никель-Приречный-а/д «Лотта», обходящей посёлок с востока, по ней осуществляется сообщение северной и южной частей населенного пункта.

поселок городского типа Печенга

Улично-дорожная сеть п.г.т. Печенга в настоящее время представлена федеральной и региональной автодорогами, являющимися главными улицами поселка, а также второстепенными улицами и проездами. Протяженность автодороги «Кола» в границах п.г.т.Печенга – 5,7 км, протяженность автодороги на Лиинахамари в пределах п.г.т.Печенга – 3,5 км. Общая протяженность улично-дорожной сети на территории п.г.т.Печенга составляет 15,7 км, плотность – 8,5 км/кв.км.

Междугороднее сообщение с областным центром г. Мурманском осуществляется через междугородний маршрут Никель-Мурманск. Гаражные кооперативы расположены в центральной части поселка, в районе ул. Стадионной и Печенгского шоссе и занимают территорию в 0,5 га.

Населенный пункт Лиинахамари

Расстояние от н.п. Лиинахамари до п.г.т. Печенга – 12,7 км. Улично-дорожная сеть в настоящее время представлена поселковыми улицами и дорогами: – главная улица,

проходящая в широтном направлении, ввод в населенный пункт с автодороги «автоподъезд к н.п. Лиинахамари»; – ул. Северная – одна из главных улиц населенного пункта, ведущая в сторону бывшей военной части и к водозабору; – набережная Десанта – улица, ведущая к «Пункту по комплексному обслуживанию рыбодобывающих судов» и контейнерному терминалу. Общая протяженность улично-дорожной сети населенного пункта - 3,3 км, плотность 8,5 км/кв. км территории застройки в селитебной части.

Пригородное автобусное сообщение осуществляется по маршруту Заполярный – Лиинахамари.

В настоящее время внутрипоселковых автобусных маршрутов не имеется. Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных кооперативов боксового типа и на открытых автостоянках. Гаражные кооперативы расположены в юго-западной части населенного пункта. Автозаправочные станции и станции технического обслуживания легковых автомобилей отсутствуют.

Населенный пункт Спутник

Общая протяженность улично-дорожной сети н.п.Спутник составляет 1,2 км, плотность – 5,6 км/км² территории застройки. Внутрипоселковых автобусных маршрутов не имеется.

Междугороднее сообщение с областным центром г. Мурманск осуществляется через междугородный маршрут Никель-Мурманск. Пригородное автобусное сообщение осуществляется по маршруту Заполярный – Спутник. Автобусная линия проходит по федеральной трассе «Кола», проходящей рядом с границей н.п.Спутник.

Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных кооперативов боксового типа и на открытых автостоянках. Гаражные кооперативы расположены в северной и южной части населенного пункта и занимают территорию в 0,6 га. . Населенные пункты п. Спутник, п. Печенга, ст. Печенга (19 км) и н.п. Лиинахамари связаны между собой автомобильными дорогами федерального и регионального значения, общая протяженность которых составляет 55 км.

Населенные пункты п. Вайда-Губа и п. Цыпнаволок

2 населенных пункта п. Вайда-Губа и п. Цыпнаволок труднодоступны – дорога фактически отсутствует

Населенные пункты Вайда-Губа и Цыпнаволок, расположенные на полуострове Рыбачий, не имеют асфальтированного транспортного сообщения с другими населенными пунктами МО.

населенный пункт Корзуново

Населенный пункт к востоку от г. Заполярный, в 40 км от районного центра п.г.т. Никель. По территории МО проходит автодорога федерального значения М-18 Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – КПП "Борисоглебск" ("Кола"). По данной автодороге осуществляются автомобильные связи населенных пунктов, входящих в МО, с областным центром г. Мурманском и районном центром пгт. Никель.

Внешние и внутрирайонные транспортные связи Корзуново осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом. В настоящее время выполнен ремонт автоподъезда к населённому пункту Корзуново км 0 - км 4.

В рамках контракта выполнены работы по фрезерованию дорожного полотна, по планировке обочин и устройству дорожной разметки, устройству верхнего слоя покрытия, общим объемом 4 900 м².

Расстояние до административного центра пгт. Никель – 45 км, до г. Мурманска по автодорожной сети составляет 145 км, по железной дороге - 150 км.

По территории населенного пункта проходит железнодорожная линия общего пользования Кола – Заполярная – Никель-Мурманский, от которой ответвляется ж/д линия общего пользования Луостари – Печенга.

город Заполярный

В настоящее время в городе имеются следующие магистральные улицы, которые обеспечивают связь с жилыми микрорайонами, промышленными предприятиями, имеют выход на дорогу федерального значения, которая проходит через город, и обеспечивают функции улиц с автобусным сообщением:

- ул. Юбилейная
- ул. Бабикова
- ул. Ленина
- ул. Космонавтов

Ширина проезжих частей магистральных улиц составляет 7-14 метров, покрытие проезжих частей асфальтобетонное.

Протяженность магистральных улиц составляет - 3780 м.

Сеть существующих представляет собой прямоугольную систему улиц.

Ширина проезжих частей улиц местного значения составляет 6-8 метров.

Общая протяженность улично-дорожной сети города Заполярный составляет 6280,0 м.

В городе существует автовокзал. Также в городе существуют маршрутные такси, которые осуществляют междугородние перевозки.

Железнодорожная станция г. Заполярного - Заполярный 3, является участковой III класса. Имеется один главный путь, всего рабочих путей 20.

Пассажирские перевозки осуществляются по направлению Мурманск-Никель.

Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных кооперативов боксового типа.

населенный пункт Луостари

Проезд: из Мурманска от автовокзала возможен рейсовым автобусом Мурманск-Никель до поселка Печенга.

От ЖД вокзала — автобус Мурманск-Никель, Мурманск–Заполярный, поворот на пос. Луостари, ост. «31й километр», далее 1,5 км. пешком или на попутном транспорте.

На территории населенного пункта проходит трасса М-18 (Е105) СПб-госграница до 1531.

Все автомобильные дороги, расположенные на территории МО в населенных пунктах, являются автодорогами общего пользования, то есть, предназначены для движения транспортных средств неограниченного круга лиц. По условиям проезда и доступа все автомобильные дороги являются обычными. Интенсивности движения транспортных средств по дорогам вне зависимости от форм собственности не превышает расчетных для них значений. В транспортных потоках легковые автомобили занимают 90%.

Основные потоки грузового транспорта на территории поселка представлены легкими грузовыми автомобилями грузоподъемностью до 2,0т (4% от общего потока транспортных средств), средними грузовыми автомобилями (3%) и автопоездами (2% от общего потока).

Сеть муниципальных автомобильных дорог местного значения в настоящее время не в полной мере соответствует социально-экономическим потребностям МО.

До 70 процентов от общей протяженности муниципальных автомобильных дорог не отвечают нормативным требованиям, что создает угрозу безопасности пассажирских перевозок и срывов в жизнеобеспечении населенных пунктов.

2.4. 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 различного назначения, пешеходов и велосипедистов — это сложный, многоступенчатый процесс. В трактовке федерального законодательства под организацией дорожного движения понимается деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. К основным способам организации дорожного движения относят: распределение транспортных потоков по ширине проезжей части и направлениям движения; ориентирование водителей; разделение потоков на группы автомобилей, следующих с разными скоростями; разделение траекторий движения на сложных участках; обеспечение возможности перехода с одной полосы на другую и т.п. К организации движения относится также информация о наиболее целесообразных маршрутах и условиях движения. Выполнение этих мероприятий возлагается на владельцев дорог или органы исполнительной власти, в чьем ведении находятся эти дороги. Любые мероприятия по изменению организации движения не могут снижать уровень безопасности дорожного движения.

В границах населенных пунктов автомобильная транспортная инфраструктура представлена в виде улично-дорожной сети с капитальным и низшим типом покрытия. Чёткой дифференциации улично-дорожной сети не прослеживается.

Объектов обслуживания автотранспорта на вышеуказанных дорогах предусмотрено в виде АЗС и других сервисов.

2.4.1 Оценка существующей организации движения транспортных средств общего пользования

Перевозка пассажиров на территории Печенгского муниципального округа осуществляется по межмуниципальным и муниципальным маршрутам. Автобусные маршруты охватывают почти все населенные пункты, кроме сел с малой численностью населения. На территории округа действуют регулярные муниципальные маршруты, перечень, согласно данным Министерства транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области представлен в таблице 5. Регулярным автобусным сообщением охвачено 98,6 % населения муниципального округа. Перевозку грузов осуществляют индивидуальные предприниматели и частные перевозчики.

Таблица 5 – Перечень муниципальных маршрутов в границах Печенгского МО

Регистрационный № маршрута	№ маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута, км	Вид регулярных перевозок	Виды и классы ТС, которые используются по маршруту, максимальное кол-во ТС	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения перевозчика	Планируемое расписание	
										Время отправления, прибытия	Дни недели
1	2	3	4	5	6	8	9	11	12	13	14
113	117 С	Заполярный - Лиинахамари	"19 км"; п. Печенга; "Кольцо"; "Стадион"; "Школа"; "Госпиталь"	ул. Бабикова; а/п к г. Заполярный; а/д "Кола" М-18; а/п к п. Печенга; а/п к п. Лиинахамари	38,2	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобусы: средний класс - 1 ед. большой класс - 1 ед.	1965	ООО "Заполярное АТП", г. Заполярный, ул. Бабикова, д. 12	07.45-08.40; 08.45-09.40	ежедневно
										12.20-13.15; 13.20-14.25	ежедневно, кр.воскр. и праздн.дн.
										16.30-17.25; 17.30-18.25	ежедневно
114	101 С	Заполярный - Корзуново	"Развилка"; н.п. Н. Луостари; н.п. В. Луостари; п. Корзуново	ул. Бабикова; а/п к г. Заполярный; а/д "Кола" М-18; а/п к п. Корзуново; а/п к п. В. Луостари	32,5	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобусы: средний класс - 2 ед.	1965	ООО "Заполярное АТП", г. Заполярный, ул. Бабикова, д. 12	06.20-06.55; 07.00-07.25	ежедневно, кр.воскр. и праздн.дн.
										11.30-12.00; 12.05-12.50	воскр. и праздн. дни
										12.45-13.10; 13.15-14.00	ежедневно, кр.воскр. и праздн.дн.
										16.10-16.55; 17.00-17.30	ежедневно, кр.воскр. и праздн.дн.
										17.00-17.45; 17.50-18.20	воскр. и праздн. дни
										18.25-19.00; 19.05-19.30	ежедневно, кр.воскр. и праздн.дн.
115	103 С	Заполярный - Спутник	"19 км"; п. Печенга; "Кольцо";	ул. Бабикова; а/п к г. Заполярный; а/п к п. Печенга;	35,5	регулярные перевозки по	Автобусы:	1979	ООО "Заполярное АТП", г.	07.30-08.25; 08.30-09.25	ежедневно, кр.воскр. и праздн.дн.

Регистрационный № маршрута	№ маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута, км	Вид регулярных перевозок	Виды и классы ТС, которые используются по маршруту, максимальное кол-во ТС	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения перевозчика	Планируемое расписание	
										Время отправления, прибытия	Дни недели
1	2	3	4	5	6	8	9	11	12	13	14
			п. Спутник	а/д "Кола" М-18		регулируем ы м тарифам	средний класс - 1 ед.		Заполярный, ул. Бабикова, д. 12		
116	103 М	Заполярный - Спутник	"19 км"; п. Печенга; "Кольцо"; п. Спутник	ул. Бабикова; а/п к г. Заполярный; а/п к п. Печенга; а/д "Кола" М-18	35,5	регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобусы: малый класс - 2 ед.	1979	ООО "Премиум", г. Заполярный, ул. Космонавтов, д. 2, кв. 67	08.00-08.45; 08.45-09.30	ежедневно, кр.воскр. и праздн. дней
										12.00-12.45; 12.45-13.30	ежедневно
										13.30-14.15; 14.15-15.00	ежедневно
										16.00-16.45; 16.45-17.30	ежедневно
										17.30-18.15; 18.15-19.00	ежедневно
										19.00-19.45; 19.45-20.30	ежедневно
117	115 С	Заполярный - Никель	"Пятый магазин"; "Школа № 1"; "КБО"	ул. Бабикова; а/п к г. Заполярный; а/д "Заполярный-Сальмиярви а/д "Кола" М-18; а/п к п. Никель; пр. Гвардейский; ул. Пионерская; ул. Мира; ул. Печенгская	34,0	регулярные перевозки по регулируем ы м тарифам	Автобусы: малый класс - 1 ед.	1958	ООО "Заполярное АТП", г. Заполярный, ул. Бабикова, д. 12	08.10-08.50; 09.25-10.10	ежедневно, кр.суб. и воскр. и праздн. дней

Регистрационный № маршрута	№ маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута, км	Вид регулярных перевозок	Виды и классы ТС, которые используются по маршруту, максимальное кол-во ТС	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения перевозчика	Планируемое расписание	
										Время отправления, прибытия	Дни недели
1	2	3	4	5	6	8	9	11	12	13	14
121	115 М	Заполярный - Никель	"Пятый магазин"; "Школа № 1"; "КБО"	ул. Бабикова; а/п к г. Заполярный; а/д "Заполярный-Сальмиярви; а/д "Кола" М-18; а/п к п. Никель; пр. Гвардейский; ул. Печенгская	34,0	регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобусы: малый класс - 2 ед.	1958	ООО "Премиум", г. Заполярный, ул. Космонавтов, д. 2, кв. 67	08.00-08.35; 09.00-09.35	ежедневно, кр.суб. и воскр. и праздн. дн.
										10.20-11.00; 11.30-12.00	ежедневно, кр.суб. и воскр. и праздн. дн.
										12.15-12.50; 13.00-13.30	ежедневно, кр.суб. и воскр. и праздн. дн.
										13.45-14.20; 14.30-15.00	ежедневно, кр.суб. и воскр. и праздн. дн.
										16.00-16.35; 17.00-17.35	ежедневно, кр.суб. и воскр. и праздн. дн.
										18.25-19.00; 19.15-19.50	ежедневно, кр. пятн., суб. и воскр. и праздн. дн.

Регистрационный № маршрута	№ маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута, км	Вид регулярных перевозок	Виды и классы ТС, которые используются по маршруту, максимальное кол-во ТС	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения перевозчика	Планируемое расписание	
										Время отправления, прибытия	Дни недели
1	2	3	4	5	6	8	9	11	12	13	14
122	3	Автостанция – Ждановка – Автостанция АБК	Автостанция, КГРЕ, 10 мкрн, Ждановка, Хлебозавод, Космонавтов, Юность	(через ост. 10 микрорайон) ул. Бабикова, ул. Юбилейная, а/д от пересечения улиц Юбилейная и Ленина в районе пожарной части до конца перекрестка (включительно) перед КПП комбината (через ост. ул. Космонавтов) :ул, Бабикова, ул. Ленина (нижняя) до ост. ул. Космонавтов, ул. Ленина а/д от пересечения улиц Юбилейная и Ленина в районе пожарной части до конца перекрестка (включительно) перед	12,8	регулярные перевозки по нерегулируем ым тарифам	Автобусы, категория М 3, большой и средний классы, Евро-3	2016	ООО "Заполярье АТП"; юридический адрес: 184433, Мурманская обл., г. Заполярный, ул. Бабикова, д.12; ИНН: 5109001611	5.45-6.00; 0.25-0.40	ежедневно
										5.45-6.00 0.25-0.40	суббота

Регистрационный № маршрута	№ маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута, км	Вид регулярных перевозок	Виды и классы ТС, которые используются по маршруту, максимальное кол-во ТС	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения перевозчика	Планируемое расписание	
										Время отправления, прибытия	Дни недели
1	2	3	4	5	6	8	9	11	12	13	14
				КПП комбината						5.45-6.00; 0.20-0.40	Воскресенье и праздничные дни
123	4	Автостанция – Ждановка –	Автостанция, КГРЕ, 10 мкрн,	(через ост. ул. Космонавтов) : ул, Бабикова,	5,9	регулярные перевозки по	Автобусы, категория М 3,	2016	ООО "Заполярье АТП";	6.10-6.28; 0.20-0.40	ежедневно

Регистрационный № маршрута	№ маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута, км	Вид регулярных перевозок	Виды и классы ТС, которые используются по маршруту, максимальное кол-во ТС	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения перевозчика	Планируемое расписание	
										Время отправления, прибытия	Дни недели
1	2	3	4	5	6	8	9	11	12	13	14
		Автостанция ЖДЦ	Ждановка, Хлебозавод, Космонавтов, Юность	ул. Ленина (нижняя), ул. Ленина (нижняя) до ост. ул. Космонавтов, ул. Ленина, а/д от пересечения улиц Юбилейная и Ленина в районе пожарной части до конца перекрестка (включительно) перед КПП комбината (через ост. 10й мкр) : ул. Бабикова, ул. Юбилейная, а/д от пересечения улиц Юбилейная и Ленина в районе пожарной части до конца перекрестка (включительно) перед КПП комбината		нерегулируем ым тарифам	большой и средний классы, Евро-3		юридический адрес: 184433, Мурманская обл., г. Заполярный, ул. Бабикова, д.12; ИНН: 5109001611;	6.10-6.28; 0.20-0.40	суббота
										6.10-6.28; 0.20-0.40	Воскресенье и праздничные дни
119	116 С	Никель - Приречный		ул. Печенгская; пр. Гвардейский; а/п к п. Никель; а/д Заполярный-Сальмиярви; а/д КПП Борисоглебск-г. Кола;	47,9	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобусы: малый класс - 1 ед.	1962	ООО "АТП-Никель", п. Никель, ул. Дорожников, д. 2	09.00-10.15; 10.25-11.40 18.10-19.25; 19.30-20.45	по пятницам по пятницам

Регистрационный № маршрута	№ маршрута	Наименование маршрута	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Наименование улиц, автомобильных дорог по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута, км	Вид регулярных перевозок	Виды и классы ТС, которые используются по маршруту, максимальное кол-во ТС	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Наименование, место нахождения перевозчика	Планируемое расписание	
										Время отправления, прибытия	Дни недели
1	2	3	4	5	6	8	9	11	12	13	14
				а/п к п. Приречный							
120	218 С	Никель - Раякоски		ул. Печенгская; пр. Гвардейский; а/п к п. Никель; а/д Заполярный-Сальмярви; а/д Никель-Раякоски; а/п к п. Раякоски	116,0	регулярные перевозки по регулируемым тарифам	Автобусы: малый класс - 1 ед.	2009	ООО "ПеченгаТрансСервис", г. Заполярный, ул. Бабикова, д. 12	06.00-08.10; 08.25-10.35	по вторникам
										18.00-20.10; 20.25-22.35	по вторникам
0013	№ 7 М	Автостанция КБО - "Метзавод"	Автостанция КБО; ул. Печенгская, д. 1; пр. Гвардейский 23; пр. Гвардейский 15; «Метзавод" ул. МИра, д. 22; Площадь Ленина; Автостанция КБО;	пр. Гвардейский, ул. Советская, ул. Мира, ул. Победы, ул. Бредова, ул. Печенгская,	3,9	регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам	Автобусы: средний класс - 1 ед.	2018	ООО "АТП-Никель", п. Никель, ул. Дорожников, д. 2	06:19-06:29, 06.32-06.36; 06.36-06.46, 06.49-06.53; 06.53-07.03, 07.06-07.10; 07.10-07.20, 07.23-07.28; 07.28-07.38, 07.40-07.44, 07.44-07.54, 08.02-08.06; 08.06-08.16, 08.24-08.28; 15.32-15.42, 15.50-15.55; 15.55-16.05, 16.14-16.20; 16.20-16.30, 16.38-16.44; 16.44-16.51, 17.05-17.15.	ежедневно, кр.суб. и воскр. и праздн. дн.

Транспорт общего пользования призван удовлетворять потребности всех видов деятельности и населения в перевозках грузов и пассажиров, перемещая различные виды продукции между производителями и потребителями, осуществляя общедоступное транспортное обслуживание населения. К перевозкам транспорта общего пользования относятся перевозки на коммерческой основе за плату пассажиров или грузов. На территории Печенгского муниципального округа пассажирский транспорт общего пользования представлен автобусами средней и малой вместимости, движущимися по установленным маршрутам с обозначенными местами остановок. Оснащённость мест остановок внутрирайонного транспорта является приоритетным направлением при обеспечении безопасности и комфорта пешеходов (пассажиров), т.к. в силу специфики являются местами притяжения и скопления людей. Режим движения ТС общего пользования подчиняется общей динамике транспортного потока, возникающие заторы оказывают непосредственное влияние на время движения по маршруту.

2.4.2 Оценка существующей организации движения грузовых транспортных средств

На территории округа предусмотрены дорожные знаки, оптимизирующие движение транспорта (3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено») на въездах в основную селитебную зону.

На территории округа движение по муниципальным дорогам и остальным дорогам общего пользования отсутствует запрет движения грузового транспорта, за исключением межсезонных запретов.

Существующая схема движения грузового транспорта показывает себя достаточно эффективно, грузовой транспорт в центральной части населенных пунктов отсутствует, что положительно сказывается на экологической обстановке в жилых зонах, уровне аварийности и пропускной способности основных магистралей.

Движение грузового транзитного транспорта осуществляется по федеральным автомобильным дорогам Р-21 в объезд пгт. Никель и по региональной а/д Заполярный - Сальмьярви. На соответствующих пересечениях установлены дорожные знаки 3.4 – движение грузового транспорта запрещено. Доля грузового транспорта, обслуживающая нужды округа в общем потоке автомобильного транспорта пгт. Никель незначительна.

2.4.3 Оценка организации пешеходного и велосипедного движения

Передвижения пешеходов не на всех улицах населенных пунктов отвечают параметрам, предусмотренными нормативными документами. На многих магистральных улицах и улицах местного значения отсутствуют организованные пешеходные переходы.

Наличие тротуаров в большинстве населённых пунктах Печенгского муниципального округа отсутствует.

На сегодняшний день велотранспортная инфраструктура в Печенгском муниципальном округе развита слабо. Движение велосипедистов неупорядоченно, отсутствуют велодорожки. Передвижения велосипедистов осуществляется по пешеходным тротуарам, что является нарушением ПДД, и автодорогам. Это ведет к возникновению конфликтных ситуаций между велосипедистами и другими участниками дорожного движения, снижению безопасности передвижения пешеходов. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории МО нет.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство:

- велополос или велодорожек;
- велопарковок;
- технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Развитие велотранспорта должно являться неотъемлемой частью транспортной, экономической и территориально-планировочной политики, а также политики в области здравоохранения и туризма. При этом, с точки зрения транспортной политики, велосипед должен рассматриваться как полноценное транспортное средство.

2.4.4 Оценка организации светофорного регулирования

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, повышает уровень безопасности, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения. В зависимости от назначения светофоры подразделяют на две группы: Т - транспортные; П - пешеходные. В каждой группе светофоры подразделяют на типы и исполнения (Т.1 - Т.10, П.1 и П.2).

Помимо регулирующих функции, в ряде случаев светофоры обозначают нерегулируемые перекрёстки и пешеходные переходы, выполняют функцию привлечения внимания водителей (светофоры типа Т.7).

Светофоры Т.7 рекомендуется применять, если интенсивность движения транспортных средств и пешеходов составляет не менее половины от норм для введения светофорного регулирования или не обеспечена видимость для остановки транспортного средства, движущегося со скоростью, разрешенной на предыдущем участке дороги перед пересечением автомобильных дорог или пешеходным переходом.

На территории муниципального округа оборудовано несколько светофорных объектов:

- в населенных пунктах возле образовательных учреждений светофорами П1 и светофорными объектами типа Т.7
- На региональных автодорогах присутствует 2 светофорных объекта.

2.4.5 Оценка применения одностороннего движения

В Правилах дорожного движения Российской Федерации, утверждённых Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 04.12.2018) «О Правилах дорожного движения» под односторонним движением понимается – дорога или проезжая часть, по которой движение механических транспортных средств по всей ширине осуществляется в одном направлении. Для обозначения дороги с односторонним движением применяется знак 5.5 – «Дорога с односторонним движением».

Одностороннее движение на территории округа отсутствует.

Проведенный анализ выявил, что действующая схема движения на территории выстроена достаточно эффективно для обеспечения безопасности движения на соответствующих участках и достижения наиболее оптимальных показателей пропускной способности транспортной системы.

2.4.6 Оценка системы регулирования скоростного режима

Регулирование скоростного режима движения транспортных средств на территории муниципального округа осуществляется установкой знаков ограничения

скорости 3.24, со значением «40» и «20» км/ч.

Помимо знаков ограничения скорости применяется установка искусственных неровностей (порогов). Пороги представляют собой искусственно созданное возвышение на проезжей части дороги, при переезде которых на скорости более 20 км/ч водитель испытывает определенный дискомфорт.

Проведенный анализ данных натурного обследования выявил, что большинство технических средств по регулированию скоростного режима расположены вблизи социально-значимых объектов, либо в местах с высокой вероятностью возникновения ДТП. В тоже время, не на всех участках установка знаков и искусственных неровностей произведена в соответствии с требованием ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52605-2006. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения.

2.4.7 Организация пересечений с железнодорожными путями

Для пересечения в одном уровне железных дорог с автомобильными, городскими и другими видами дорог и пропуска через железнодорожные пути городского, автомобильного и гужевого транспорта, сельскохозяйственных, строительно-дорожных и других самоходных машин, прогона скота, а также прохода пешеходов сооружают железнодорожные переезды.

Главное требование, предъявляемое к железнодорожным переездам – это их исправное состояние и хорошая видимость. Видимость считается удовлетворительной, когда при нахождении от переезда на расстоянии 50 м и менее приближающийся с любой стороны поезд виден не менее чем за 400 м, а переезд виден машинисту не менее чем за 1000 м. Для обеспечения большей безопасности движения пересечение железной дороги с автодорогами желательно делать под прямым углом.

Места пересечения с железной дорогой имеет только пгт. Печенга. Транспортные связи северной части село и южной осуществляются через путепровод над железной дорогой на восточной окраине село и через переезд на западной окраине.

Для обеспечения безопасности все переезды оборудуют соответствующими средствами сигнализации, информации и контроля. Вместе с тем многие железнодорожные переезды являются местами длительных задержек транспортных средств как на внегородских, так в ряде случаев и на городских магистралях.

Поэтому пересечения автомобильных магистралей с железнодорожными путями во многих случаях являются «узкими» местами, резко ограничивающими пропускную способность дороги. В связи с этим железнодорожные переезды требуют самого пристального внимания службы организации дорожного движения.

На территории, регулируемые и нерегулируемые железнодорожные переезды отсутствуют.

На основании анализа проведенного натурного обследования можно сделать заключение о соответствии железнодорожных переездов, расположенных на территории, требованиям Приказа Минтранса России от 31.07.2015 N 237 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов».

2.5. Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)

Грамотная организация парковочного пространства на территории населённых пунктов играет значительную роль в системе организации дорожного движения и обеспечении требуемого уровня безопасности.

Недостаток мест временного хранения оказывает существенное влияние на условия движения и в ряде случаев приводит к их значительному ухудшению. Особенно остро эта проблема стоит для окружного центра, где спрос на временное хранение автотранспорта связан с реализацией спроса на трудовые, деловые и культурно-бытовые передвижения. Для периферийных районов, характеризующихся в среднем более низким уровнем деловой активности и более низкой концентрацией мест приложения труда, пиковые значения спроса на места временного хранения автотранспорта определяются спросом на культурно-бытовые передвижения.

В свою очередь, отсутствие организованного парковочного пространства приводит к бесконтрольной хаотичной парковке транспортных средств, снижая эффективность использования территории и общий уровень безопасности движения. При этом очень часто страдают интересы маломобильных групп населения.

Таким образом, говоря об оценке организации парковочного пространства, в первую очередь следует проанализировать следующие параметры:

- обеспеченность территории парковочными местами;
- степень обустройства парковочных мест, соответствующими техническими средствами;
- количество стихийных парковок и случаи паркования с нарушением ПДД;
- наличие единой стратегии развития парковочного пространства.

С учётом вышеизложенного, в ходе проведённого натурного обследования территории была собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории муниципального образования.

Сведения о размещении парковочных мест на дорогах регионального и межмуниципального значения представлены в таблице 6.

Таблица 6 – Наличие парковок на дорогах регионального или межмуниципального значения на территории Печенгского МО

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	Вид парковки	Протяжённость а/д, км	Парковки (стоянки, места отдыха)	
				место размещения, км + м	вместимость (легковых авт.)
1	2	3	4	5	6
1	Автоподъезд к н.п. Лиинахамари	Общедоступная, наземная	12,700	0+226 (справа)	20
2	А/д Заполярный — Сальмиярви	Общедоступная, наземная	39,885	8+020 (справа)	10
				8+048 (слева)	10
				39+904 (справа)	10
3	Автоподъезд к п.г.т. Никель	Общедоступная, наземная	3,370	3+005 (слева)	10

№ п/ п	Наименование автомобильных дорог	Вид парковки	Протяжён- ность а/д, км	Парковки (стоянки, места отдыха)	
				место размещения, км + м	вместимост ь (легковых авт.)
1	2	3	4	5	6
4	Автомобильная дорога Никель — Приречный — а/д «Лотта»	Общедоступная, наземная	83,031	5+015 (справа)	5
				10+770 (справа)	10
5	Автоподъезд к с/х «Северный»	Общедоступная, наземная	4,183	2+700 (слева)	10

Согласно данным администрации хранение автотранспорта на дорогах местного значения муниципальных образований на территории Печенгского муниципального округа осуществляется на плоскостных стоянках открытого типа, в пределах участков объектов притяжения, на придомовых участках жителей и на внутридворовой территории многоквартирных домов. Мест для хранения автомобилей в районах индивидуальной жилой застройки не предусмотрено, поскольку предполагается, что хранение индивидуальных ТС осуществляется на индивидуальных земельных участках.

2.6. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

В процессе сбора информации о существующей схеме организации движения был проведен анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД, расположенных на опорной сети округа.

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

По назначению они делятся на средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их параметров (дорожная разметка, дорожные знаки, светофоры) и средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному режиму дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов автоматизированных систем управления движением (АСУД).

При оценке фактического технического состояния ТСОДД определяют следующие индикаторы состояния: видимость в темное время суток, видимость в светлое время суток, различимость цветного изображения (для дорожных знаков), сохранность линий и символов (для дорожной разметки).

Основные параметры технического состояния светофоров и их комплектность устанавливаются визуальным осмотром. Отдельные детали и элементы не должны иметь видимых повреждений и разрушений.

Все сигналы светофора должны быть исправны и включаться в последовательности, предусмотренной схемой организации дорожного движения на данном участке. В процессе эксплуатации допускается снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении, согласно требованиям Национального стандарта РФ,

ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» (утв. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. N 109–ст.), не более, чем на 20%.

2.7. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации

Печенгский муниципальный округ Мурманской области

Состав движения – качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

Состав движения существенно влияет на пропускную способность и выбор мероприятий по повышению пропускной способности. Его необходимо учитывать при оценке уровней удобства и пропускной способности. Состав движения на дороге определяют на основе непосредственного учета движения, анализа народнохозяйственного значения муниципального округа положения дороги и перспектив его развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, отчета по сбору исходных данных, был получен усредненный состав движения потоков транспортных средств в Печенгский муниципальный округ (таблица 7).

Таблица 7 - Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	92,7
Общественный (автобусный)	2,4
Малый грузовой	2,7
Средний грузовой	1,2
Большой грузовой	1,0

Данные таблицы свидетельствуют о значительном преобладании в исследуемом потоке индивидуального транспорта, что соответствует общероссийской тенденции. Уровень автомобилизации на территории муниципального образования:

Всего транспортных средств– 15850 штук;
в том числе:

- грузовых автомобилей и пикапов – 865
- легковых служебных и такси – 13009;
- автобусов – 139;
- мотоциклы – 366;
- прицепы –1471.

2.8. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения

В соответствии с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. N 1379 к основным параметрами ДД относятся [1]:

– интенсивность дорожного движения – количество транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно);

- состав ТС, определяемый количеством ТС каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку;
- средняя скорость движения ТС в рассматриваемый период, определяемая величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения ТС, проследовавших в одном направлении по участку дороги;
- плотность движения ТС, определяемая величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения;
- пропускная способность дороги, определяемая максимальным значением интенсивности движения ТС в одном направлении на определенном участке дороги при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Значение пропускной способности дороги определяется в соответствии с утвержденным проектом организации дорожного движения.

Анализируя параметры движения на дорогах округа, можно сказать, что интенсивность на некоторых участках далека от исчерпания. В частности, на основных наиболее загруженных магистралях интенсивность движения ТС не превышает 42% от максимальной расчётной по СП 34.13330.2021 «Автомобильные дороги».

Обобщая полученные данные, можно сделать вывод о том, что геометрические параметры и транспортно-эксплуатационные показатели существующей улично-дорожной сети в целом соответствуют нормативным значениям.

Относительно стабильная демографическая ситуация в округа позволяет сделать вывод, что значительного изменения транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения на территории Печенгский муниципальный округ Мурманской области не предвидится.

2.9. Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств

На территории пассажирские перевозки осуществляются только автобусом, микроавтобусом, а также индивидуальным и ведомственным легковым автотранспортом.

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом в сфере обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванных производственными, бытовыми, культурными связями.

На территории Печенгский муниципальный округ Мурманской области действует регулярные межмуниципальные маршруты.

2.10. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП) (при наличии)

При проведении анализа использовались положения и требования Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и ОДМ 218.6.015-2015

«Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

В качестве исходных данных для анализа аварийности была использована информация, предоставленная Отделом ГИБДД отдела внутренних дел России по Печенгский муниципальный округ Мурманской области.

В рамках данного проекта был проанализирован период с 2019 г. по 2021 г.

2.10.1 Оценка общего состояния аварийности и тенденция ее изменения

За период с 2019 по 2021 гг. в Печенгском муниципальном округе зафиксировано 95 ДТП, в которых пострадало 116 человек (116 раненых и 6 погибших). Сводные данные аварийности приведены в таблице 8.

Таблица 8 - Статистика аварийности

Сводные данные	Год совершения ДТП			Итого
	2019	2020	2021	
ДТП	299	350	335	984
Погибло	3	1	2	6
Ранено	38	45	34	117

Более детальный анализ консолидированной информации позволяет отметить, что в целом состояние дорожно-транспортной аварийности в муниципальном образовании характеризуется следующими параметрами:

- 1) типовыми видами учётных ДТП являются: наезд на пешехода; опрокидывание; столкновение, съезд с дороги. Количественные видовые данные за 2019 – 2021 годы приведены в таблице 9;

Таблица 9 - Распределение ДТП по типам

Год	Столкновение	Съезд с дороги	Опрокидывания	Наезды на:				Иное
				препятствия	пешеходов	велосипедистов	Стоящее ТС	
2021	101	15	3	46	3	2	155	5
2020	108	18	9	43	11	1	147	12
2019	105	11	6	43	4	1	117	12

С целью выявления мест концентрации ДТП, изучения условий и причин их возникновения, а также назначения мероприятий их ликвидации и профилактике был произведён анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц. Согласно действующим нормативным документам, к аварийно-опасным участкам дороги (местам концентрации дорожно-транспортных происшествий) относятся - участки дороги, улицы, не превышающие 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-

транспортных происшествий независимо от вида, в которых погибли или были ранены люди.

В результате проведенного анализа за рассматриваемый период не выявлены улицы с наибольшим количеством ДТП. По всем трем годам отсутствует наиболее часто повторяющиеся улицы, на которых были ДТП. Потенциально-опасные участки также не выявлены.

2.10.2 Исследование причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Детальный анализ мест совершения ДТП показывает, что основными причинами ДТП являются:

-Нарушение правил расположения ТС на проезжей части
-Нарушение правил пешехода
-Управление в неисправном состоянии
-Управление без прав
-Нарушение правил обгона
-Выезд на полосу встречного движения выезд разрешен
-Выезд на полосу встречного движения выезд запрещен
-Несоблюдение очередности проезда

В число основных групп дорожных факторов, способствующих возникновению участков концентрации ДТП, входят:

- недостатки зимнего содержания, заснеженное покрытие;
- наличие дефектов эксплуатационного состояния покрытия проезжей части и обочин, ТСОДД и инженерного оборудования дорог, снижающих безопасность дорожного движения;
- неудовлетворительный уровень содержания дорог;
- отсутствие, плохая видимость горизонтальной разметки в необходимых местах;
- отсутствие или дефекты инженерного оборудования на эксплуатируемых железнодорожных переездах, а также несоблюдение нормативных требований к расстоянию видимости приближающихся поездов.

Таким образом, становится очевидным, что достижения целевых показателей по снижению количества ДТП и обнулению уровню смертности необходимо сформировать целый комплекс мероприятий, направленных на поддержание в необходимом состоянии как ТСОДД (технические средства организации дорожного движения) так и состояние самого дорожного полотна.

2.10.3. Оценку финансирования деятельности по организации дорожного движения.

Финансирование деятельности по организации дорожного движения является одной из значимых статей в бюджете муниципального образования. Основной задачей при планировании и оценке финансирования, является обеспечение эффективного использования бюджетных средств на территории МО. В целом, бюджетная система Российской Федерации состоит из следующих уровней:

- Федеральный бюджет и бюджеты государственных внебюджетных фондов; – Бюджеты субъектов Российской Федерации и бюджеты территориальных государственных внебюджетных фондов;
- Областной бюджет;

- Бюджет муниципального образования;
- Бюджеты городских поселений округа

Формирование расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы РФ осуществляется в соответствии с расходными обязательствами, обусловленными установленным законодательством РФ разграничением полномочий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления международным и иным договорам и соглашениям должно происходить в очередном финансовом году за счет средств соответствующих бюджетов. При проведении планирования и формирования бюджетов МО на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог руководствуются методическими рекомендациями, предназначенными для органов местного самоуправления, осуществляющих планирование и обеспечение дорожной деятельности в муниципальном образовании, в рамках реализации Федерального закона N 257-ФЗ от 08.11.2007 "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Планирование дорожной деятельности муниципальных образований может осуществляться по двум направлениям:

- установление требований к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, определяющих номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту, периодичность выполняемых работ и нормативы финансовых затрат, на основании которых рассчитывается размер ассигнований бюджета муниципального образования на содержание и ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

- установление предельных расходов бюджета муниципального образования на финансирование дорожной деятельности, определяющих нормативы финансовых затрат и соответствующие им требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений, номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту и периодичности выполняемых работ.

РАЗДЕЛ 3. Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации;

3.1. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения

Одна из важнейших задач дорожно-эксплуатационной службы состоит в разработке и реализации мероприятий по организации и обеспечению безопасности движения на эксплуатируемых дорогах, которые неразрывно связаны между собой, поскольку без организации движения невозможно обеспечить его безопасность.

В соответствии с Законом Российской Федерации «О безопасности дорожного движения» под этим термином понимают состояние данного процесса, отражающего степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Категорий транспортных средств по техническому регламенту:

категория L-Мототранспортные средства, мопеды, мотовелосипеды...

категория М- пассажирские транспортные средства, автомобили легковые...

категория N- Грузовые автомобили

категория О-прицепы

Основные методы организации движения состоят в разделении потоков на однородные группы транспортных средств и рациональном распределении их по видам, месту и времени в целях уменьшения вероятности конфликтов между отдельными типами транспортных средств, а также транспортными средствами, движущимися с различными скоростями и в различных направлениях.

В соответствии с существующей схемой дорожного движения в МО Печенгский муниципальный округ Мурманской области, отдельные мероприятия по разделению потоков на однородные группы транспортных средств, рациональном распределении их по видам, месту и времени (в целях уменьшения вероятности конфликтов между отдельными типами транспортных средств), а также транспортными средствами, движущимися с различными скоростями и в различных направлениях не предусмотрены и предполагается, что для передвижения транспортных средств будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Движение транспортных средств осуществляется в соответствии с требованиями ПДД.

3.2. 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 и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок

Пропускная способность дороги зависит от большого числа факторов: дорожных условий (ширины проезжей части, продольного уклона, радиуса кривых в плане, расстояния видимости и др.); состава потока автомобилей; наличия средств регулирования; присутствия помех для движения; возможности маневрирования автомобилей по ширине проезжей части; психофизиологических особенностей водителей и конструкции автомобилей. Изменение этих факторов может приводить к существенным колебаниям пропускной способности в течение суток, месяца, сезона или года.

В рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения пропускная способность автомобильных дорог может быть повышена за счёт:

- внесения предложений по увеличению ширины проезжей части, позволяющей разделить поток автомобилей на однородные группы и обеспечивающей оптимальную загрузку, при которой движение происходит с достаточно высокими скоростями;
- устранению условий, способствующих созданию помех для движения (устройство заездных карманов, ограничение числа остановок и стоянок транспортных средств, изменение типов пешеходных переходов);
- обоснования мероприятий по реконструкции пересечений в одном уровне (канализирование пересечений, формирование кольцевых пересечений и примыканий);
- обоснование строительства транспортных развязок, обеспечивающих движение пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях;
- выбором оптимальных средств регулирования, обеспечивающих рациональный режим движения на пересечениях; – оптимизацией и координацией светофорного;
- повышения скорости движения за счёт проработки вопросов снабжения водителей полной информацией об условиях движения по маршруту.

Перечисленные мероприятия можно разделить на организационно - технические и реконструктивные. Первые обеспечивают увеличение за счёт более совершенного использованием технических средств. Основное преимущество таких мероприятий заключается в том, что их можно осуществить в сравнительно короткий срок. Реконструктивные меры, как правило, связаны со значительными капитальными вложениями и длительными сроками выполнения работ. Зачастую обе группы мер используют в комплексе.

Поскольку рассмотрению вопросов, связанных со светофорным регулированием и совершенствованием системы информационного обеспечения (входящих в первую группу) посвящены отдельные подразделы КСОДД, в рамках данного пункта мы остановимся больше на мероприятиях второй группы.

Как и в случае рассмотрения необходимости осуществления перераспределения транспортных потоков, в качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности дороги ключевое значение, имеет данные по уровню обслуживания движения, который устанавливается в зависимости от коэффициента загрузки, определяемого отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности.

Уровни обслуживания, характеризующие изменение взаимодействия автомобилей в транспортном потоке, следует использовать: для обоснования числа полос движения как на всей дороге, так и на ее отдельных участках (в первую очередь на тех, где в дальнейшем будет затруднена реконструкция: большие мосты; участки, проходящие через плотную застройку; участки с высокими насыпями и эстакадами и др.);

В соответствии с результатами расчетов коэффициентов загрузки по данным о фактическом состоянии элементов и параметров основных автодорог в Печенгский муниципальный округ, а также на основании выводов, полученных в ходе проведённого имитационного моделирования, указанного в разделе 3 загрузка основной части дорог соответствует уровню обслуживания «А» и уровню «В», и лишь на отдельных участках переходит в категорию «С». Данные показатели свидетельствуют о том, что движение осуществляется в достаточно комфортных условиях, экономическая эффективность работы дороги низкая, автомобили движутся в основном малыми группами. Несмотря на то, что существующая дорожная обстановка не требует немедленного повышения интенсивности движения, ожидаемый в ближайшие годы рост интенсивности транспортных потоков,

связанный с комплексным развитием региона, требует принятия определённых предупредительных мер. С учётом вышеизложенного, в ходе анализа возможных проектных решений, рекомендуется запланировать следующие мероприятия, указанные в данном разделе, поддерживающие дорожное полотно в требуемом виде и как следствие приведет к повышению пропускной способности дорог на территории.

3.3. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление

Управление светофорными объектами и оптимизация светофорного регулирования является одним из мероприятий по обеспечению эффективности организации дорожного движения, осуществляемых органами местного самоуправления, уполномоченными в области организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ»).

Как следует из п. 4.6 ОДМ 218.6.003-2011 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах», светофорное регулирование выполняет задачу автоматического:

- чередования фаз зеленого и красного сигналов для обеспечения безопасности при пересечении интенсивных транспортных и пешеходных потоков разных направлений;
- регулирования очередности проезда потоков разных направлений таким образом, чтобы обеспечивать максимальную пропускную способность пересечений автомобильных дорог.

В этой связи, под оптимизацией светофорного регулирования понимается процесс нахождения таких характеристик работы светофорных объектов, при которых достигается максимальная пропускная способность пересечений автомобильных дорог при текущих значениях интенсивности дорожного движения и выполнении требований по безопасности пересечения транспортных и пешеходных потоков разных направлений. При назначении схемы светофорного регулирования рекомендуется стремиться к минимальному числу фаз и к бесконфликтному пропуску пешеходов. Не менее важно получить равномерную загрузку полос, при этом не рекомендуется выпускать транспортные средства, следующие в разных фазах, из одной и той же полосы.

Следует учитывать, что пропускная способность левого поворота зависит от интенсивности основного потока. Пропуск левого поворотного потока (количество машин) пропорционален интенсивности встречного направления. Левоповоротный поток рекомендуется пропускать на просачивание через встречный прямой поток, от которого зависит длительность основных тактов, если его интенсивность не превышает 120 авт/ч. Если интенсивность левого поворотного потока больше 135 ед/ч (120 авт/ч), то рекомендуется вводить III фазу или использовать другие методы организации дорожного движения по отнесению левого поворота из зоны пересечения автомобильных дорог

На текущий момент на территории муниципального образования отсутствуют светофорные объекты, работающих в режиме жесткого светофорного цикла.

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.

«Умные» светофоры решают и проблемы пропускной способности, и проблемы безопасности. Однако следует иметь в виду, что логику работы адаптивного регулирования проектирует инженер-проектировщик. Адаптивное регулирование намного сложнее

постоянных режимов работы, поэтому следует перед внедрением такого способа регулирования изучать реальную ситуацию в пределах всей УДС, а затем на имитационных моделях оценить, к чему могут привести изменения.

Итак, адаптивное регулирование крайне важны в современном мире. В рамках разработки КСОДД для МО Печенгский муниципальный округ Мурманской области проведение адаптивного регулирования не является рациональным, ввиду отсутствия образования заторов.

3.4. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения

Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее в подразделе – Закон).

Координированным управлением дорожным движением называется способ управления рядом светофорных объектов, основанный на согласовании порядка включения светофорных сигналов и позиций управляемых знаков с целью сокращения задержек транспортных средств и пешеходов на перекрестках.

Принцип координации заключается во включении на последующем перекрёстке по отношению к предыдущему зелёного сигнала с некоторым сдвигом, длительность которого зависит от времени движения транспортных средств между этими перекрёстками. Таким образом, транспортные средства следуют по магистрали (или какому-либо маршруту движения) как бы по расписанию, прибывая к очередному перекрёстку в тот момент, когда на нём в данном направлении движения включается зелёный сигнал. План, регламентирующий порядок включения светофорных сигналов и позиций управляемых знаков с целью создания координированного управления дорожным движением называется планом координации дорожного движения.

Для организации координированного управления необходимо выполнение следующих базовых условий:

- наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении (условие №1);
- одинаковый или кратный цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координации (условие №2);
- транзитность потока должна быть не менее 70% (условие №3);
- расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 м. (условие №4).

Такие условия в Печенгском муниципальном округе отсутствуют.

3.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов

3.5.1 Обеспечения движения пешеходов

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения в населенных пунктах. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от

остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями – безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В целях эффективной организации пешеходного движения необходимо провести ряд мероприятий, направленных как на повышение уровня безопасности, так и улучшение условий движения пешеходов.

С учётом основных положений «Методических рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации» от 30.07.2018 г., на территории Печенгский муниципальный округ предполагается проведение следующих видов мероприятий:

1. устройство тротуаров и пешеходных дорожек (параметры проектируемых тротуаров выбираются исходя из нормативных требований и конкретных условий прохождения тротуара. При проектировании новых пешеходных дорожек и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения);

2. повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры; подробно мероприятия по строительству и приведению в нормативное состояние будет рассмотрено в п. 10 настоящей главы КОСДД.

3. обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений. К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов;

4. обустройство пешеходных переходов;

По результатам обследования территории и проведения опросов населения, необходимо выполнить мероприятия, связанные с обустройством и приведением в нормативное состояние (нанесение дорожной разметки, установка знаков) пешеходных переходов:

- обустроенных пешеходных переходов в МО

5. обустройство пешеходных зон;

По результатам натурного обследования (пункт 1.5.6) проектом КОСДД предусмотрены мероприятия, связанные с приведением в нормативное состояние существующих пешеходных зон в Печенгский муниципальный округ:

- установка дорожных знаков 5.33 и 5.34 не требуется.

6. повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД. В целях реализации данного мероприятия рекомендуется повсеместное постепенное переоборудование существующих пешеходных переходов в соответствии со следующими требованиями:

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;

- установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков. Пример знака изображён на рисунке 7;



Рисунок 7 – Пример знака 5.19.1 на желтом фоне со световой индикацией

– на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему для обеспечения лучшей видимости, обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов;

– использование систем искусственного освещения.

7. обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения. В качестве основных технических средств, которыми должны быть оборудованы соответствующие участки УДС, рекомендуется использовать:

– тактильные дорожные указатели предназначены для предоставления инвалидам по зрению необходимой и достаточной информации, способствующей самостоятельной ориентации в инфраструктуре городов, микрорайонов, поселков и других населенных пунктов, в том числе и на дорогах. Тактильные дорожные указатели размещают на тротуарах, проезжей части дорог;

– оборудование регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией.

Организовать подходы к пешеходным переходам в следующих местах:

- подходы к пешеходным переходам около школ.

В общем виде, пешеходные переходы следует оборудовать в соответствии со схемой, представленной на рисунке № 8

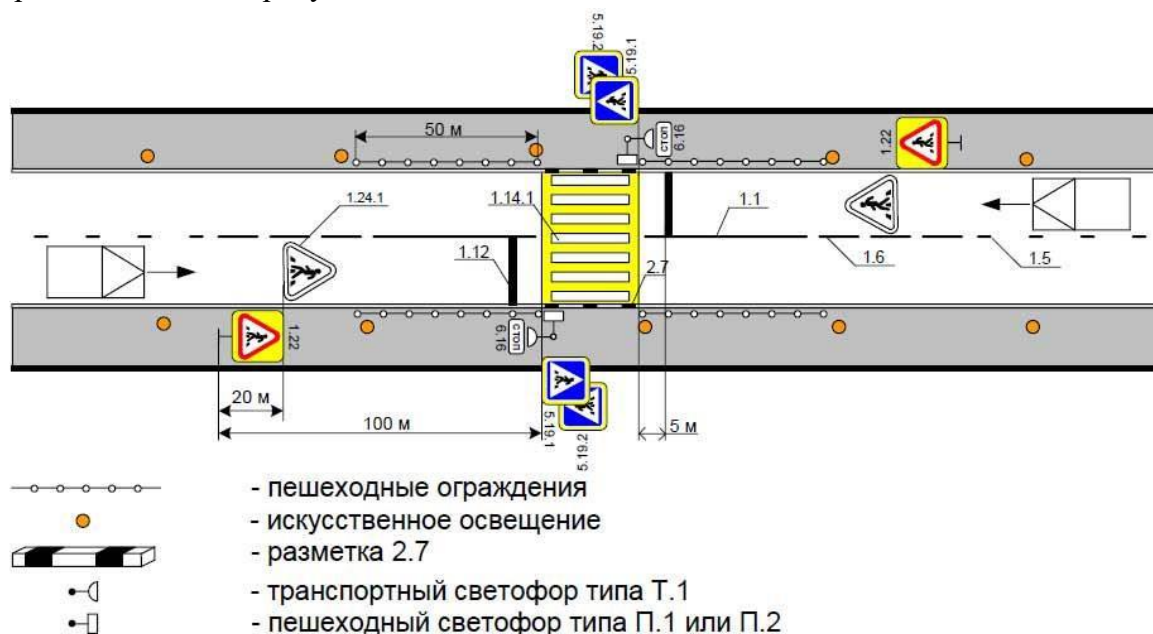


Рисунок 8- Схема обустройства пешеходного перехода

На участках, подверженных быстрому заснеживанию рекомендуется установить проекционные пешеходные переходы. Специальное оборудование создает яркий световой коридор с помощью светодиодных проекторов с цветными фильтрами. Преимущество таких пешеходных переходов в том, что при неблагоприятных условиях (в снег, дождь, грязь) ее видно с расстояния более чем в 150 метров.



Рисунок 9 - обустройство проекционного пешеходного перехода

По результатам обследования территории, необходимо выполнить мероприятия, связанные с обустройством и приведением в нормативное состояние (нанесение дорожной разметки, установка знаков) пешеходных переходов на участках:

Таблица 10 - Обустройство и приведением в нормативное состояние (нанесение дорожной разметки, установка знаков) пешеходных переходов

№ п/п	Место расположения	Вид мероприятия
1	Заполярный, ул. Ленина, 33 (к лестнице на школу №9)	Обустройство проекционного пешеходного перехода
2	Заполярный, ул. Крупской, 3 (пешеходный переход к школе №19)	Обустройство проекционного пешеходного перехода
3	Заполярный, Стрельцова, 1А, за зданием ДК «Октябрь», перед парком	Обустройство пешеходного перехода
4	Заполярный, Стрельцова, 1А, за зданием ДК «Октябрь», перед парком и домом Стрельцова, 2	Обустройство пешеходного перехода
5	Заполярный, Бабикова, 11,19	Обустройство пешеходного перехода
6	Пгт Никель, Бредова, 3, перед зданием школы №3 и Межшкольного учебного комбината	Обустройство пешеходного перехода



Рисунок 10 – Заполярный, Стрельцова 1А, за зданием ДК «Октябрь»

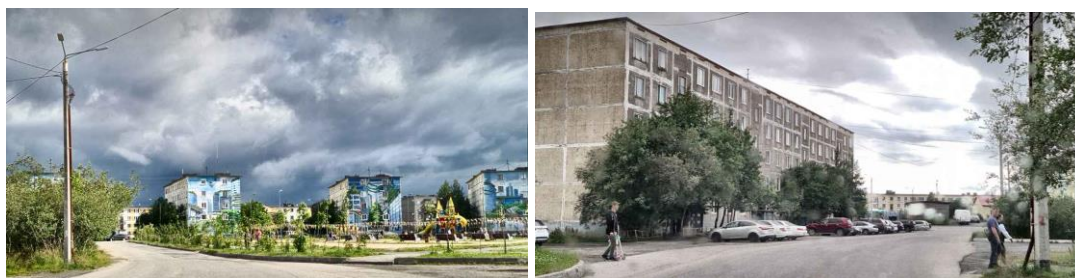


Рисунок 11 – Заполярный, Стрельцова 1А, за зданием ДК «Октябрь», перед сквером и домом Стрельцова,2

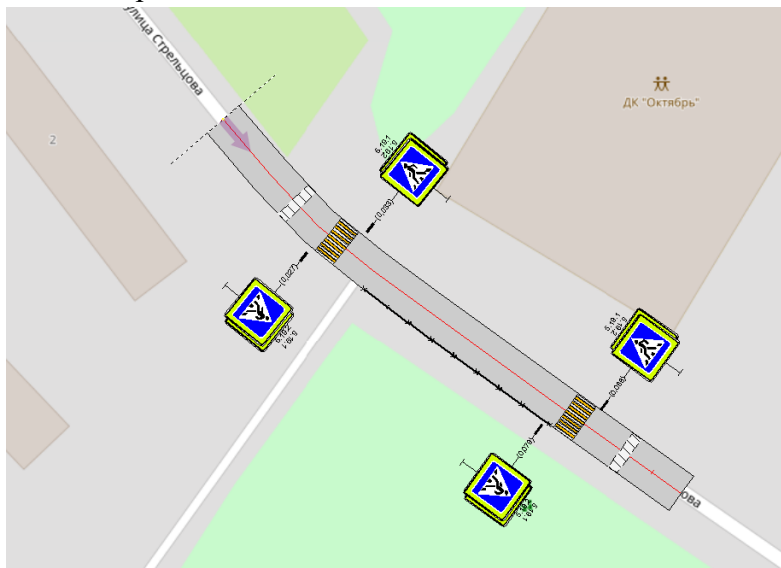


Рисунок 12 – Организация пешеходного перехода за зданием ДК Октябрь, Заполярный



Рисунок 13 – Заполярный, Бабикова 11



Рисунок 14 – Схема, Заполярный, Бабикова 11

3.5.2 Обеспечение движения, велосипедистов

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

Жители с развитым велосипедным движением рассматривают велосипед в качестве существенной альтернативы автомобильному транспорту в части снижения транспортной загрузки в населенных пунктах, улучшения городской экологии и здоровья населения.

В североевропейских селах велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта на всех стадиях функционирования городской инфраструктуры (градостроительное планирование, детальное проектирование, строительство, эксплуатация).

Большая степень развития велосипедного движения достигнута в селах с более мягким климатом и отсутствием морозной зимы.

Важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования вело транспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации.

Предлагается установка вело парковок в местах массового отдыха и работы.



Рисунок 15 – Примеры установки вело парковок в населенных пунктах

В соответствии с планами по развитию муниципального образования Печенгский муниципальный округ отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено и предполагается, для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

На территории пгт. Никель и Печенгский муниципальный округ, отсутствуют велодорожки и веломаршруты. Программными документами не планируется организация велосипедных маршрутов.

3.6. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения. Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации

транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Развитие МПТ не только выдвигает ряд задач перед специалистами по организации движения, но оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения. Четкая работа МПТ позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями в первую очередь для трудовых поездок и снизить загрузку УДП. Таким образом, грамотная организация пассажирских перевозок и сокращение времени движения подвижного состава на маршрутах являются в настоящее время глобальным вопросом для организации всего движения.

Согласно результатам анализа, подвижной состав маршрутного транспорта в Печенгский муниципальный округ представлен только автобусом, микроавтобусом. Совместная работа этих видов транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные корреспонденции всем слоям населения. При выборе вариантов, обеспечивающих приоритетное движение маршрутных средств, были рассмотрены следующие мероприятия:

- выделение полосы для движения автобусов;
- выделение улиц для исключительного проезда городского пассажирского транспорта;
- приоритетное светофорное регулирование движения;
- ограничение движения и стоянки прочих участников движения на трассе маршрута.

Критерием целесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта является сокращение суммарных затрат времени участников движения на рассматриваемом участке дорожной сети с учетом наполнения маршрутного пассажирского транспорта и легковых автомобилей. Другими словами, приоритет движения целесообразно вводить, в том случае если маршрут движения проходит по автодорогам, на которых транспортный поток значительно затрудняет движение автобусов, а также в местах, где скорость движения автобусов замедляется из-за частых пересечений с другими улицами и при неупорядоченном движении пешеходов в непосредственной близости от трассы автобусов.

При этом для организации приоритета в виде выделенных полос требуется выполнение таких условий как: интенсивность транспортного потока в расчете на одну полосу движения должна составлять не менее 400 ед./ч, интенсивность движения общественного транспорта – не менее 40 авт./ч, наличие не менее трех полос движения в данном направлении.

Выделение автодорог для исключительного проезда городского пассажирского транспорта организуют при высокой плотности транспортной сети и узкой проезжей части. При этом должна обеспечиваться возможность заезда внутрь квартала грузовых и легковых автомобилей для грузовых операций и пассажирообмена.

Анализ, проведенный в ходе разработки КСОДД, позволяет сделать вывод о нецелесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта. На участках автодорог, удовлетворяющих условиям, необходимым для внедрения отдельной полосы движения маршрутного пассажирского транспорта не выявлено.

3.7. Мероприятия по развитию парковочного пространства

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

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети муниципального образования Печенгский муниципальный округ Мурманской области, присутствуют в недостаточном количестве.

По организации парковочного пространства на улично-дорожной сети муниципального образования Печенгский муниципальный округ Мурманской области рекомендуется следующее:

устройство парковочных карманов рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита;

расширение существующих парковок рядом с социальными и общественными заведениями и заведениями общепита;

дополнительно обустроить парковки рядом с объектами здравоохранения и образования;

создать необходимое количество парковочных мест для маломобильных групп населения.

Важно знать, что парковка – это оставление автомобиля на короткий срок. При этом за целостность и сохранность транспортного средства несет исключительно владелец.

Также необходимо привести в соответствие с СП 113.13330.2016 имеющиеся автомобильные стоянки на территории. При строительстве новых жилых кварталов и других объектов, необходимо предусматривать нормативное обеспечение жителей парковочными местами для автомобилей.

Размеры земельных участков стоянок автомобилей следует выбирать в зависимости от конфигурации земельного участка, условий въезда и выезда, а также в соответствии с требованиями нормативных документов для стоянок автомобилей. Вместимость стоянок автомобилей определяют по расчету и указывают в задании на проектирование.

В зоне многоквартирной застройки расчётные машино-места должны быть обеспечены в границах участка и на прилегающих территориях микрорайона в соответствии с местными нормативами градостроительного проектирования. На дальнейших стадиях проектирования при разработке проектов планировки территории необходимо произвести расчет парковочных мест для обеспечения территории многоэтажной застройки и общественно-деловых зон достаточным количеством мест для хранения легковых автомобилей в соответствии с действующими нормативами, крупные паркинги так же следует разместить у зданий общественного и торгового назначения.

В целом, по результатам анализа расположения парковочного пространства на территории, можно сделать вывод о том, что дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов).

Согласно СанПиНу (Санитарным правилам и нормам) 2.2.1/2.1.1.1200-03 парковка возле придомовой территории должна соответствовать таким требованиям:

при организации парковочной территории открытого типа перед многоквартирным домом она не должна быть рассчитана больше, чем на 50 автомобилей;

от фасада здания до начала парковочной зоны должно быть минимум 10 метров при условии, что паркинг состоит из, менее чем 10 машино-мест; (в соответствии с таблицей 7.1.1 указанного СанПиНа);

если же размер парковочной территории от 11 до 50 машино-мест, от фасада до начала территории должно быть не менее 15 метров (в соответствии с таблицей 7.1.1 указанного СанПиНа).

Согласно ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 29.12.2017 N 443-ФЗ, требования к парковке общего пользования должны быть следующие:

1. Парковка общего пользования может быть размещена на части автомобильной дороги и (или) территории, примыкающей к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющейся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, а также в здании, строении или сооружении либо части здания, строения, сооружения.

2. Решения о создании парковок общего пользования на территориях общего пользования в границах элемента планировочной структуры, застроенного многоквартирными домами, принимаются органами местного самоуправления в соответствии с утвержденной документацией по планировке территории, а также с учетом мнения собственников помещений в данных многоквартирных домах, расположенных на земельных участках, прилегающих к таким территориям общего пользования. Выявление и учет мнения собственников помещений в многоквартирных домах, а также установление границ элемента планировочной структуры осуществляется в порядке, предусмотренном муниципальными нормативными правовыми актами.

3. Решения о создании парковок общего пользования в границах земельного участка, относящегося к общему имуществу собственников помещений в многоквартирном доме, принимаются в соответствии с жилищным законодательством и земельным законодательством.

4. Размещение парковок общего пользования должно осуществляться с учетом обеспечения экологической безопасности и снижения негативного воздействия на окружающую среду, здоровье и благополучие населения.

5. Назначение и вместительность (количество машино-мест) парковок общего пользования определяются в соответствии с нормативами градостроительного проектирования.

6. Реестр парковок общего пользования представляет собой общедоступный информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя, вне зависимости от их назначения и формы собственности.

7. Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом субъекта Российской Федерации, в том числе уполномоченным органом

федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя, уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

8. На парковках общего пользования должны выделяться места для стоянки транспортных средств, управляемых инвалидами, перевозящих инвалидов, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

9. Установка ограждений и иных конструкций, препятствующих использованию парковок общего пользования, за исключением платных парковок, не допускается.

10. Организация въезда транспортных средств на парковку общего пользования и выезда с нее, движение транспортных средств на парковке общего пользования должны осуществляться в соответствии с проектом организации дорожного движения.

11. Пользователи парковок общего пользования при размещении транспортных средств обязаны соблюдать правила пользования парковками общего пользования, установленные владельцами парковок. Владельцы парковок общего пользования обязаны размещать правила пользования парковками общего пользования в общедоступных местах для ознакомления.

12. Контроль за соблюдением правил пользования парковками общего пользования осуществляется владельцами таких парковок.

13. Контроль за соблюдением требований к парковкам общего пользования, установленных настоящей статьей, осуществляется органами, осуществляющими региональный государственный контроль в области организации дорожного движения.

Для грузовых автомобилей стоянки планируется размещать в пределах производственных зон.

Таблица 11 - Проектируемые парковочные машино-места в Печенгский муниципальный округ

№	Количество машино-мест	Местонахождение	Проект/привидение в нормативный вид
1	отсутствует		

3.8. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

Постановление Правительства Мурманской области от 15.12.2014 N 623-ПП "Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального, местного значения Мурманской области» предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения.

– при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;

– в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

– в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;

– в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения в соответствии с Федеральным законом «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

– в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами субъектов Российской Федерации.

Основообразующими принципами являются:

1. Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автодорогам регионального, межмуниципального и местного значения осуществляются в порядке, установленном высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации;

2. В случае принятия решений о временных ограничении или прекращении движения транспортных средств по автомобильным дорогам органы местного самоуправления обязаны принимать меры по организации дорожного движения, в том числе посредством устройства объездов;

3. Владельцы автодорог обязаны информировать пользователей автомобильными дорогами о сроках таких ограничения или прекращения движения транспортных средств и о возможности воспользоваться объездом.

Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам органы местного самоуправления проводят в соответствии с «Порядком осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам», утверждённого приказом Министерства транспорта РФ от 12 августа 2011 года №211 [78].

В общих случаях временное ограничение или прекращение движения осуществляются посредством:

– ограничения движения по отдельным полосам автомобильной дороги;

– ограничения движения для транспортных средств (с грузом или без груза), общая масса и (или) нагрузка на ось или группу осей (тележку), а также габаритные параметры, которых превышают временно установленные значения указанных весовых и габаритных параметров на период устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию;

– организации реверсивного или одностороннего движения;

– прекращения движения на участке автомобильной дороги и обеспечения объезда по автомобильным дорогам общего пользования;

– прекращения движения в течение времени, необходимого для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию, если иное невозможно; – устройства временной объездной дороги;

– обустройства участков автомобильных дорог соответствующими дорожными знаками и иными техническими средствами организации дорожного движения, предусмотренными Правилами дорожного движения и ГОСТ 32757, 32758, 32945, 33385 [80-83].

На основании изложенного, в рамках данной КСОДД не предлагается дополнительных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

3.9. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

Организация реверсивного (переменного) движения оказывается целесообразной для пропуска явно преобладающих потоков на некоторых магистралях и пригородных дорогах, где, транспортные потоки в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения.

Как правило, введение реверсивного движения применяется на магистралях, ведущих в административные центры городов, по которым в утренний час пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд. В Печенгский муниципальный округ не выявлено характерных мест, где было бы возможно ввести реверсивное движение автомобильного транспорта. Улично-дорожная сеть нагружена относительно равномерно, отсутствует масштабное маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков.

В терминологии транспортного инженера под односторонним движением понимают метод регулирования дорожного движения путём использования всей ширины проезжей части улицы или дороги для движения транспортных средств только в одном направлении.

При этом, следует понимать, что если дорога имеет несколько проезжих частей, отделённых от друг друга разделительной полосы, то несмотря на то, что, в ряде случаев выезды на проезжую часть могут быть оборудованы знаками 5.5, при разработке комплексных схем такая дорога не считается односторонней.

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

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

В Печенгском муниципальном округе Мурманской области не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в окружном центре и других населенных пунктах округа не загружена, систематического возникновения заторных ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

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

3.10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

По данным натурных исследований не выявлена низкая связность между улиц и дорогами округа.

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции, вышедших за нормативные значения.

Показатель среднего времени реализации корреспонденций в перспективной модели на период до 2022 года с учетом задержек остался неизменным и составил 10 минут. Это связано с тем, что мероприятия, запланированные до 2022 года, направлены на развитие УДС в границах населенных пунктов.

Общий уровень загруженности, остается весьма невысоким не более 80%, что позволяет сделать вывод о большом запасе пропускной способности УДС в будущем.

В рамках разработки данной КСОДД были предложены следующие мероприятия по повышению пешеходной связности в Печенгский муниципальный округ:

Таблица 12 - Планируемые мероприятия по ремонту/строительству тротуаров в Печенгский муниципальный округ

№	Наименование улиц	Протяженность тротуара (км.)	Вид мероприятия	Стоимость*, тыс. руб.	Период реализации
В рамках реконструкции и ремонтов дорог					

Реализация предложенных мероприятий позволит повысить уровень комфорта и удобства перемещений жителей и гостей.

3.11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

Маршрутная сеть – совокупность автобусных маршрутов, проходящих по территории. Под маршрутной системой понимается увязанная территориально и во времени совокупность маршрутов всех и отдельных видов пассажирского транспорта, обслуживающих пассажирские перевозки в пределах заданной транспортной сети. При этом под территориальной связанностью маршрутной системы определяется согласованное с осваиваемыми пассажироперевозками размещение на плане маршрутов общественного пассажирского транспорта, их конечных станций, остановочных пунктов и других линейных сооружений; а под связанностью во времени – согласование режимов работы маршрутов во времени и расписаний движения транспортных средств, обслуживающих разные маршруты.

Маршрутная система пассажирского транспорта должна отвечать следующим основным требованиям:

- соответствовать пассажиропотоку по направлениям и обеспечивать такое принудительное распределение его по сети, при котором наилучшим образом обеспечивалась бы прямолинейность поездок пассажиров, минимальное время и полное соответствие интенсивности движения пропускной способности всех участников транспортной сети;
- возможность работы с минимальным мешающим влиянием на жизнедеятельность обслуживаемой территории;
- обеспечивать реализацию максимальной расчётной технической и эксплуатационной скоростей подвижного состава, возможность её повышения за счёт реорганизации движения, гибкого регулирования с помощью средств современной вычислительной техники и проведения других мероприятий по совершенствованию системы организации движения.

Главным условием работы маршрутной системы должно быть обеспечение наименьшей пересадочности сообщений, наименьшего коэффициента не прямолинейности поездок, минимального интервала между транспортными средствами и максимальной скорости сообщения.

Дорожные знаки, установленные на автобусных остановках, должны быть выполнены и установлены по п. 5 ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 121-ст) (ред. от 09.12.2013), которые размещают по п. 5 ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 N 120-ст) (ред. От 09.12.2013).

Автобусные остановки, расположенные на территории, должны соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

Существующая сеть внутрирайонного пассажирского транспорта, на текущий период справляется со своими функциями по обслуживанию пассажиропотоков. Внесение изменений в существующую схему нецелесообразно. Задачи по оборудованию остановочных пунктов отсутствуют.

3.12. Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установки детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения

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

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов

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

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

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

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

Мониторинг системы БДД призван решать задачи:

- системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения БДД;

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

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

Можно сделать следующие выводы:

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

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

Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению современного и будущем состоянию внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулирующими органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

На основании этого определения можно предположить наличие 8 элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

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

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

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

В рамках разработки КСОДД, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков, и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети округа.

3.14. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289-2019 «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 ЭВМ и спутниковую связь.

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

3.15. Мероприятия по организации пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.

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

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

Выделение транзитных транспортных потоков за пределы муниципального образования или центральных улиц позволяет значительно снизить интенсивность дорожного движения и повысить безопасность.

Транзитные транспортные потоки по автомобильным дорогам местного значения отсутствуют. Движение транзитного транспорта по территории осуществляется по автомобильным дорогам федерального и регионального значений. Транзитный транспорт на загрузку дорожной сети внутри населенных пунктов не влияет.

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков является наиболее рациональной с точки зрения финансовых и функциональных параметров. Так как весь транзитный грузовой поток может не проезжать через населенный пункт для этого имеются региональные и межмуниципальные дороги, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

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

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза, превышают по ширине 2,55 м, по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного

средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами.

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

3.16. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения, а также осознанное превышение скорости практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими на количество и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

По этой причине, Приказ Минтранса России от 30.07.2020 N 274 (ред. от 01.12.2021) "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения" (Зарегистрировано в Минюсте России 10.11.2020 N 60817), в качестве одного из мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования указаны предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах. Используя результаты анализа существующей организации движения и параметров дорожного движения транспортных средств и пешеходов, полученные в разделах 1.5, 1.7 и 1.9, а также анализ аварийности, произведённый в разделе 2. п10 можно выделить основные участки УДС на которых требуется решение задач по оптимизации скоростных режимов движения.

В зависимости от конкретных целей, предложения по оптимизации могут заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима. Как правило, оптимизация скоростей движения связана с воздействием на скоростной режим транспортных средств с целью обеспечения безопасности движения или повышения пропускной способности дороги и скорости сообщения.

Проведенное транспортное обследование территории показало отсутствие необходимости в повышении верхних границ скоростного режима. К настоящему моменту, на участках УДС требуется обеспечение установленных скоростей движения и дополнительная оптимизация скоростного режима движения транспортных средств, направленная на понижение скорости движения по локальному участку.

Поскольку обеспечение установленных скоростей движения тесно связано с мероприятиями, по устранению факторов опасности, создаваемых существующими дорожными условиями и процессами, повышающими эффективность функционирования сети дорог в целом, которые были рассмотрены в предыдущих разделах данной КСОДД, то в данном пункте рассмотрена оптимизация скоростного режима за счёт введения локальных скоростных ограничений и применения методов «успокоения движения».

Ограничение скорости – один из наиболее распространенных методов регулирования дорожного движения, который применяется для повышения уровня его безопасности во многих странах мира. Несмотря на то, что существующие общие ограничение скорости, действующее на территории страны в целом, отвечает требованиям безопасного движения, однако нередко возникает необходимость введения дополнительного местного ограничения на опасных участках дорог. Прежде всего, это участки дорог, расположенных на кривых в

плане малого радиуса, участки с недостаточной видимостью, узкой проезжей частью, а также зоны, в которых может наблюдаться выход пешеходов на проезжую часть.

В перечень наиболее часто применяемых мероприятий, осуществляющих прямое воздействие на режим движения, входят:

- установка дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения ТС;
- устройство искусственных неровностей (ИН);
- изменение эффективной ширины проезжей части;
- устройство шумовых и свето-шумовых полоп.

Несмотря на то, что обоснованное местное ограничение скорости является одним из эффективных средств регулирования дорожного движения, установка знака ограничения скорости, как правило, должна рассматриваться в качестве временной меры до устранения причин, вызвавших необходимость такого ограничения. Установка знаков следует осуществлять согласно правилам, содержащимся в ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Устройство искусственных неровностей является одной из действенных мер по принудительному снижению скорости движения транспортных средств, в тоже время, при назначении мероприятий по установке ИН следует учитывать, что не допускается устраивать ИН в следующих случаях:

- на дорогах федерального значения;
- на дорогах регионального значения с числом полос движения 4 и более (кроме участков, проходящих по территории городов и населенных пунктов с числом жителей более 1000 человек);
- на остановочных площадках общественного транспорта или соседних с ними полосах движения и отгонах уширении проезжей части;
- на мостах, путепроводах, эстакадах, в транспортных тоннелях и проездах под мостами;
- на расстоянии менее 100 м от железнодорожных переездов; – на магистральных дорогах скоростного движения и магистральных улицах общегородского значения непрерывного движения;
- на подъездах к больницам, станциям скорой медицинской помощи, пожарным станциям, автобусным и троллейбусным паркам, гаражам и площадкам для стоянки автомобилей аварийных служб, и другим объектам сосредоточения специальных транспортных средств;
- над смотровыми колодцами подземных коммуникаций.

Установку искусственных неровностей следует осуществлять строго в соответствии с правилами, указанными в ГОСТ Р 52605-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения».

Искусственные неровности допускается устраивать на основе анализа причин аварийности на конкретных участках дорог с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий:

- в начале опасного участка перед детскими и юношескими учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами, магазинами и другими объектами массовой концентрации пешеходов, на транспортно-пешеходных и пешеходно-транспортных магистральных улицах окружного значения, на дорогах и улицах местного значения, на парковых дорогах и проездах;

- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее, установленное знаками 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 5.3.1 «Зона с ограничением максимальной скорости», 5.21 «Жилая зона»;

- перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств, приближающихся по пересекаемой дороге, на расстоянии от 30 до 50 м до знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»;

- по всей зоне действия знака 1.23 «Дети» через 50 м друг от друга.

Допускается совмещение ИН монолитной конструкции трапецевидного профиля с наземными нерегулируемыми пешеходными переходами вблизи детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, детских площадок на улицах местного значения в жилых кварталах городов с обеспечением прохода пешеходов по центральной горизонтальной площадке ИН шириной не менее 4 м.

Применение методов изменения эффективной ширины проезжей части позволяет существенно повысить уровень безопасности движения на локальном участке при сравнительно небольших затратах. Наибольшая результативность данных методов достигается при использовании данного метода в зонах наземных пешеходных переходов. При выборе конкретного способа сужения проезжей части следует учитывать наличие в составе транспортного потока движение автобусов средней, большой и особо большой вместимости, а также грузовых автомобилей с грузоподъемностью более 5 тонн.

В отличие от искусственных неровностей, при проезде которых водители просто вынуждены снижать скорость, нанесение шумовых и свето-шумовых полос направлено в первую очередь на повышение внимания водителя к дорожной обстановке, которая может потребовать изменить режим движения для исключения аварийной ситуации. Значительный мировой опыт применения шумовых полос, свидетельствует о высокой эффективности данного метода. Порядок устройства шумовых полос регламентируется ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия».

Для обеспечения безопасности движения через нерегулируемые пешеходные переходы, расположенные на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, рекомендуется обустроить подходы к ним нанесением шумовых и свето-шумовых полос.

С учётом вышеизложенного, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения на территории предлагается ввести дополнительные меры по принудительному снижению скорости транспортных средств за счёт установки знаков ограничения скорости и устройству искусственных дорожных неровностей и шумовых полос на следующих характерных участках улично-дорожной сети:

– перед учреждениями дошкольного и школьного образования (в местах, где к настоящему времени технические средства отсутствуют, либо представлены в неполном объеме);

Перечень мест установки технических средств не планируется.

3.17. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

Проектирование элементов обустройства вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог, а также их транспортно-эксплуатационное состояние обеспечивается:

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;

- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;

- доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

В целях формирования доступной среды должны учитываться потребности инвалидов различных категорий:

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

- для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с использованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;

- для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов проведённого обследования в рамках разработки КСОДД и условий дорожного движения предлагаются следующие мероприятия по обеспечению

благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории Печенгский муниципальный округ.

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить непрерывность связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободный доступ для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной инфраструктуры), при этом следует учитывать длительность путей, их беспрепятственность и безопасность движения (с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог).

Продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорожек, по которым осуществляется или предполагается передвижение инвалидов и других маломобильных групп населения, устанавливаются с учетом следующих пространственно-территориальных ограничений.

В стесненных условиях, когда по условиям рельефа местности допускается увеличение продольного уклона до 80‰. Параметры площадок указаны в таблице 13.

Таблица 13 - Параметры площадок

Уклон, ‰	Расстояния между гор-ми площ-ми (не более), м	
	длина площадки $\geq 1,8$ м	длина площадки $\geq 5,0$ м
26...28	50,0	90,0
28...31	45,0	
32...34	40,0	85,0
35...37	30,0	
38...40	25,0	80,0
41...42	24,0	
43...44	23,0	75,0
45...46	22,0	
47...48	21,0	70,0
49...50	20,0	

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливают по ГОСТ 33150 - 2014, а также ОДМ 218.2.007–2011. 5.3.2 Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять раздельно - для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2020 и ОДМ 218.2.007–2011.

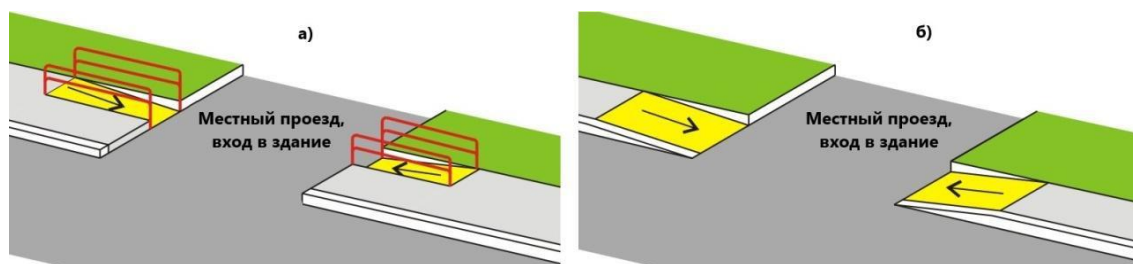
С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для маломобильных групп населения следует предусматривать пандусы.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах

пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Пандусы следует проектировать с учетом требований СП 59.13330.2020 и ОДМ 218.2.007–2011. На путях движения инвалидов и других маломобильных групп населения не допускается использование в качестве пандуса бортовых камней (в том числе камня-аппарели по ГОСТ 6665–91) независимо от способа их укладки.

На рисунке 10 представлены примеры проектирования пандуса для комфортных и нормальных условий, а также для стесненных условий.



а) пандус, выполненный по краю тротуара или пешеходной дорожки б) пандус, выполненный по ширине тротуара или пешеходной дорожки

Рисунок 16 – Примеры оборудования коротких пандусов при различных условиях доступности

Пешеходные переходы через автомобильные дороги, в том числе обоснование и выбор места их расположения, выбор типа и основных параметров, выполняют согласно ГОСТ Р 52398-2005, ГОСТ Р 52765-2007, ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ Р 52289-2019, СП 59.13330.2020, СП 34.13330.2021, СП 35.13330.2011.

Обустройство пешеходных переходов, независимо от их вида и типа, необходимо осуществлять с учетом обеспечения доступности для трех укрупненных категорий пешеходов.

Для смешанного по составу пешеходного потока оборудование пешеходных переходов выполняется с учетом требований, учитывающих особенности каждой отдельной группы.

На основных маршрутах движения пешеходов, относящихся к третьей категории, не рекомендуется организация их движения через нерегулируемые пешеходные переходы, а в условиях интенсивных транспортных потоков – не допускается.

Наземные нерегулируемые пешеходные переходы, согласно ГОСТ Р 52289-2019, обозначаются разметкой согласно ГОСТ Р 51256-2018 и дорожными знаками по ГОСТ Р 52290-2004, а также техническими средствами визуальной и/или тактильной информации согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 51261-2017 и ГОСТ Р 52131-2019.

Движение пешеходов по наклонным участкам возвышающегося пешеходного перехода, а также вне пешеходных переходов приподнятой зоны перекрестка, ограничивается применением пешеходных ограждений, размещаемых по краю тротуара или пешеходной дорожки в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019.

При разнице высот между поверхностями тротуара и проезжей части автомобильной дороги более 15 см, наземные пешеходные переходы согласно ОДМ 218.2.007-2011 с двух

сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6,0 м. По конструктивному исполнению пандусы различают:

со скошенными боковыми гранями - уклон боковых граней пандуса не может превышать значения, установленного для основной его поверхности, пандусы данного типа применяют в нормальных и стесненных условиях с целью обеспечения доступа людей в кресле-коляске к пешеходному переходу по боковой грани пандуса (рисунок 17);

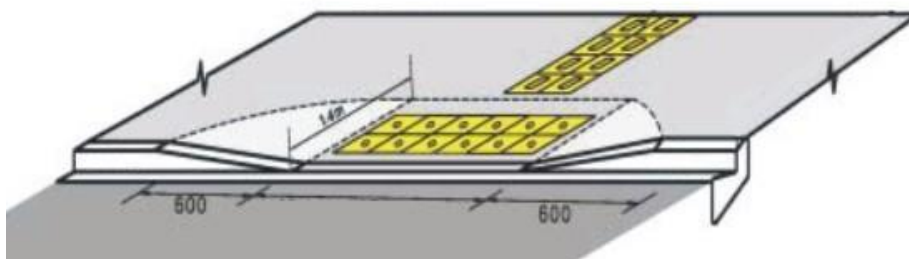


Рисунок 17 – Пример пандуса со скошенными боковыми гранями

В зоне примыкания кромки пандуса к горизонтальной поверхности тротуара, они располагаются на одном уровне. В месте примыкания кромки пандуса к поверхности проезжей части автомобильной дороги, они могут иметь следующее исполнение:

для обеспечения комфортных условий движения инвалидов на одном уровне;

для нормальных и стесненных условий пандус может быть приподнят над поверхностью проезжей части, но не более чем на 20 мм.

Пандусы, приподнятые над поверхностью проезжей части, имеют закругление выступающей кромки радиусом не менее разницы уровней поверхностей, но не более 50 мм.

Величина уклона пандуса устанавливается в следующих пределах:

-для комфортных условий не более 25%;

-для нормальных условий не более 50%;

-для стесненных условий не более 80%.

Ширина пандуса принимается с учетом максимальной среднечасовой интенсивности групп пешеходов:

а) для комфортных условий:

при фактической интенсивности людей в кресле-коляске, с опорами на колесах и детскими колясками в пиковый период суток не более 30 чел./ч - 1,2...1,5 м;

при условии двухстороннего движения указанных маломобильных групп населения или их интенсивности в пиковый период суток более 30 чел./ч - не менее 2,0 м;

б) для нормальных условий:

при фактической интенсивности указанных маломобильных групп населения в пиковый период суток не более 30 чел./ч - 1,0 м;

при условии двухстороннего движения указанных маломобильных групп населения или их интенсивности в пиковый период суток более 30 чел./ч - не менее 2,0 м;

в) для стесненных условий - не менее 0,9 м

На маршрутах движения инвалидов по зрению осуществляется устройство сигнальных тактильных наземных указателей в виде тактильного покрытия (направляющего и предупреждающего).

Устройство сигнальных тактильных наземных указателей обеспечивается изменением фактуры поверхностного слоя покрытия.

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

тактильные указатели, представляющие собой знаки и полосы из различных материалов определенного рисунка рифления и формы, позволяющие инвалидам по зрению получать информацию о возможном направлении движения и наличии определенных препятствий на участке их движения посредством передачи тактильных ощущений от этой поверхности через кисти рук, подошвы обуви или посредством передачи ощущений через белую трость;

визуальные указатели, обеспечивающие выделение объектов относительно окружающей их поверхности контрастным, цветовым и (или) яркостным способами;

звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения.

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует размещать направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2020 и ГОСТ Р 52875–2018.

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и способа обустройства, выполняются контрастным цветом, как правило, желтым.

Для создания на пешеходном тротуаре участков с различной фактурой поверхностного слоя покрытия используются следующие материалы:

- асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;

- тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) — гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);

- специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеенных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;






- поверхности из резин полиуретана или подобного эластомерного материала.

Гладкая форма покрытия обычно используется в качестве направляющих устройств, а шероховатая форма поверхности выполняет функции предупреждения об опасности, приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу и пр.), сложных условиях движения людей, наличии мест массового притяжения и т.д. (например, для предупреждения о приближении к пешеходному переходу тактильные наземные указатели должны начинаться не менее чем за 0,8 м до начала перехода).

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и метода укладки или нанесения на поверхность пешеходного тротуара, выполняются в контрастной окраске по отношению к окружающему их фону.

Номенклатура тактильных покрытий, используемых в пешеходной зоне, представлена в таблице 14.

Таблица 14 - Виды тактильных плиток

Назначение	Размеры	Форма	Место
Внимание, наземный переход	Полоса шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенная на тротуаре перед началом перехода	С продольными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, наземный переход под углом 90°	Две полосы шириной 500 мм или 600 мм и длиной, равной ширине перехода, выложенные на тротуаре с двух сторон перед	С рифами, расположенными по диагонали 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, светофор	Квадрат, выложенный вокруг мачты светофора и состоящий из 4 плит со стороной 500 мм	С квадратными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, препятствие	Полоса шириной 500 мм, выложенная по контуру препятствия	С квадратными рифами 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы
Внимание, поворот налево (направо)	Плита со стороной квадрата, равной 500 мм	С рифами, расположенными по диагонали 	На расстоянии 800 мм от кромки первой ступени лестницы

Цвет тактильных указателей определяется проектом в соответствии с используемыми материалами покрытий, а также с учетом цветовой палитры.

Оптимальными для маркировки являются ярко-желтый и ярко-красный цвета.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и дорог- высота бортовых камней тротуара должна составлять 1,5–2,5 см и не превышать 4 см. Минимальная ширина пониженного бордюра, исходя из габаритов кресла-коляски, должна составлять не менее 900 мм.

Бортовой камень, размещаемый в местах устройства пандуса, должен иметь контрастную окраску относительно поверхности окружающего фона.

Съезды с тротуаров должны иметь уклон не более 1:10.

Опасные для маломобильных групп населения участки и пространства следует огораживать бортовым камнем высотой не менее 5 см.

Принципиальные схемы устройства покрытий пешеходной зоны с учетом передвижения маломобильных групп населения, а также назначение, размеры, форма рифления и место расположения тактильных наземных указателей, и их сопряжение с покрытиями и элементами пешеходного тротуара приведены на рисунке 12-13.

Схема размещения тактильных наземных указателей в соответствии с действующими нормативами:

ГОСТ Р 52875-2018 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования»;

СП 59.13330.2020 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»;

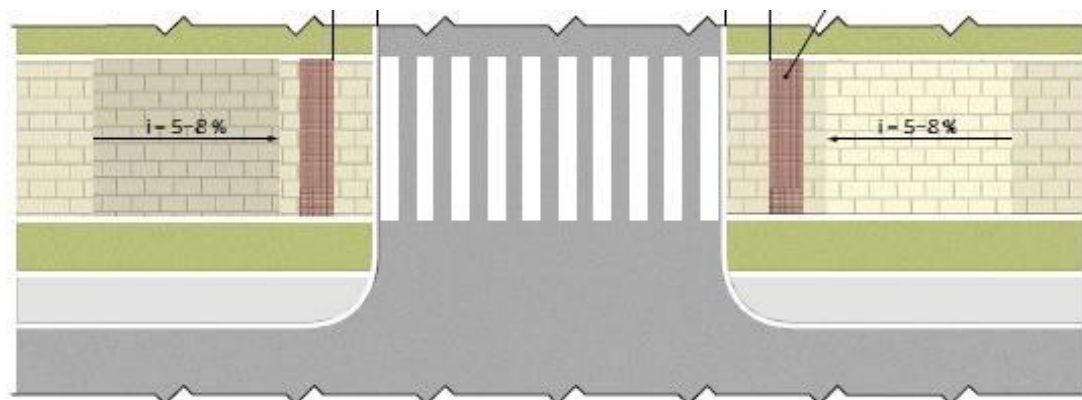
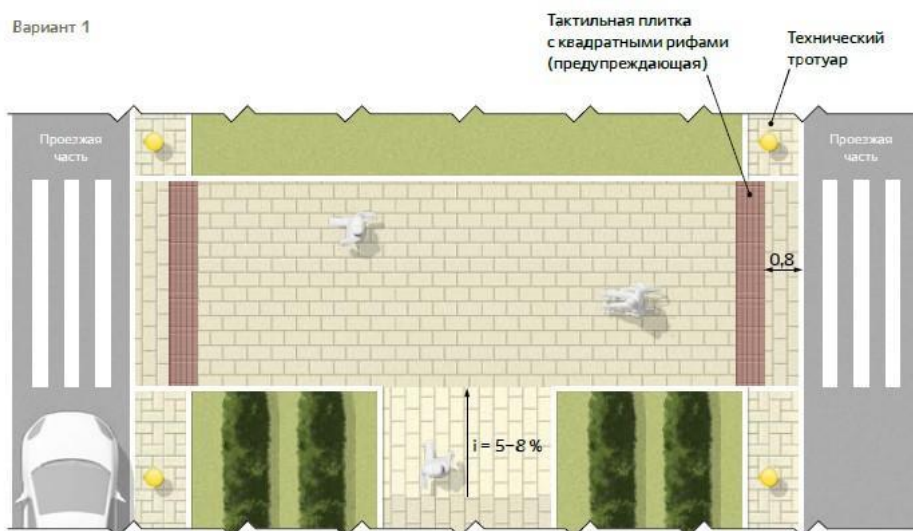


Рисунок 18 – Размещение тактильных плит при пересечении основных пешеходных коммуникаций с проездами



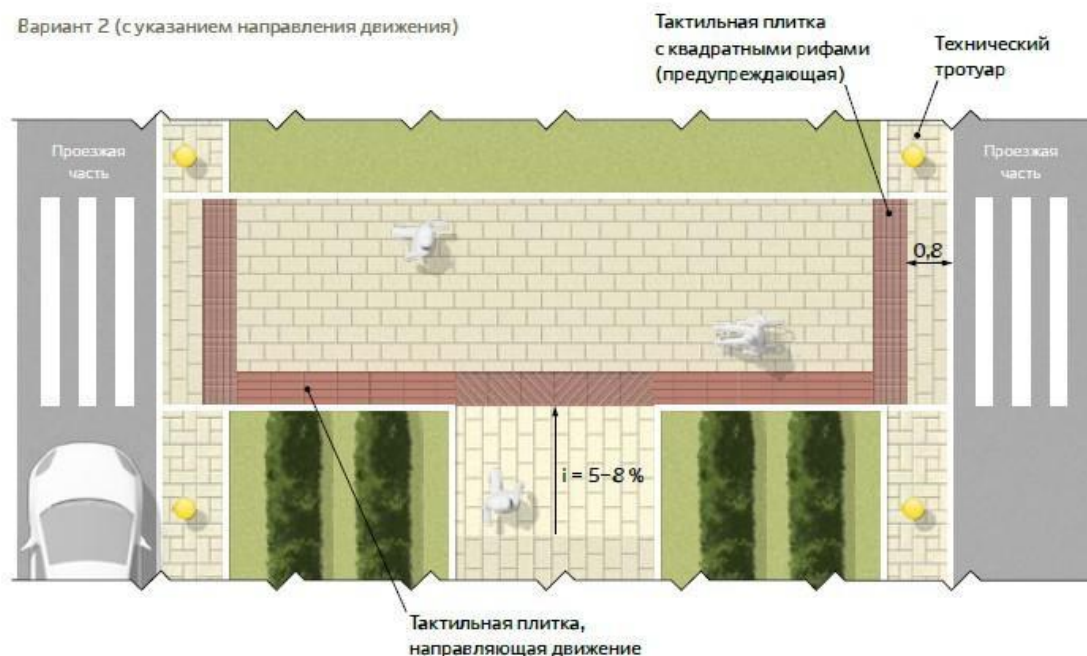


Рисунок 19 – Размещение тактильных плит на пешеходных тротуарах, расположенных на уровне проезжей части (вариант 1,2)

Требования к звуковым указателям для инвалидов установлены ГОСТ Р 51671-2020., ОДМ 218.2.007-2011. В качестве акустических указателей рекомендуется использовать поверхности из резины или другого материала, в том числе имеющего специальную обработку поверхности, при соприкосновении с которыми подошвами обуви или касания белой трости производится звук, отличный от остальных поверхностей. Звуковые маяки, воспроизводящие в автоматизированном режиме или по запросу музыкальные и шумовые сигналы, рекомендуется применять на остановочных пунктах, пешеходных переходах, в зонах проведения дорожных работ и других местах в качестве средств ориентирования слепых и слабовидящих людей. Указанные устройства могут быть локальными или находиться в составе сетевых систем радиоинформационного обеспечения инвалидов. На пешеходных переходах, которыми регулярно пользуются слабовидящие и слепые люди, дополнительно к светофорной сигнализации рекомендуется применять звуковую сигнализацию, работающую в согласованном режиме с пешеходными светофорами. Звуковая сигнализация выполняется согласно ГОСТ Р 51671-2020 и предусматривает звуковые сигналы перехода (рисунок 20).



Рисунок 20 – Примеры размещения направленности действия технических средств звуковой сигнализации на регулируемых пешеходных переходах

Источник звуковых сигналов располагают на высоте 0,9...3,5 м от поверхности пешеходного пути. Уровень звука таких устройств регулируется и применяется в зависимости от конкретных условий и времени суток.

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.

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2019 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2015, расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 21).



Рисунок 21 – Примеры обозначения машиноместа для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида с использованием дорожных знаков

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание - не далее 100 м. Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

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 высадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие.

Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0-3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины - 1,2 м. Если на стоянке предусматривается место для регулярной парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к автомашине должна быть не менее 2,5 м.

Места для автомашин инвалидов на креслах-колясках в многоуровневых автостоянках рекомендуется размещать у выхода на первом этаже или около лифтов. Высота свободного пространства от плоскости (пола) автостоянки до низа перекрывающих конструкций и другие конструктивные размеры следует принимать по СП 113.13330.2016

3.18. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от учебно-образовательных учреждений. В целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным учреждениям, образовательными организациями должны быть разработаны и утверждены Паспорта дорожной безопасности.

Во исполнение Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения», в рамках регионального проекта «Безопасность дорожного движения» разработаны комплекты учебно-методических и наглядных пособий, программ, игр, учебных фильмов, в том числе анимационных, освещающие вопросы безопасности дорожного движения с использованием мультимедийных технологий.

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

предотвращение дорожно-транспортных происшествий;

устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;

обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

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

-заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;

-создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

-устройство ограждений перильного типа;

-устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;

-устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);

-установка знаков «Осторожно дети»;

-установка средств фото- и видеофиксации.

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

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.

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

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

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

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.

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

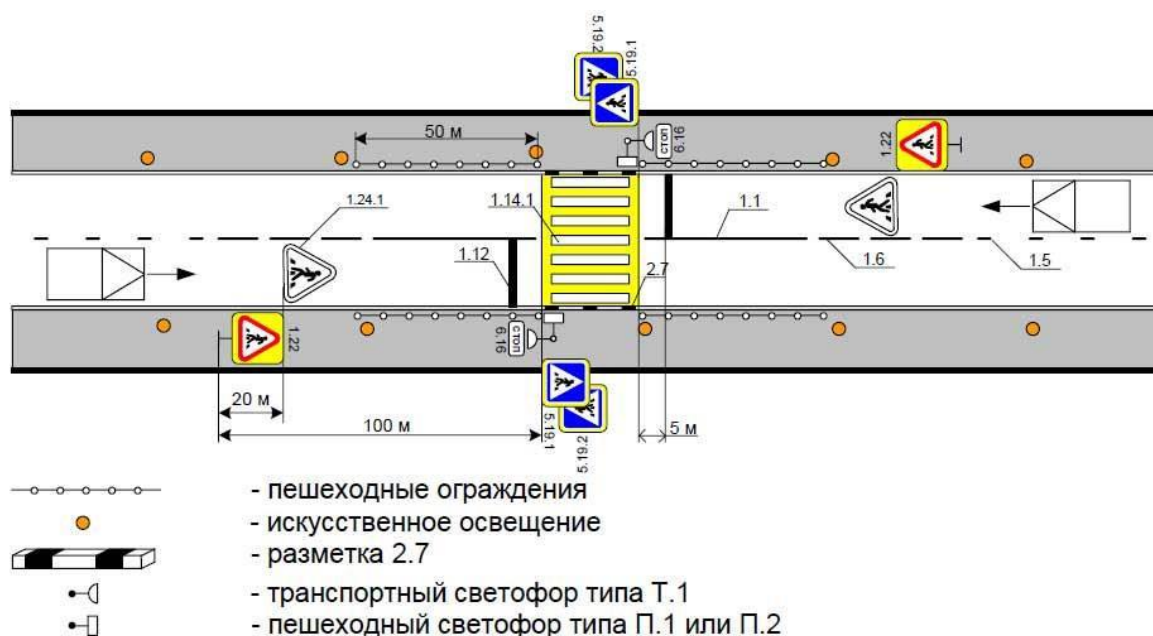


Рисунок 22 – Оборудование пешеходного перехода

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям включают в себя:

- создание Плана-схемы микрорайона образовательной организации;
- разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

План-схема микрорайона образовательной организации представляет собой уменьшенную модель микрорайона образовательной организации с указанием улиц, их пересечений, средств организации дорожного движения, участков, представляющих наибольшую опасность и рекомендуемых пешеходных маршрутов.

План-схема микрорайона образовательной организации оформляется отдельным стендом и располагается на видном, легкодоступном месте в вестибюле образовательной организации.

Район расположения образовательной организации определяется группой жилых домов, зданий и улично-дорожной сетью с учетом остановок общественного транспорта, центром которого является непосредственно образовательная организация.

Территория, указанная на схеме, должна включать:

- образовательную организацию;
- стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);
- парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);
- спортивно-оздоровительный комплекс (при наличии);
- жилые дома, в которых проживает большая часть детей, обучающихся в образовательной организации;
- проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

- расположение жилых домов, зданий и сооружений;
- сеть автомобильных дорог;
- пути движения транспортных средств;
- пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в образовательные организации и обратно;
- опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей- велосипедистов);
- наземные (регулируемые и нерегулируемые) (надземные) пешеходные переходы;
- названия улиц и нумерация домов.

Схема необходима для общего представления о районе расположения образовательной организации. На схеме обозначены наиболее частые пути движения детей от дома (от отдаленных остановок маршрутных транспортных средств) к образовательной организации и обратно.

При исследовании маршрутов движения детей необходимо уделить особое внимание опасным зонам, где дети (обучающиеся, воспитанники) пересекают проезжие части дорог не по пешеходному переходу.

3.19. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Эффективное функционирование улично-дорожной сети муниципального образования невозможно без стабильной работы каждого из участков, связанных между собой улиц и автомобильных дорог.

Как правило, базовыми критериями функционирования являются: показатели уровня безопасности; стабильность скоростного режима; минимальные задержки в движении; экологическая нагрузка транспортных потоков на окружающую среду.

В связи с чем, к основным мероприятиям, направленным на повышение эффективности функционирования сети дорог в целом, относят локально-реконструкционные мероприятия, включающие в себя следующие работы:

- нанесение дорожной разметки, которая позволяет регулировать движение автомобилей и пешеходов, а также повышает безопасность дорожного движения, особенно в темное время суток, когда водителю необходимо четко различать границы проезжей части и разделительную полосу встречного движения;

- устройство ограждений перильного типа, которые являются эффективным средством, предотвращающим выход пешеходов на проезжую часть. Основными параметрами, технических требований и правил применения ограничивающих пешеходных ограждений установлены ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования». В соответствии с указанными стандартами пешеходные ограждения следует устанавливать:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;

- напротив остановок общественного транспорта с надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей;

- у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием с двух сторон дороги, на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходного перехода, а также на участках где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке транспортных средств и 750 чел./ч — при запрещенной остановке или стоянке;

- устройство краевых полос, позволяющих защитить от разрушения кромки проезжей части и обеспечить возможность регулярных заездов на нее транспортных средств;

- укрепление обочин, позволяет повысить пропускную способность автомобильных дорог, удобство и безопасность движения. В неблагоприятных грунтово-гидрологических условиях защищает земляное полотно от проникновения поверхностных вод, предохраняет проезжую часть дороги от разрушения и загрязнения, обеспечивает более полный перенос снега в зимний период, облегчает содержание дороги, а также организацию движения при проведении на проезжей части ремонтных работ;

- организация переходно-скоростных полос, дает возможность без помех для основного потока снизить скорость движения перед выездом с дороги (полоса торможения), либо повысить скорость (полоса разгона) и, не останавливаясь в процессе движения по участку маневрирования выбрать в основном потоке приемлемый интервал для осуществления маневра;

- устройство уширения на подъездах к пересечениям, позволяет сделать маневр поворота более безопасным и удобным;

– канализированное движения, позволяет разделить транспортные потоки вблизи перекрестка с помощью технического обустройства по траектории наиболее благоприятной с точки зрения безопасности маневрирования. Канализированное движения облегчает ориентировку водителей на сложных пересечениях или в местах, где лишняя площадь приводит к хаотичности движения из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта;

– реконструкционные мероприятия, связанные с вводом кругового движения, обеспечивают принудительное снижение скорости и исключают необходимость регулирования движения, а также устраняют конфликтные точки пересечения, сокращают число остановок и задержек транспортных средств. Обеспечивают непрерывность транспортного потока и позволяют избежать расходов на введение светофорного регулирования. Благодаря своим особенностям перекрестки с круговым движением отличаются значительно более высокой безопасностью, чем другие нерегулируемые узлы.

Для обеспечения гармоничного развития сети дорог на территории, а также повышения эффективности ее функционирования проектом КСОДД предусмотрены следующие мероприятия:

- 1) Нанесение горизонтальной дорожной разметки согласно требованиям, ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования», ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» на всех участках УДС с твердым покрытием:

Таблица 15 - Мероприятия по повышению эффективности сети дорог

№ п/п	год	Наименование улиц	Дорожное покрытие	Виды работ
1	2023-2037	Содержание дорог общего пользования местного значения.	асфальтобетонное	текущий ремонт
2	2023-2037	Текущий и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения (асфальтирование)	асфальтобетонное	текущий ремонт

3.20. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото и видео фиксации нарушений правил дорожного движения

Использование для контроля за дорожным движением специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме – необходимое условие повышения безопасности на автомобильных дорогах. Эти средства доказали свою эффективность и широко распространены во многих регионах России.

Камеры снижают аварийность на соответствующих участках дорог, делают дороги безопаснее, поэтому увеличение их количества – важнейшая задача.

Правила применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и видеозаписи, предназначенных для обеспечения контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (далее – технических

средств автоматической фото- видео фиксации) устанавливаются в соответствии с п. 6, 7 ГОСТ Р 57145- 2016.

В соответствии с пунктом 75 приказа МВД РФ от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», основанием для осуществления надзора за дорожным движением с использованием средств автоматической фиксации является решение руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств.

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и по результатам анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП), на участках автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения ДТП. На практике подтверждено, что данный вид мероприятий, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, предусмотренных 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица, совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

В настоящее время на территории стационарные камеры фото- и видео фиксации нарушений ПДД отсутствуют.

На основании результатов проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа причин и условий возникновения ДТП, обследования параметров и условий дорожного движения установка стационарных камер фото- и видео фиксации нарушения ПДД не требуется.

РАЗДЕЛ 4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения должна включать расчет стоимости их реализации, стоимость строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения и источников финансирования работ. Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры округа. Разработанные мероприятия систематизируются по степени их актуальности и сопоставляются с ожидаемым эффектом от внедрения. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

В таблицах 18 – 24 по каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности), а также в сводной таблице указаны источники их финансирования.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса России от 30.07.2020 № 274 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 16 - Оценка объемов финансирования мероприятий по строительству участков дорог в Печенгский муниципальный округ

№	Наименование проектируемого объекта	Протяженность, (км)	Количество полос	Стоимость*, тыс. руб.	Период реализации
1	0	0,0000	1	0,0000	0 - 0
Итого		0,0000		0,0000	

*Укрупненный расчет капиталовложений по объектам мероприятий составлен с учетом уровня индексации 4,3%, из расчета: Усредненная стоимость строительства 1 км 1 полосы – 18 895 тыс. руб. на период 2022-2024 гг.

Таблица 17 - Оценка объемов финансирования мероприятий по реконструкции дорог в Печенгский муниципальный округ

№	Наименование улицы (переулка)	Протяженность, (км)	Вид мероприятия	Стоимость*, тыс. руб.	Период реализации
Итого		0,0000		0,0000	

Таблица 18 - Оценка объемов финансирования мероприятий по ремонтам дорог в Печенгский муниципальный округ

№	Наименование улиц	Стоимость*, тыс. руб.	Период реализации
1	Содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, городских площадей и проездов	641731,5000	2022 - 2037
2	Выполнение работ по карточному (ямочному) ремонту автомобильных дорог	22125,0000	2022 - 2037
3	Ремонт проездов к дворовым территориям	12524,0000	2023 - 2023
4	Выполнение работ по ремонту дорог	72410,0000	2022 - 2023
5	Выполнение работ по ремонту дорог, в том числе: 2022 год: г. Заполярный: - ул. Юбилейная, внутриквартальная дорога; - ул. Юбилейная (от д. 1 по ул. Юбилейная до пересечения с ул. Ленина); 2022 год: пгт. Никель: - ул. 14 Армии до перекрестка с ул. Октябрьская; ул. Октябрьская до площади «Ленина»; - ул. Сидоровича; 2022 год: - нп. Корзуново	132184,4000	2022 - 2024
6	Разработка ПСД на капитальный ремонт мостовых сооружений с получением государственной экспертизы	11500,0000	2022 - 2022
Итого		892474,9000	

Таблица 19 - Оценка объемов финансирования мероприятий по ремонту тротуаров и пешеходных дорожек в Печенгский муниципальный округ

№	Наименование улиц	Протяженность тротуара (км.)	Вид мероприятия	Стоимость*, тыс. руб.	Период реализации
Итого		0,0000		0,0000	

Таблица 20 - Оценка объемов финансирования мероприятий, по строительству тротуаров и пешеходных дорожек в Печенгский муниципальный округ

№	Наименование улиц	Протяженность тротуара (км.)	Вид мероприятия	Стоимость*, тыс. руб.	Период реализации
Итого		0,0000		0,0000	

Таблица 21 - Оценка объемов финансирования мероприятий, связанных с строительством парковочного пространства в Печенгский муниципальный округ

№	Кол-во машиномест	Место дислокации	Мероприятия	Стоимость*, тыс. руб.	Период реализации
Итого				0,0000	

Таблица 22 - Оценка объемов финансирования мероприятий в Печенгский муниципальный округ

Наименование мероприятия	Источники финансирования	В ценах соответствующих лет, тыс. рублей		
		2022-2026	2027-2031	2032-2037
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий				
Строительство новых участков дорог	Бюджетные средства	0,00	0,00	0,00
Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
2. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах				
Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
3. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения				
Установка остановочных павильонов	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
Организация остановочных площадок	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00

на остановках общественного транспорта	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
<i>4. Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжел</i>				
<i>5. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)</i>				
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
<i>6. Мероприятия по введению светофорного регулирования</i>				
Установка светофорных объектов типа Т1	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
<i>7. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования</i>				
Обустройство пешеходных переходов	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
Обустройство подходов к пешеходным переходам	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
Прочие мероприятия	Бюджетные средства	7299,00	0,00	0,00
<i>8. Мероприятия по организации велосипедного движения</i>				
Строительство новых участков дорог	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00

	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
<i>9. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</i>				
Реконструкция существующих дорог	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
Ремонт существующих дорог	Бюджетные средства	436073,56	207455,16	248946,19
Текущий ремонт (содержание) существующих дорог	Бюджетные средства	4048,90	0,00	0,00
Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
Реконструкция существующих тротуаров и пешеходных дорожек	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
Установка камер фото-видеофиксации нарушений ПДД	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
Мероприятия по развитию сети дорог, обеспечивающей безопасность дорожного движения	Всего	0,00	0,00	0,00
	Местный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Областной бюджет	0,00	0,00	0,00
	Федеральный бюджет	0,00	0,00	0,00
	Внебюджетные источники	0,00	0,00	0,00
ИТОГО	Бюджетные средства	447421,46	207455,16	248946,19

Проведенная оценка объемов финансирования запланированных мероприятий в рамках настоящей КСОДД позволяет сделать вывод о том, что размер затрат на обустройство и содержание дорог находится в пределах возможного финансирования. Кроме того, следует отметить, что указанная выше стоимость не включает в себя проектно-изыскательские работы, и должна быть уточнена для каждого отдельно взятого мероприятия. Стоимость всех мероприятий основывается на усредненных данных и при расчете прогнозных значений увеличена с учетом уровня индексации цен.

РАЗДЕЛ 5. Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

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

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

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

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

Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения

В соответствии с частью 1 статьи 9 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", к показателям безопасности дорожного движения относятся:

- количество дорожно-транспортных происшествий,
- количество пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях граждан.

В рамках разработки КСОДД была сформирована система мероприятий, позволяющих значительно снизить количество дорожно-транспортных происшествий. Прогноз показателей представлен в таблице № 23

Таблица 23 - Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Показатель	2019-2021	2022-2026	2027-2031	2032-2037
Количество ДТП	984	883	794	721
Количество погибших	6	2	0	0
Количество раненых	117	78	64	38

Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

Результатом моделирования развития транспортной ситуации, стала разработка двух вариантов проектирования, дающих представление об изменении дорожной ситуации на различных этапах внедрения мероприятий. По каждому из вариантов определены параметры дорожного движения. Следует учитывать, что на данном этапе итоговые целевые показатели представлены усредненными значениями, определёнными исходя из обобщённых результатов транспортного моделирования в рамках частной концепции КСОДД.

Таблица 24 - Прогноз протяженности автодорог

2031 г.			
Интенсивность движения	Максимальная загрузка УДС	Плотность движения	Пропускная способность УДС
1640 авт/ч	34,7%	16,0 авт/км	2060 авт/ч
2037 г.			
Интенсивность движения	Максимальная загрузка УДС	Плотность движения	Пропускная способность УДС
1895 авт/ч	34,5%	15,7 авт/км	2215 авт/ч

Прогноз параметров эффективности организации дорожного движения

Прогнозируемое увеличению интенсивности движения на дорогах, не планируется. Поэтому в перспективе сохраниться текущие параметры.

Перевозки пассажиров общественным транспортом, преимущественно сохраняться на текущем уровне, для поддержания и сохранения качественных параметров оказания услуг необходимо обновлять парк подвижного состава, использовать экипажи различной вместимости, сокращать наполняемость экипажей, обеспечивать удобные подходы к остановкам общественного транспорта.

Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта.

На расчетный срок внешние связи городских и сельских поселений будут обеспечиваться, как и в настоящее время, автомобильным транспортом. Базовыми принципами развития транспортной системы должны стать: Повышение доступности социальных услуг путем оптимизации системы автодорог и улучшения транспортного сообщения. Стимулирование экономического развития за счет улучшения транспортного положения и инфраструктурной обеспеченности отдельных территорий. Повышение мобильности населения как фактора экономического развития.

Прогноз развития дорожной сети

На территории муниципального образования Печенгский муниципальный округ Мурманской области (до 2037 г.) предлагается: – реконструкция дорог с твердым покрытием, позволит улучшить качество жизни населения; – текущее содержание дорог.

Таблица 25 - Прогноз протяженности автодорог

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя			
		Текущее значение 2021 г	Краткосрочная перспектива (до 2026 г)	Среднесрочная перспектива (до 2031 г)	Долгосрочная перспектива (до 2037 г)
Развитие улично-дорожной сети и повышение уровня организации автомобильного транспорта					

Наименование показателя	Ед. изм.	Значение показателя			
		Текущее значение 2021 г	Краткосрочная перспектива (до 2026 г)	Среднесрочная перспектива (до 2031 г)	Долгосрочная перспектива (до 2037 г)
Протяжённость автодорог общего пользования с твердым покрытием	км	227,4	254,6	285,2	319,4

Прогноз негативного воздействия на окружающую среду

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива.

Для снижения негативного воздействия транспортно-дорожного комплекса на окружающую среду в условиях увеличения количества автотранспортных средств и повышения интенсивности движения на автомобильных дорогах в первую очередь необходимо уделять внимание решению следующих задач:

- повышение экологических требований к проектированию, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог;
- мотивация перехода на экологически безопасные виды транспортных средств для уменьшения вредного воздействия транспорта на воздушную, водную среду и здоровье человека;
- обустройство автомобильных дорог средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автодорог для снижения уровня шумового воздействия и загрязнения прилегающих территорий;
- разработка и внедрение новых способов содержания, особенно в зимний период, автомобильных дорог общего пользования, позволяющих уменьшить отрицательное влияние противогололедных материалов.

При любом планировании транспортной инфраструктуры необходим тщательный экологический анализ, независимо от того, касается ли проект нового строительства или усовершенствования существующей транспортной сети. Этот анализ должен учитывать все возможные технологические решения для предотвращения возможных экологических проблем.

Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий

В результате реализации мероприятий, предусмотренных КСОДД, ожидается следующий эффект (таблица 27):

- увеличение протяженности улично-дорожной сети округа;
- увеличение доли автомобильных дорог, удовлетворяющих нормативным требованиям;
- увеличение доли пешеходных дорожек, пешеходных маршрутов, тротуаров, соответствующих нормативным требованиям для организации пешеходного движения;
- улучшение показателей безопасности дорожного движения, в т.ч. сокращение количества ДТП, пострадавших.

Таблица 25 - Оценка эффективности мероприятий

№	Группа мероприятий	Оценка эффективности
1	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них	- увеличение скорости движения - снижение времени в пути - снижение вероятности ДТП - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий
2	Совершенствование организации дорожного движения на дорогах общего пользования в соответствии с проектом организации дорожного движения на улично-дорожную сеть	- увеличение скорости движения - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий,
3	Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения на участках улично-дорожной сети	-увеличение скорости движения - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП, - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий
4	Организация движения пешеходов, строительство пешеходных тротуаров	- увеличение скорости движения - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП, - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий
6	Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	- увеличение скорости движения, - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП, - улучшение качества обслуживания территорий
7	Формирование единого парковочного пространства	- увеличение скорости движения - снижение времени в пути, - снижение вероятности ДТП, - снижение экологической нагрузки - улучшение качества обслуживания территорий

Каждые 3-5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок. Часть мероприятий по ОДД и БДД разрабатывается только в краткосрочной перспективе и на следующий расчетный период они должны быть включены в программу на основе анализа текущей ситуации на УДС муниципального образования с учетом уточненных данных по имеющимся очагам аварийности.

Список используемых источников

1. ВСН 45-68 «Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах»
2. ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог»
3. Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах» №ОС-557-р от 24.06.2002 г.
4. ГОСТ Р 50597-2017. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»
5. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»
6. ГОСТ Р 52399-2022. «Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования»
7. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»
8. ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»
9. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»
10. ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»
11. ГОСТ Р 51256-2018. «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».
12. ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические».
13. ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия»
14. СП 59.13330.2020 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения
15. СП 34.13330.2021 Автомобильные дороги
16. ГОСТ Р 51261-2017 Устройства опорные стационарные реабилитационные
17. ГОСТ Р 52131-2019 Средства отображения информации знаковые для инвалидов
18. ГОСТ Р 52875-2018 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования»;
19. СП 59.13330.2020 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения.
20. ГОСТ Р 51671-2020 Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов
21. ОДМ 218.2.007-2011. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства
22. ГОСТ 12.4.026-2015 Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная