

Общество с ограниченной ответственностью «ЯНЭНЕРГО»
Юридический адрес: 197227, Санкт-Петербург, Комендантский пр., д. 4, лит. А, офис 407
ОГРН 5067847117850 ИНН/КПП 7813351008/781401001 Р/с № 40702810310000309756
АО «Тинькофф Банк» К/с № 30101810145250000974
БИК 044525974 Тел./факс: (812) 449-00-26

УДК 656
ОКПД2 30.9
№ госрегистрации 5067847117850
Инв. №57-2018

**«КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (КСОДД)
ГОРОДА МИРНЫЙ РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ)»**

**2 этап: «Разработка комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) с
учетом реализации оптимизированного набора мероприятий краткосрочной перспек-
тивы и первоочередных капиталоемких мероприятий.
Разработка КСОДД на расчетный период»**

Генеральный директор
ООО «ЯНЭНЕРГО»

подпись, дата

А.Ю. Никифоров

Руководитель проекта

подпись, дата

А.А. Никифоров

Санкт-Петербург
2019 год

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Руководитель проекта

подпись, дата

А. А. Никифоров

Исполнитель работы

подпись, дата

А. О. Юрьева

СТРУКТУРНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ОТЧЕТА

- 1) Титульный лист
- 2) Список исполнителей
- 3) Реферат
- 4) Содержание
- 5) Введение
- 6) Основная часть
- 7) Заключение
- 8) Приложения

РЕФЕРАТ

Отчет 216 с., 7 ч., 30 рис., 55 табл., 4 прил.

Данная работа отражает процесс составления Комплексных схем организации дорожного движения муниципального образования «Город Мирный», отражающих следующие этапы реализации принятой программы развития транспортной инфраструктуры:

- существующее положение с учетом реализации мероприятий краткосрочной перспективы и признанных эффективными капиталоемких мероприятий, уже находящихся на различных стадиях разработки и реализации;
- 5-летний срок реализации программы;
- 10-летний срок реализации программы;
- полную реализацию программы по истечении расчетного срока.

Объектом исследования является транспортная система муниципального образования «Город Мирный», включая улично-дорожную сеть (вне зависимости от типа собственности) и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель работы – разработка Программы мероприятий, направленных на снижение уровня аварийности и повышение удобства пешеходных и велосипедных перемещений, а также повышение связности территории и предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей города.

Для достижения поставленной цели была сформирована характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования и выявлены основные транспортные проблемы города.

В процессе работы над проектом были разработаны мероприятия по:

- повышению транспортной и пешеходной связанности территории;
- оптимизации схемы организации дорожного движения и повышению
- безопасности дорожного движения;
- устранению дефицита парковочного пространства;
- организации благоприятных условий для движения пешеходов и велосипедистов, в том числе инвалидов.

На основании разработанных мероприятий составлена программа, разработана система показателей и проведена прогнозная оценка программы мероприятий по выбранным критериям.

Разработанные в КСОДД мероприятия представляют собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	8
1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД муниципального образования «Город Мирный»	9
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	9
1.2 Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	9
1.3 Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом	16
1.4 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования..	19
1.5 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики.....	34
1.6 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов городского поселения, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	43
1.7 Результаты анализа параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств	82
1.8 Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков	96
1.9 Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.....	97
1.10 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД.....	106
1.11 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД.....	113
1.12 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	117
1.13 Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	126
2. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования).....	129
3. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.....	132
4. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования	134
4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.....	134
4.2 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	135

4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема)	137
4.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения	137
4.5 Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации	141
4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	144
4.7 Применение реверсивного движения	147
4.8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	147
4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков.....	149
4.10 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.....	149
4.11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.....	156
4.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	156
4.13 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)	162
4.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	166
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования.....	167
4.16 Режимы работы светофорного регулирования	168
4.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	175
4.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории городского поселения.....	175
4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов.....	182
4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.....	186
4.21 Организация велосипедного движения	189
4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционных мероприятий, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом ...	190
4.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	191
4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	192
5. Очередность реализации мероприятий	194
6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД....	199
7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	214

Заключение.....	215
Графическая часть	216

ВВЕДЕНИЕ

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при рациональной организации дорожного движения. Рациональное функционирование организации дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

Занимая пятую часть всей территории страны, Якутия имеет недостаточно развитую транспортную сеть - на современном этапе характеризуется низким уровнем развития сети путей сообщения с круглогодичной эксплуатацией. В связи с тем, что Якутия является одним из наиболее насыщенных реками и озерами регионов России, для обеспечения транспортной доступности необходимо возведение большого количества мелких и крупных мостовых переходов. В силу этих же причин одной из особенностей транспортной инфраструктуры Якутии является преобладающее количество временных сезонных дорог, так называемых автотизмников.

Целью данного проекта является разработка Комплексных схемы организации дорожного движения (КСОДД), и, в частности, Программы взаимоувязанных мероприятий, направленных на снижение аварийности, ликвидацию систематических заторов, повышение пропускной способности дорог, исключение дефицита парковочного пространства, повышение эффективности организации дорожного движения, нивелирование негативного воздействия автомобильных транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения, создание благоприятных условий для пешеходного и велосипедного движения.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- упорядочивание и улучшение условий дорожного движения транспортных средств, пешеходов и других участников движения на улично-дорожной сети (УДС);
- повышение пропускной способности УДС и эффективности её использования;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду;
- организация парковочного пространства;
- оптимизация движения наземного городского пассажирского транспорта средствами ОДД.

Успешная реализация проекта позволит подойти к решению транспортных проблем муниципального образования «Город Мирный» наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем оптимизации схемы организации дорожного движения, с учетом запланированного строительства объектов транспортной инфраструктуры.

1 Характеристика сложившейся ситуации по ОДД муниципального образования «Город Мирный»

1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации

В отечественной, и тем более зарубежной практике известно большое количество методов исследования, сбора и систематизации исходных данных для составления стратегических документов транспортного планирования – начиная от простейших, выполнение которых доступно одному исследователю без специального оборудования, и заканчивая трудоемкими, требующими применения специальных высокотехнологичных приборов и передвижных лабораторий. Многообразие методов объясняется с одной стороны множеством задач, решаемых с помощью организации дорожного движения, а с другой - постоянным развитием технической базы для сбора исходных данных.

Для исследования характеристик и условий дорожного движения на территории г. Мирный использовалось документальное изучение.

Документальное изучение – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию (иначе такой тип исследования называют камеральным). Источником исходных данных для документального исследования при разработке КСОДД являлись следующие материалы:

- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований;
- муниципальные программы, предусматривающие мероприятия (инвестиционные проекты) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, программы комплексного развития транспортной, социальной и коммунальной инфраструктур г. Мирный;
- общие сведения о территории муниципального образования;
- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
- характеристика транспортной инфраструктуры;
- организация дорожного движения;
- данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет.

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

Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения и устанавливает полномочия органов власти всех уровней в области организации дорожного движения.

К полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области организации дорожного движения относятся:

- разработка и реализация региональной политики в области организации дорожного движения на территориях субъекта Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области организации дорожного движения;
- организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- осуществление регионального государственного контроля в сфере организации дорожного движения;
- утверждение нормативов финансовых затрат бюджетов субъекта Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- определение расчета размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера.

К полномочиям органов местного самоуправления муниципальных районов, городских округов и городских поселений в области организации дорожного движения относятся:

- организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

Федеральный закон 443-ФЗ в качестве основных принципов организации дорожного движения в РФ определяет следующие:

- соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения;
- обеспечение социально-экономического развития территории Российской Федерации;
- приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов;
- приоритет развития транспорта общего пользования;
- создание условий для движения пешеходов и велосипедистов;
- достоверность и актуальность информации о мероприятиях по организации дорожного движения, своевременность ее публичного распространения;
- обеспечение экологической безопасности.

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

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

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

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы:

- отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности городских УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру;
- максимально полное использование имеющейся пропускной способности городских и региональных дорожных сетей;
- комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта;
- непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

- совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях. Данное направление реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

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

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка накопление и анализ данных основных параметров дорожного движения:

- параметры, характеризующие дорожное движение (интенсивность дорожного движения, состав транспортных средств, средняя скорость движения транспортных средств, среднее количество транспортных средств в движении, приходящееся на один километр полосы движения (плотность движения), пропускная способность дороги);
- параметры эффективности организации дорожного движения, характеризующие потерю времени (задержку) в движении транспортных средств и (или) пешеходов.

Мониторинг дорожного движения осуществляется в целях формирования и реализации государственной политики в области организации дорожного движения, оценки деятельности органов власти по организации дорожного движения, а также в целях обоснования выбора мероприятий по организации дорожного движения, формирования комплекса мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения.

Федеральный закон 443-ФЗ определяет эффективность организации дорожного движения как соотношение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов до и после реализации мероприятий по организации дорожного движения при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

Обеспечение эффективности организации дорожного движения осуществляется органами исполнительной власти субъекта Федерации, органами местного самоуправления, уполномоченными в области организации дорожного движения, посредством реализации мероприятий по организации дорожного движения, к которым относятся:

- управление распределением транспортных средств на дорогах, включая разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения;
- повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих

угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок;

- оптимизация циклов светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление;
- согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения;
- развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов;
- введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств;
- развитие парковочного пространства (преимущественно за пределами дорог);
- введение временных ограничения или прекращения движения транспортных средств.

Федеральный закон 443-ФЗ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для обеспечения организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства, и иные сооружения и устройства).

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

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

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

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

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден и введен в действие Приказом Федерального агентства Российской Федерации по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 года N 121-ст);
- приказ Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);

– ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);

– ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 г. № 269-ст);

– ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);

– ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. N 109-ст);

– ГОСТ 33127-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация» (утвержден приказом Росстандарта от 07 апреля 2015 г. № 228-ст);

– ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

Федеральный закон 443-ФЗ определяет:

– парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;

– владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации или уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

Реестр парковок общего пользования представляет собой общедоступный информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности. Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом субъекта Российской Федерации, уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

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

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

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

Таким образом, задачи деятельности по организации дорожного движения на территории г. Мирный фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Направления деятельности по ОДД в муниципальном образовании «Город Мирный» определяются следующими документами:

- Постановление Правительства Республики Саха (Якутия) от 31 мая 2004 г. №258 «О транспортной стратегии Республики Саха (Якутия) до 2025 г.»;
- Программа развития транспортного комплекса Республики Саха (Якутия), утвержденная указом Главы Республики Саха (Якутия) № 2220 от 27.11.2017 г.;
- Проект стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года с определением целевого видения до 2050 года, утвержденный постановлением Правительства Республики Саха (Якутия) от 26.12.2016 г. № 455;
- Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Мирнинский район» Республики Саха (Якутия), утвержденная решением сессии Мирнинского районного Совета депутатов от 25.04.2018 г. III-№31-16;
- План мероприятий стратегии СЭР Мирнинского района, утвержденный постановлением Администрации Республики Саха (Якутия) от 10 июня 2018 г. № 0965;
- Постановление от 06.03.2017 г. № 0274 «Об утверждении Положения об организованной перевозке групп детей автомобильным транспортом на территории МО «Мирнинский район».

В ходе анализа организационной деятельности органов местного самоуправления на территории муниципального образования на соответствие новациям, содержащимся в Федеральном законе 443-ФЗ, были выявлены следующие недоработки.

В части мониторинга дорожного движения.

Согласно предоставленным исходным данным, а также информации из открытых официальных источников, вопросам транспортного мониторинга не уделяется должного внимания.

Цели, которые ставятся в ходе организации подобного транспортного мониторинга, носят в подавляющем большинстве логистический характер, и направлены на координацию движения транспортных средств конкретных хозяйствующих субъектов, а также на контроль за производственной дисциплиной водителей. В соответствии с Федеральным законом 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступивший в силу в конце 2018 года, мониторинг дорожного движения осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, уполномоченными органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации или органами местного самоуправления, организациями, уполномоченными в области организации дорожного движения.

В положениях о структурных подразделениях администрации г. Мирного отсутствуют указания о мониторинге дорожного движения.

В части ведения реестра парковок.

Постановление администрации г. Мирного о ведении общедоступного реестра парковок общего пользования согласно Федеральному закону 443-ФЗ отсутствует.

Таким образом, организационная деятельность органов государственной власти

субъекта РФ и органов местного самоуправления по ОДД на территории муниципального образования «город Мирный» не в полной мере соответствует требованиям действующего законодательства и требует издания соответствующих нормативно-правовых актов.

1.3 Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

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

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

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

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б», которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года №131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
- Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

В целях решения указанных проблем в сфере организации дорожного движения в Российской Федерации, Минтранс России в 2014 году была разработана Концепция проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Несмотря на несомненную актуальность такого документа, только спустя почти четыре года был принят Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который вступил в силу только 30 декабря 2018 года.

Анализ норм указанного закона выделяет основные акценты его применения.

Во-первых, полномочия по организации дорожного движения (далее – ОДД) разделили на три уровня: федеральный, региональный и местный. Для каждого уровня рассчитыва-

ется штатная численность структур, занимающихся ОДД, и для каждого уровня рассчитываются объемы ассигнований и затрат на мероприятия по ОДД.

Во-вторых, это общие требования по ОДД. В частности, единый порядок дорожного движения на территории РФ устанавливается Правилами дорожного движения, и в т.ч. в Российской Федерации установлено правостороннее движение. Данные нормы прописаны в Федеральном законе от 29 декабря 2017 г. N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

На законодательном уровне закреплено обязательное применение технических регламентов и стандартов при установке знаков, нанесении разметки и так далее.

Третье – КСОДД и ПОДД. Полулегальное существование комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) и проектов организации дорожного движения (ПОДД) закончено. Данные понятия закреплены на законодательном уровне.

Таким образом, КСОДД аккумулирует все намерения и планы властей по ОДД в рамках нормативов, на основе которых при дальнейшей детальной проработке формируются ПОДД. КСОДДы и ПОДДы в совокупности являются документацией по организации дорожного движения.

Четвертое – обеспечение эффективности ОДД.

Повышение безопасности дорожного движения было есть и остается основной задачей государства на дорогах. Но, помимо основной задачи, есть и другие. До сих пор в законе «О безопасности дорожного движения» была прописана всего одна – увеличение пропускной способности дорог. Теперь к ним добавляются и другие:

- управление распределением транспортных средств на дорогах;
- оптимизация циклов светофорного регулирования;
- согласование (координация) работы светофорных объектов и так далее.

Критерии эффективности устанавливаются на федеральном уровне.

Отдельный раздел Закона 443-ФЗ посвящен организации парковок, в том числе платных. Тема достаточно обширная, потому детально проработана законодателем. В частности, максимальный размер платы за парковку устанавливается на федеральном уровне, и взимание платы должно идти только в автоматическом режиме.

Пятое – ограничение въезда, например, в центры городов. Такое право властям всех уровней предоставили, но при этом необходимо выполнить три условия.

1. Въезд ограничивается в отношении транспортных средств определенных видов (типов), категорий, экологического класса, наполненности пассажирами.

2. Въезд ограничивается по определенным дням и времени суток.

3. Если такое решение принимается, то параллельно должны быть осуществлены компенсационные мероприятия:

- повышение качества работы маршрутов регулярных перевозок пассажиров и багажа;
- открытие новых маршрутов регулярных перевозок или увеличение провозных возможностей действующих маршрутов регулярных перевозок;
- организация парковок (парковочных мест);
- развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения велосипедистов, иные подобные мероприятия.

Анализ нормативно-правового обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории муниципального образования «Город Мирный» показал недостаточный объем и уровень необходимых нормативных и распорядительных документов регионального и местного уровня. С учетом вступления в силу 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», необходимо приведение нормативно-правовой базы по ОДД в соответствие с требованиями указанного закона. В особенности это касается документации по организации дорожного движения, которая регламентируется Главой 4 Закона 443-ФЗ, и предусматривает обязательное наличие разработанных, согласованных и утвержденных комплексных схем организации дорожного движения и (или) проектов организации дорожного движения.

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти г. Мирный в сфере организации дорожного движения используются следующие интернет ресурсы:

- <https://мирный-саха.рф>
- <http://gorodmirny.ru>

Использование средств теле- и радиовещания Республики Саха (Якутии), Мирнинского района и г. Мирный позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения соответствует отечественным и зарубежным стандартам.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти республики и муниципального образования уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете главы Республики Саха о результатах деятельности органов региональной исполнительной власти. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах/отчетах Главы муниципального образования «Город Мирный» о результатах деятельности.

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

1.4.1 Анализ документов территориального планирования и документации по планировке территории

Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации территориальное планирование направлено на определение в документах территориального планирования назначения территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований (статья 9).

Документы территориального планирования подразделяются на:

- документы территориального планирования Российской Федерации;
- документы территориального планирования двух и более субъектов российской Федерации;
- документы территориального планирования субъекта Российской Федерации;
- документы территориального планирования муниципальных образований.

Документами территориального планирования Российской Федерации являются схемы территориального планирования Российской Федерации в пяти основных областях.

В области транспортной инфраструктуры действует «Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения» (СТП РФ Транспорт), утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 № 384-р.

Реализация СТП предполагает 2 этапа:

- 1 этап – до 2020 года;
- 2 этап – до 2030 года.

Схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения в отношении рассматриваемого муниципального образования предусмотрены следующие мероприятия.

В целях развития сети дорог предусматривается строительство и реконструкция участков федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой», строящейся от автомобильной дороги М-53 «Байкал» через Братск, Усть-Кут, Мирный до Якутска (Иркутская область, г. Братск, Братский, Киренский, Мамско-Чуйский, Нижнеилимский районы, г. Тулун, Тулунский район, г. Усть-Кут, Усть-Кутский район, Республика Саха (Якутия), Верхневиллойский, Виллойский, Горный, Ленский, Мирнинский районы, г. Мирный, Нюрбинский, Сунтарский районы, г. Якутск):

- 1) реконструкция участка км 2 - км 210 протяженностью 208 км, категория III;
- 2) реконструкция участка км 216 + 013 - км 240 + 327 протяженностью 25,6 км, кате-

гория I-B;

3) реконструкция участка км 264 + 000 - км 561 + 046 протяженностью 297,05 км, категория III;

4) реконструкция участка км 15 + 000 - км 149 + 000 (Усть-Кут - Верхнемарково) протяженностью 134 км, категория III;

5) строительство участка км 2134 + 740 - км 1310 + 585 (существующий автозимник) протяженностью 824,46 км, категория III.

В целях развития воздушного транспорта предусматривается строительство нового аэропорта г. Мирный, проект строительства нового аэропорта с новым аэродромным и аэровокзальным комплексом разработан Институтом «Ленаэропроект».

В целях развития сети дорог предусматривается модернизация и строительство в районах Севера и районах нового освоения автомобильных дорог А-360 «Лена»: Невер - Якутск и А-331 «Виллой», категории дорог II – III.

Схема территориального планирования Республики Саха (Якутия)

Утверждена постановлением Правительства Республики Саха (Якутия) «Об утверждении Схемы территориального планирования Республики Саха (Якутия)» №380 от 11.08.2011 г.

Территориальное планирование Республики Саха (Якутия) осуществляется в целях:

- обеспечения устойчивого развития территории Республики Саха (Якутия) (обеспечения при осуществлении градостроительной деятельности безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека, ограничения негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду и обеспечения охраны и рационального использования природных ресурсов в интересах настоящего и будущего поколений);
- развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур Республики Саха (Якутия);
- обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, Республики Саха (Якутия), муниципальных образований.

Территориальное планирование Республики Саха (Якутия) в целях развития транспортной инфраструктуры должно обеспечивать:

- подключение территории республики к системе международных транспортных коридоров путем строительства новых и усовершенствования существующих наземных круглогодичных транспортных магистралей;
- обеспечение функционирования воздушного грузопассажирского постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации - аэропорт г. Якутск;
- создание единой сети сухопутных дорог в зоне интенсивного освоения региона, призванных связать между собой все базовые города региона;
- строительство местных круглогодичных автомобильных дорог-подъездов до всех населенных пунктов, расположенных вне зоны вахтового освоения;
- повышение качества и безопасности грузовых и пассажирских перевозок, модернизация всех видов транспорта республики;
- создание межрегионального мультимодального транспортно-логистического центра в столице республики - г. Якутске и транспортно-складских и информационно-логистических центров регионального значения.

Реконструкция автомобильных дорог регионального значения со строительством мостов через все водные преграды в г. Мирный подразумевает реконструкцию региональной автомобильной дороги 98К-004 «Анабар» (на участке Ленск – Мирный - Удачный) - 764 км. Срок реализации – 2020 г., финансирование будет производиться из федерального бюджета.

Строительство автодорожного коридора Республика Саха (Якутия) - Восточная Сибирь (Якутск – Вилуйск - Мирный - Тура - Игарка) на участке Мирный - Тура. Срок реализации – после 2030 г.

Генеральный план муниципального образования «Город Мирный»

Генеральный план муниципального образования «Город Мирный» утвержден Решением Городского Совета «Об утверждении генерального плана г. Мирный» № III-18-1 от 24.09.2014 г.

Одной из основных задач разработки генерального плана являлось изменение границ населенного пункта с уменьшением его площади и соответственно необходимость перевода части земель населенных пунктов в земли других категорий.

Расчетный срок действия Генерального плана – 2035 г.

При планировании развития внешнего транспорта, улично-дорожной сети и объектов транспортного обслуживания был определен следующий перечень объектов транспортной инфраструктуры местного значения, предложенных генеральным планом к строительству на территории муниципального образования:

Улично-дорожная сеть:

- магистральные дороги регулируемого движения, общей протяженностью 0,46 км;
- магистральные улицы районного значения, общей протяженностью 9,97 км;
- улицы и дороги местного значения, в жилой застройке, общей протяженностью 14,95 км;
- проездов, общей протяженностью 2,19 км.

Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры включают реконструкцию и строительство объектов дорожного сервиса. Предлагается строительство гаражного комплекса мощностью 200 машино-мест, трёх станций технического обслуживания общей мощностью 21 пост, а также наземной стоянки грузового транспорта мощностью 80 машино-мест.

Также мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры включают мероприятия по реконструкции трех автозаправочных станций и двух гаражных комплексов.

1.4.2 Анализ документов стратегического планирования

Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»

Основным программным документом, который определяет безопасность дорожного движения страны, является федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» (утверждена постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 с изм. от 13.12.2017) (далее – Программа безопасности).

Цель Программы безопасности – сокращение смертности от дорожно-транспортных происшествий к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом.

Задачи Программы безопасности:

- создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;
- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;
- повышение культуры вождения;
- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Программа безопасности разработана на 2013 – 2020 годы, в том числе отмечены следующие этапы реализации мероприятий:

- I этап – 2013 – 2015 годы;
- II этап – 2016 – 2020 годы.

Объемы и источники финансирования Программы безопасности:

- общий объем финансирования Программы на 2013 – 2020 годы (в ценах соответствующих лет) составляет 34410,028 млн. рублей, в том числе:
 - а счет средств федерального бюджета – 13823,992 млн. рублей, из них:
 - прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ – 754,457 млн. рублей;
 - капитальные вложения – 2090,011 млн. рублей, в том числе:
 - бюджетные инвестиции – 2057,868 млн. рублей;
 - субсидии на софинансирование капитальных вложений в объекты государственной (муниципальной) собственности субъектов Российской Федерации – 32,143 млн. рублей;
 - прочие нужды – 10979,524 млн. рублей;
 - за счет средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации – 19518,576 млн. рублей, в том числе прочие нужды – 19518,576 млн. рублей;
 - за счет средств внебюджетных источников – 1067,46 млн. рублей, в том числе прочие нужды – 1067,46 млн. рублей.

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы безопасности и показатели социально-экономической эффективности:

- сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом;
- сокращение социального риска к 2020 году на 30,5 процента по сравнению с 2012 годом;
- сокращение транспортного риска к 2020 году на 36,7 процента по сравнению с 2012 годом.

В части, касающейся муниципального образования «Город Мирный», Программа безопасности не содержит мероприятий.

Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»

Основным программным документом, который определяет направление развития всей транспортной системы страны, является государственная программа РФ «Развитие транспортной системы» (утверждена постановлением Правительства 20.12.2017 № 1596) (далее –

Программа развития ТС).

Цели Программы развития ТС:

- ускорение товародвижения, снижение транспортоемкости экономики до 26,3 т - км на 1000 рублей внутреннего валового продукта (уточняется в соответствии с параметрами прогноза социально-экономического развития на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов);
- повышение доступности качественных транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения на уровне 4,2 тыс. пасс.-км на 1 жителя (уточняется в соответствии с параметрами прогноза социально-экономического развития на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов);
- повышение конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг и рост экспорта транспортных услуг до 19 млрд. долларов США (уточняется в соответствии с параметрами Прогноза социально-экономического развития на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов);
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы с целью сокращения числа происшествий на транспорте на единицу транспортных средств на 10 процентов по отношению к уровню 2016 года (уточняется в соответствии с параметрами прогноза социально-экономического развития на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов);
- снижение доли протяженности дорожной сети городских агломераций, работающих в режиме перегрузки в «час-пик», до 68 процентов (уточняется в соответствии с параметрами прогноза социально-экономического развития на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов).

Программа развития ТС разработана на 2018 – 2021 годы.

Программа развития ТС включает в себя следующие направления (подпрограммы):

- «Железнодорожный транспорт»;
- «Дорожное хозяйство»;
- «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание»;
- «Морской и речной транспорт»;
- «Надзор в сфере транспорта»;
- «Комплексное развитие транспортных узлов»;
- «Обеспечение реализации государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»».

Объемы и источники финансирования Программы развития ТС:

- общий объем финансирования Программы развития ТС – 7753331417,8 тыс. рублей, в том числе: на 2018 год – 2066758856,6 тыс. рублей; на 2019 год – 1867073636,3 тыс. рублей; на 2020 год – 1848709478,5 тыс. рублей; на 2021 год – 1970789446,4 тыс. рублей; из них:
 - объем бюджетных ассигнований федерального бюджета – 3182884232 тыс. рублей, в том числе: на 2018 год – 799213868,9 тыс. рублей; на 2019 год – 746696480,1 тыс. рублей; на 2020 год – 774027045,3 тыс. рублей; на 2021 год – 862946837,7 тыс. рублей (уточняется в рамках формирования федерального бюджета на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов);
 - объем бюджетных ассигнований консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации – 2728918013 тыс. рублей, в том числе: на 2018 год - 666071835 тыс.

рублей; на 2019 год - 652799035 тыс. рублей; на 2020 год - 658760435 тыс. рублей; на 2021 год - 751286708 тыс. рублей;

– объем средств из внебюджетных источников - 1841529172,8 тыс. рублей, в том числе: на 2018 год - 602473152,7 тыс. рублей; на 2019 год - 467578121,2 тыс. рублей; на 2020 год - 414921998,2 тыс. рублей; на 2021 год - 356555900,7 тыс. рублей.

Параметры финансового обеспечения проектов (программ) Программы развития ТС:

– общий объем финансового обеспечения реализации проектов (программ) Программы - 2965259554,3 тыс. рублей, в том числе: на 2018 год - 953929798,3 тыс. рублей; на 2019 год - 709250409,9 тыс. рублей; на 2020 год - 656011434,9 тыс. рублей; на 2021 год - 646067911,2 тыс. рублей; из них:

– объем бюджетных ассигнования федерального бюджета - 1217988765,3 тыс. рублей, в том числе: на 2018 год - 327351563 тыс. рублей; на 2019 год - 271598424,7 тыс. рублей; на 2020 год - 278869409,4 тыс. рублей; на 2021 год - 340169368,2 тыс. рублей (уточняется в рамках формирования федерального бюджета на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов);

– объем бюджетных ассигнований консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 51542500 тыс. рублей, в том числе: на 2018 год - 43993300 тыс. рублей; на 2019 год - 720500 тыс. рублей; на 2020 год - 6681900 тыс. рублей; на 2021 год - 146800 тыс. рублей;

– объем средств из внебюджетных источников - 1695728289 тыс. рублей, в том числе: на 2018 год - 583584935,3 тыс. рублей; на 2019 год - 436931485,2 тыс. рублей; на 2020 год - 369460125,5 тыс. рублей; на 2021 год - 305751743 тыс. рублей.

Программой развития ТС предусмотрено строительство и реконструкция участков федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой» (далее – мероприятие). Строительство и реконструкцию участков автомобильной дороги предусмотрено осуществлять по этапам, включая инженерные изыскания, разработку и проведение государственной экспертизы проектной документации.

Целью и основной задачей мероприятия является доведение объемов строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования федерального значения за период 2018 - 2021 годов до 2515,1 км.

Основными ожидаемыми результатами реализации запланированного мероприятия является ускорение развития регионов Дальневосточного федерального округа и повышение устойчивости функционирования транспортной системы.

Сроки реализации строительства и реконструкции участков федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой» - 2010 - 2020 годы.

Общий объем финансирования за счет средств федерального бюджета составляет 19409,6 млн. рублей, в том числе по годам:

2010 – 2017 гг. – 9553,7 млн. рублей;

2017 г. – 1771,2 млн. рублей;

2018 г. – 3349,3 млн. рублей;

2019 г. – 3288,1 млн. рублей;

2020 г. – 1447,3 млн. рублей.

Государственная программа «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018 - 2022 годы»

Направление развития транспортной системы Республики Саха (Якутия) определяет Государственная программа «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018 - 2022 годы» (утверждена указом Главы Республики Саха (Якутия) № 2220 от 27.11.2017 г. изменениями на 14 января 2019 г.), далее – Программа развития ТС РС (Я).

Целью программы развития ТС РС (Я) является создание транспортной системы, обеспечивающей конкурентоспособное развитие базовых и новых отраслей производства, комфортные условия проживания, коммуникативную свободу и транспортную мобильность населения.

Программа развития транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) включает в себя следующие направления (подпрограммы):

- «Обеспечивающая подпрограмма»;
- «Железнодорожный транспорт»;
- «Воздушный транспорт»;
- «Водный транспорт»;
- «Дорожное хозяйство»;
- «Автомобильный транспорт».

Программа разработана на период 2018-2022 гг.

Объем финансового обеспечения Программы составляет 66 057 185,33 тыс. рублей, в том числе: 2018 год - 16 135 563,17 тыс. руб., 2019 год - 17 042 891,82 тыс. руб., 2020 год - 6 338 119,49 тыс. руб., 2021 год - 6 797 558,16 тыс. руб., 2022 год - 6 483 624,91 тыс. рублей

Объемы и источники финансирования Программы развития ТС РС (Я):

– за счет средств федерального бюджета - 19 874 099,00 тыс. рублей, в том числе по годам: 2018 год - 7 172 173,20 тыс. рублей, 2019 год - 7 569 717,20 тыс. рублей, 2020 год - 3 893 380,80 тыс. рублей, 2021 год - 1 172 513,90 тыс. рублей, 2022 год - 66 313,90 тыс. рублей

– за счет средств местных бюджетов - 0,00 тыс. рублей.

– за счет средств внебюджетных источников - 13 976 725,81 тыс. рублей, в том числе по годам 2018 год - 2 449 521,52 тыс. рублей, 2019 год - 3 399 985,11 тыс. рублей, 2020 год - 3 062 366,01 тыс. рублей, 2021 год - 2 382 659,57 тыс. рублей, 2022 год - 2 682 193,60 тыс. рублей.

Транспортная стратегия Республики Саха (Якутия)

Транспортная стратегия Республики Саха (Якутия) (далее – транспортная стратегия РС (Я)) на период до 2025 г. утверждена постановлением Правительства Республики Саха (Якутия) от 31 мая 2004 г, № 258.

Транспортная стратегия РС (Я) в части, касающейся муниципального образования «Город Мирный», содержит мероприятия по автомобильному и железнодорожному транспорту.

Также на отдаленную перспективу в настоящее время изучаются варианты строительства Трансконтинентальной железнодорожной линии с выходом на Берингов пролив. Северо-Сибирской и Полярной широтных магистралей. Эти проекты включают как соединительные линии железную дорогу Беркакит-Томмот-Якутск, а также меридиональные железнодорожные магистрали на г. Ленск, г. Мирный.

Проект стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия)

Проект стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) (далее – проект стратегии СЭР РС (Я)) на период до 2030 года с определением целевого видения до 2050 года утвержден постановлением Правительства Республики Саха (Якутия) от 26.12.2016 г. № 455.

Для обеспечения межрайонной и региональной транспортной доступности в качестве основных инфраструктурных проектов планируется строительство нового аэропорта в г. Мирный, реконструкция аэропортовой сети и развитие малой авиации, строительство автодорог А-331 «Виллой» и 98К-004 «Анабар».

Флагманским проектом проекта стратегии СЭР РС (Я) является развитие транспортно-экономического коридора «Ленск - Мирный - Сунтар - Нюрба - Вилуйск – Якутск».

Транспортно-экономический коридор представляет собой комплекс проектов в различных областях, нацеленный на повышение комплексной взаимосвязанности Западной и Центральной экономических зон Республики Саха (Якутия). Основой транспортно-экономического коридора является транспортная инфраструктура в виде федеральной автодороги А-331 «Виллой», а также судоходных участков реки Виллой. Транспортно-экономический коридор обеспечит более тесные устойчивые социально-экономические связи между двумя столицами (г. Якутск - столица Республики Саха (Якутия) и г. Мирный - столица алмазной провинции). Вдоль указанной транспортной артерии расположены такие точки роста как Ленск, Сунтар, Нюрба, Вилуйск, Верхневилуйск, Бердигестях. Развитие экономического коридора будет способствовать расширению и интенсификации межрайонного сотрудничества, и будет способствовать повышению мобильности населения.

Формирование каркаса пространственного развития Республики Саха (Якутия).

Развитие транспортных путей республики имеет пять направлений для формирования каркаса пространственного развития, эффективное использование которого приведет к развитию всех отраслей экономики. Одним из направлений является Лено-Вилуйское кольцо (Якутск - Покровск - Олекминск - Ленск - Мирный - Сунтар - Нюрба - Вилуйск - Якутск) с выходом на г. Иркутск.

Перечень крупных инвестиционных проектов, реализуемых (планируемых к реализации) на территории Республики Саха (Якутия) касательно муниципального образования «Город Мирный» включает в себя строительство участков федеральной автодороги А-331 «Виллой», строящейся от автодороги М-53 «Байкал» через г. Братск, г. Усть-Кут, г. Мирный до г. Якутск, инвестиционный период проекта - 2016 – 2035 гг.

Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Мирнинский район» Республики Саха (Якутия)

Стратегия социально-экономического развития муниципального образования «Мирнинский район» Республики Саха (Якутия) (далее -стратегия СЭР) утверждена решением сессии Мирнинского районного Совета депутатов от 25.04.2018 г. III-№31-16. План мероприятий стратегии СЭР утвержден постановлением Администрации Республики Саха (Якутия) от 10 июня 2018 г. № 0965.

Целью стратегии СЭР является обеспечение к 2030 году в муниципальном образовании «Мирнинский район» условия воспроизводства и роста уникального человеческого капитала на основе гармоничного сочетания:

а) качественной экономической динамики, опирающейся на формирование инновационных технологических кластеров вокруг успешно функционирующих ключевых предприятий и перспективных точек роста;

б) социально-ориентированной бюджетной, инвестиционной, экологической и инфраструктурной политики.

Приоритетами стратегии являются:

1. Развитие человеческого капитала;
2. Формирование экономики знаний;
3. Создание комфортной среды проживания;
4. Сохранение природы для будущих поколений;
5. Повышение эффективности и открытости управления территорией.

Сроки реализации стратегии:

1 этап – 2018-2019 годы;

2 этап – 2020-2022 годы;

3 этап – 2023-2025 годы;

4 этап – 2026-2030 годы.

Финансирование реализации Стратегии будет обеспечиваться за счет средств бюджета МО «Мирнинский район», бюджетов поселений Мирнинского района, привлечения средств федерального бюджета и бюджета Республики Саха (Якутия) в рамках реализации федеральных и республиканских программ и проектов, а также за счет привлечения внебюджетных источников (средств инвесторов, кредитных организаций, населения), доля которых составляет более 90%.

Объем финансирования мероприятий стратегии на 2018-2030 гг. – 659,3 млрд. рублей, в том числе за счет внебюджетных источников 623,8 млрд. руб.

Актуальным на текущий момент является строительство дороги на участке Тас-Юрях – Усть-Кут, до с. Сюльдюкар, федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой», дорог с твердым покрытием и мостовых переходов. На участках дорог от г. Мирный до удаленных поселений района необходимо организовать: сервисные центры, в рамках которых можно произвести диагностику, техническое обслуживание и ремонт машин; автозаправочные станции с целью качественного и быстрого снабжения автомобилей, мотоциклов и других самоходных машин жидким и газовым топливом, маслом, продажи фасованных нефтепродуктов, авто принадлежностей и запасных частей, а также с целью предоставления клиентам услуг по срочному техобслуживанию автомобилей; и имеющие на своей территории кафе-магазины с продажей горячих напитков и воды, сопутствующих товаров, необходимых в дороге, и снабженных экстренной связью с органами МЧС.

Исходя из постановления Правительства Республики Саха (Якутия) от 03.02.2017 г. № 34 «О социально-экономическом развитии муниципального образования «Мирнинский район» Республики Саха (Якутия)», а также распоряжения Правительства Республики Саха (Якутия) от 28.01.2015 г. № 45-р «Об утверждении Плана мероприятий по развитию здравоохранения в Мирнинском районе на 2015–2017 годы» в рамках направлений инновационного сценария развития целесообразно предусмотреть, в частности, реализацию строительства нового аэропорта г. Мирный.

Анализ Программы Комплексного развития моногорода Мирный, утверждённой Центральным проектным комитетом Республики Саха (Якутия) (протокол от «20» июня 2017 г. № Пр-02-А1-ЦПК) свидетельствует о целесообразности реализации в рамках инерционного

сценария социально-экономического развития Мирнинского района (данный сценарий описан в разделе 2 настоящей КСОДД), следующих первоочередных мероприятий:

- строительство нового аэропортового комплекса г. Мирный с новым аэродромным и аэровокзальным комплексом;
- проведение ремонта автомобильных дорог муниципального образования «Город Мирный» путем асфальтирования за счет средств бюджета РС(Я), местного бюджета;
- создание на территории моногорода «Мирный» грузовой СТО «Сфера».

В соответствии со Стратегией социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года Мирнинский район планируется встроить в программу создания транспортно-экономического коридора «Ленск – Мирный – Сунтар – Нюрба – Вилюйск – Якутск», нацеленный на повышение комплексной взаимосвязанности Западной и Центральной экономических зон Республики Саха (Якутия). Транспортно-экономический коридор обеспечит более тесные устойчивые социально-экономические связи между двумя столицами (Якутск – столица Республики Саха (Якутия) и Мирный – столица алмазной провинции). Основой транспортно-экономического коридора является транспортная инфраструктура в виде федеральной автодороги А-331 «Вилюй» и судоходных участков реки Вилюй.

1.4.3 Общий перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры

Общий перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры, запланированных документами территориального и стратегического планирования на федеральном, региональном и местном уровнях представлен в таблице 1.

Таблица 1 - Общий перечень мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование	Вид работ	Категория	Количество объектов	Протяженность, км	Срок реализации, г	Документ –основание
Воздушный транспорт							
Объекты федерального значения							
1	Обновление авиапарка	Р	-	-	-	2018-2024	ГП РС(Я) "Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018-2022 годы"
2	Строительство аэропортового комплекса федерального значения с новым аэродромным и аэровокзальным комплексом г. Мирный	С	-	1 объект	-	2020-2030	Планы деятельности АК "АЛРОСА" (ПАО) (исх. № № А02-200-210-1712/947 от 06.10.2017), ГП РС(Я) "Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018-2022 годы"
3	Строительство взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Мирный	С	-	1 объект	-	2020-2030	Планы деятельности АК "АЛРОСА" (ПАО) (исх. № № А02-200-210-1712/947 от 06.10.2017), ГП РС(Я) "Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018-2022 годы"
Автомобильный транспорт							
Объекты федерального значения							
4	Строительство транспортно-экономического коридора «Ленск – Мирный – Сунтар – Нюрба – Вилюйск – Якутск»	С	-	-	-	до 2030	Стратегия социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года
5	Строительство автодорожного коридора Республика Саха (Якутия) - Восточная Сибирь	С	-	-	-	после 2030	Схема территориального планирования Республики Саха (Якутия)

№ п/п	Наименование	Вид работ	Категория	Количество объектов	Протяженность, км	Срок реали- зации, г	Документ –основание
	(Якутск – Вилюйск - Мирный - Тура - Игарка) на участке Мирный - Тура						
Объекты регионального значения							
6	Строительство транспортно-логистического центра в г. Мирный со строительством ангаров под склады организацией услуг по обработке, хранению, таможенному оформлению и транспортировке грузов	С	-	1 объект	-	2020-2030	ГП РС(Я) "Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018-2022 годы"
7	Асфальтирование участка дороги Мирный - Алмазный - Арылах	С	-	-	-	2030	ГП РФ "Развитие транспортной системы" ГП РС(Я) "Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018-2022 годы" МП "Содержание, ремонт и строительство автомобильных дорог"
8	Реконструкция федеральной автомобильной дороги А-331 «Вилюй», участок км 2 - км 210	Р	III	-	208	2016–2035	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»
9	Реконструкция федеральной автомобильной дороги А-331 «Вилюй», участок км 216 + 013 - км 240 + 327	Р	IV	-	25,6	2016–2035	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»

№ п/п	Наименование	Вид работ	Категория	Количество объектов	Протяженность, км	Срок реализации, г	Документ –основание
10	Реконструкция федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой», участок км 264 + 000 - км 561 + 046	Р	III	-	297,05	2016–2035	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»
11	Реконструкция федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой», участок км 15 + 000 - км 149 + 000 (Усть-Кут - Верхнемарково)	Р	III	-	134	2016–2035	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»
12	Строительство федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой», участок км 2134 + 740 - км 1310 + 585 (существующий автозимник)	С	III	-	824,46	2016–2035	Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»
13	Реконструкция региональной автомобильной дороги 98К-004 «Анабар» (на участке Ленск – Мирный - Удачный) - 764 км	Р	-	-	-	2020	Схема территориального планирования Республики Саха (Якутия)
Объекты местного значения							
Улично-дорожная сеть							
14	Строительство подъездной автомобильной дороги общего пользования "г. Мирный - аэропорт", предназначенной для доступа автотранспортных средств до объектов аэродромного комплекса	С	IV	-	5,69	2020-2030	Планы деятельности АК "АЛРОСА" (ПАО) (исх. № № А02-200-210-1712/947 от 06.10.2017), ГП РС(Я) "Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018-2022 годы"

№ п/п	Наименование	Вид работ	Категория	Количество объектов	Протяженность, км	Срок реализации, г	Документ –основание
15	Магистральные дороги регулируемого движения	С/Р	-	-	0,46	до 2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
16	Магистральные улицы районного значения	С/Р	-	-	9,97	до 2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
17	Улицы и дороги местного значения, в жилой застройке	С/Р	-	-	14,95	до 2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
18	Проезды	С/Р	-	-	2,19	до 2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
19	Асфальтирование автомобильных дорог муниципального образования «Город Мирный»	Ремонт	-	-	-	2020-2030	Планы деятельности АК "АЛРОСА" (ПАО) (исх. № № А02-200-210-1712/947 от 06.10.2017), ГП РС(Я) "Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018-2022 годы"
Объекты дорожного сервиса							
20	Строительство автозаправочного комплекса легковых автомобилей в г. Мирный	С	-	1 объект	-	2018	Программа комплексного развития моногорода Мирный, утв. ЦПК РС(Я) от 20.06.2017 г. № Пр-02-А1-ЦПК
21	Строительство грузового СТО «Сфера»	С	-	1 объект	-	2018-2020	Программа комплексного развития моногорода Мирный, утв. ЦПК РС(Я) от 20.06.2017 г. № Пр-02-А1-ЦПК

№ п/п	Наименование	Вид работ	Категория	Количество объектов	Протяженность, км	Срок реализации, г	Документ –основание
22	Строительство гаражного комплекса, мощностью 200 машино-мест	С	-	1 объект	-	2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
23	Строительство станции технического обслуживания, общей мощностью 21 пост	С	-	3 объекта	-	2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
24	Строительство автозаправочной станции, мощностью 2 топливо-раздаточные колонки	С	-	1 объект	-	2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
25	Строительство автогазозаправочной колонки, общей мощностью 4 топливораздаточных колонки	С	-	2 объекта	-	2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
26	Строительство наземной стоянки грузового транспорта, мощностью 80 машино-мест	С	-	1 объект	-	2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
27	Реконструкция автозаправочных станций	Р	-	3 объекта	-	2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
Изменение планировочных решений на пересечениях							
28	Изменение типа перекрестка на ул. Заречная - ул. Южная	Р	-	1 объект	-	2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"
29	Изменение типа перекрестка ш. Кирова (р-н Аэропорта)	Р	-	1 объект	-	2035	Генеральный план муниципального образования "Город Мирный"

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

Основу уличной сети составляют улицы и дороги, по которым осуществляется пропуск массового пассажирского транспорта, грузового автотранспорта и интенсивных потоков легкового транспорта. Основные транспортные артерии города ш. Кирова, Ленинградский проспект, ул. Аммосова, ш. Кузакова обеспечивают транспортные связи центральной части города с жилыми кварталами и промышленно-коммунальными зонами, а также являются вводами в город основных автодорог (Ленск – Мирный, Мирный – Чернышевск, Айхал, Удачный).

В пределах городской территории насчитывается 3 капитальных автотранспортных искусственных сооружения, в том числе 2 моста (через р. Ирелях, по дороге в мкр. Заречный) и 1 путепровод (ш. Кузакова). Транспортные развязки в разных уровнях в г. Мирный отсутствуют.

Категории городских улиц и дорог приняты по карте развития транспортной инфраструктуры генерального плана г. Мирный и актуализированы в соответствии с табл. 11.1 и табл. 11.6 СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*)

Согласно генеральному плану муниципального образования «Город Мирный» протяженность магистральных улиц общегородского значения: 2-го класса - регулируемого движения — 5,876 км, магистральных улиц общегородского значения: 3-го класса - регулируемого движения — 4,035 км, магистральных улиц районного значения — 13,885 км, улиц и дорог местного значения: улиц в зонах жилой застройки — 8,444 км, улиц и дорог местного значения: улиц и дорог в производственных зонах — 1,521 км, проездов основных — 12,229 км, проездов второстепенных — 1,455 км.

В соответствии с Формой 3-ДГ (мо) на конец 2017 г. общая протяженность автомобильных дорог местного значения с твердым покрытием составляет 43,5 км, из них 36,2 км – с усовершенствованным покрытием.

Паромные и ледовые переправы на территории муниципального образования «Город Мирный» отсутствуют.

Левоповоротные карманы и переходно-скоростные полосы на УДС города не организованы.

Улично-дорожная сеть г. Мирный имеет прямоугольную планировочную схему и формируется магистральными улицами общегородского и районного значения, улицами и дорогами местного значения. В северной части города размещены производственные и коммунально-складские зоны. Главные транспортные оси города образованы шоссе Кузакова, шоссе 50 лет Октября, улицей Ленина, улицей Мухтуйская – в широтном направлении, шоссе Кирова, Ленинградским проспектом, автодорогой Мирный-Заречный с мостовым переходом – в меридиональном направлении. Схема сети улиц и дорог г. Мирный показана на рисунке 1 и в Приложении А.

Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» составлена характеристика сети улиц и дорог, входящих в опорную сеть (таблица 2).

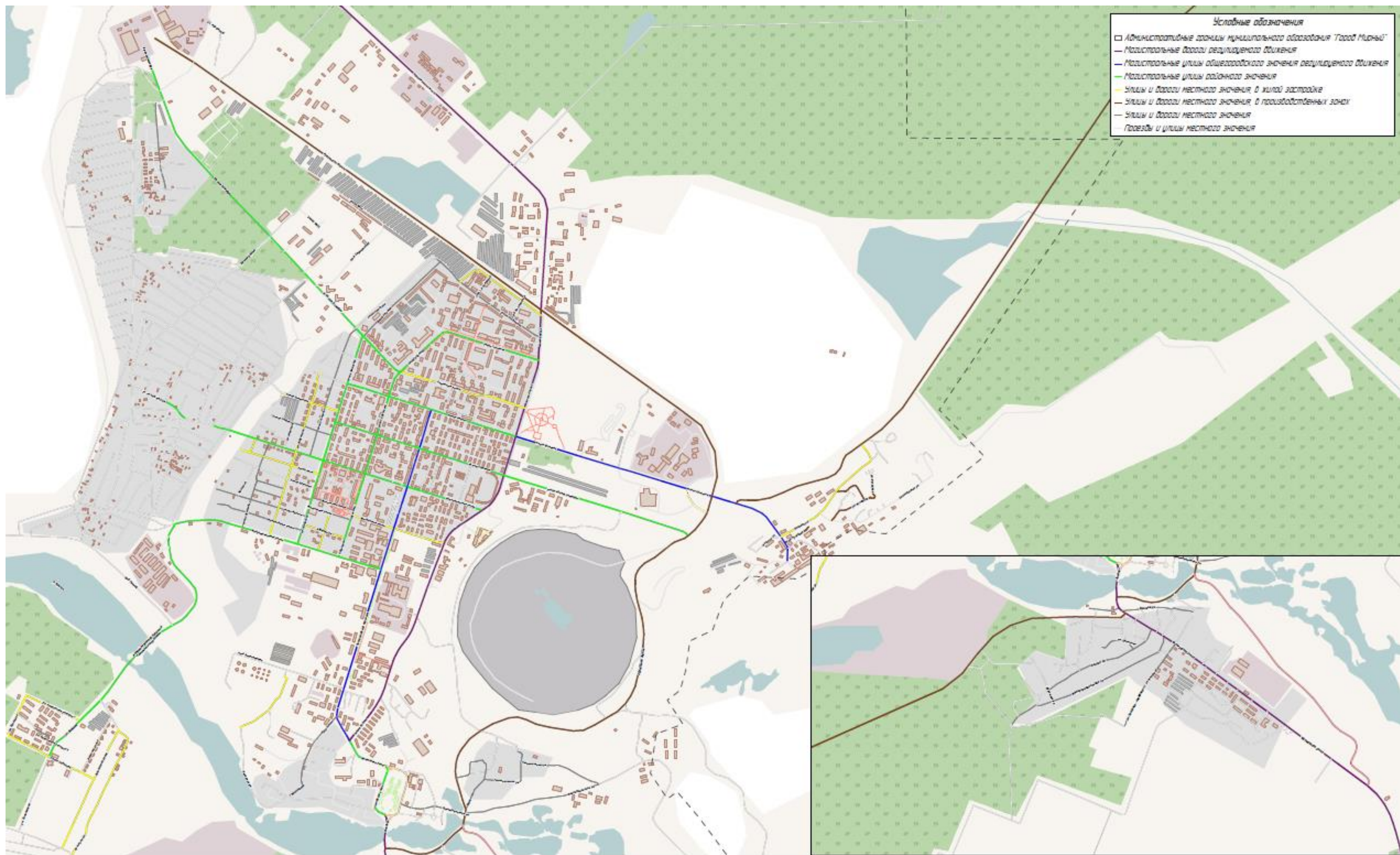


Рисунок1 - Схема сети улиц и дорог г. Мирный

Таблица 2 – Характеристика сети улиц и дорог, входящих в опорную сеть г. Мирный

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Протяженность, п.м.	Ширина полосы движения, м	Количество полос движения	Центральная разделительная полоса	Расчетная скорость движения, км/ч
1	ул. Амакинская. Участок 1	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	467		2	отсутствует	30-50
	ул. Амакинская. Участок 2	Проезд основной	162	3	2	отсутствует	40
2	ул. Аммосова. Участок 1	Проезд второстепенный	670	3,5	1	отсутствует	30
	ул. Аммосова. Участок 2	Магистральная улица районного значения	1367	3,6-4,0	2	отсутствует	50-70
3	ул. Бабушкина	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	1006	2,5-3,5	2	отсутствует	30-50
4	ул. Бабушкина-медвытрезвитель	Магистральная улица районного значения	318	3,6	2	отсутствует	50-70
5	ул. Бобкова	Магистральная улица районного значения	422,53	3,2-3,6	2	отсутствует	50-70
6	ул. Гагарина	Проезд основной	855	3	2	отсутствует	40
7	ул. Дорожная	Проезд второстепенный	72	3,5	1	отсутствует	30
8	ул. Звездная-кладбище	Проезд основной	288	3-3,2	2	отсутствует	40
9	ул. Индустриальная	Магистральная улица районного значения	1050	3,8-4	2	отсутствует	50-70
10	ул. Интернациональная	Проезд основной	1150	2,7-3,2	2	отсутствует	40
11	ул. Комсомольская	Магистральная улица районного значения	1631,79	3,5-3,75	2	отсутствует	50-70
12	шоссе Кирова	Магистральная улица общегородского значения 2-го класса - регулируемого движения	3955	3,7	2	отсутствует	60-80

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Протяжен- ность, п.м.	Ширина полосы движения, м	Количество полос дви- жения	Центральная разделитель- ная полоса	Расчетная скорость движения, км/ч
13	шоссе Кузакова	Магистральная улица общегородского значе- ния: 3-го класса - регу- лируемого движения	1852	3,7	2	отсутствует	50-70
14	ул. Куницына	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	278	2,5-3,5	2	отсутствует	30-50
15	ул. Лазо. Участок 1	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	513	3,1-3,2	2	отсутствует	30-50
	ул. Лазо. Участок 2	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	90	3,2-4	1	отсутствует	30-50
16	ул. Ленина	Магистральная улица районного значения	1105	3,3-4,2	2	отсутствует	50-70
17	Ленинградский пр-т	Магистральная улица общегородского значе- ния: 3-го класса - регу- лируемого движения	2181,91	3,75-4,5	2	отсутствует	50-70
18	ул. Лесная	Проезд основной	903	2,4-3,5	2	отсутствует	40
19	ул. Московская. Участок 1	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	602	3,3-3,5	2	отсутствует	30-50
	ул. Московская. Участок 2	Проезд второстепенный	274	4	1	отсутствует	30
20	ул. Мухтуйская	Магистральная улица общегородского значе- ния 2-го класса - регу- лируемого движения	1921	4-5,5	2	отсутствует	60-80

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Протяжен- ность, п.м.	Ширина полосы движения, м	Количество полос дви- жения	Центральная разделитель- ная полоса	Расчетная скорость движения, км/ч
21	ул. Некрасова	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	380	3,5	2	отсутствует	30-50
22	ул. Ойунского	Магистральная улица районного значения	1228,39	3,75	2	отсутствует	50-70
23	ул. П. Лумумбы	Проезд основной	558	2-2,5	2	отсутствует	40
24	ш. 50 лет Октября	Магистральная улица районного значения	2547	3,2-4,3	2	отсутствует	50-70
25	ул. Первомайская	Проезд основной	530	3	2	отсутствует	40
26	ул. Соболева	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	615	3	2	отсутствует	30-50
27	ул. 40 лет Октября	Магистральная улица районного значения	1005	3,3-3,7	2	отсутствует	50-70
28	ул. Советская	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	812	3,3-3,7	2	отсутствует	30-50
29	ул. Солдатова	Проезд основной	780	3,7-4	2	отсутствует	40
30	ул. Тихонова	Магистральная улица районного значения	616	4,5-5,5	2	отсутствует	50-70
31	ул. Фрунзе	Проезд основной	615	3	2	отсутствует	40
32	ул. Павлова	Магистральная улица районного значения	376	4,1-4,3	2	отсутствует	50-70
33	сооружение автодорога 24 квартала, ул. Аммосова от угла ш. 50 лет Октября – банный комплекс до пово- рота на ул. Солдатова	Проезд основной	660	3,4-3,6	2	отсутствует	40

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Протяжен- ность, п.м.	Ширина полосы движения, м	Количество полос дви- жения	Центральная разделитель- ная полоса	Расчетная скорость движения, км/ч
34	автодорога 24 квартала (проезд 1-й Северный от объездной автодороги, идущей параллельно рудовозной автодороге, до ул. Солдатова между домами № 1А (здание ГСЭН) и жилым домом № 3)	Проезд второстепенный	130	2,6-3	2	отсутствует	30
35	автодорога 24 квартала (проезд 2-й Северный от объездной автодороги, идущей параллельно рудовозной автодороге, до ул. Солдатова между жилым домом № 15 и развлекательным центром «Мир»)	Проезд второстепенный	133	2,6-3	2	отсутствует	30
36	автодорога ул. Комсомольская-общественные огороды	Магистральная улица районного значения	125	3,25	2	отсутствует	50-70
37	автодорога Мирный-Заречный с мостовым переходом	Магистральная улица районного значения	1776	3,6	2	отсутствует	50-70
38	ул. Иреляхская. Участок 1	Проезд основной	157	3-3,3	2	отсутствует	40
	ул. Иреляхская. Участок 2	Проезд второстепенный	176	3,5-4	1	отсутствует	30
39	автодорога от проспекта Ленинградский на плотину	Магистральная улица районного значения	727	3,5	2	отсутствует	50-70
40	ул. Восточная	Улицы и дороги местного значения: улицы в	825	3,5-4,5	2	отсутствует	30-50

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Протяжен- ность, п.м.	Ширина полосы движения, м	Количество полос дви- жения	Центральная разделитель- ная полоса	Расчетная скорость движения, км/ч
		зонах жилой застройки					
41	ул. Южная	Проезд основной	458	3	2	отсутствует	40
42	ул. Газовиков	Проезд основной	559	2,5	2	отсутствует	40
43	ул. Геологическая. Участок 1	Проезд основной	404	3	2	отсутствует	40
	ул. Геологическая. Участок 2	Проезд основной	392	3	2	отсутствует	40
	ул. Геологическая. Участок 3	Проезд основной	220	3	2	отсутствует	40
44	ул. Весенняя	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	235	3	2	отсутствует	30-50
45	ул. 8 Марта	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	273	3-3,5	2	отсутствует	30-50
46	ул. Целинная	Проезд основной	295	2,3	2	отсутствует	40
47	ул. Ромашовка. Участок 1	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	299	3,5	2	отсутствует	50
	ул. Ромашовка. Участок 2	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	243	3,5	2	отсутствует	50
48	ул. Экспедиционная. Участок 1	Проезд основной	279	3	2	отсутствует	40
	ул. Экспедиционная. Участок 2	Проезд основной	126	3	2	отсутствует	40

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Протяжен- ность, п.м.	Ширина полосы движения, м	Количество полос дви- жения	Центральная разделитель- ная полоса	Расчетная скорость движения, км/ч
	ул. Экспедиционная. Уча- сток 3	Проезд основной	355	3	2	отсутствует	40
	ул. Экспедиционная. Уча- сток 4	Проезд основной	172	3	2	отсутствует	40
	ул. Экспедиционная. Уча- сток 5	Проезд основной	409	3	2	отсутствует	40
	ул. Экспедиционная. Уча- сток 6	Проезд основной	90	3	2	отсутствует	40
49	ул. Кузьмина	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	1164	3	2	отсутствует	30-50
50	ул. Нагорная	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	561	3	2	отсутствует	30-50
51	ул. Ленская. Участок 1	Проезд основной	193	3	1	отсутствует	40
	ул. Ленская. Участок 2	Проезд основной	443	3-3,5	1	отсутствует	40
52	ул. Набережная. Участок 1	Проезд основной	107	3,5	1	отсутствует	40
	ул. Набережная. Участок 2	Проезд основной	145	3,5	1	отсутствует	40
53	объездная дорога ул. Сол- датова	Улицы и дороги местно- го значения: улицы в зонах жилой застройки	623	3,4-4	2	отсутствует	30-50
54	ул. 40 лет ЯАССР	Магистральная улица районного значения	322	3,2-3,5	2	отсутствует	50-70
55	ул. Транспортная	Проезд основной	157	3	2	отсутствует	40
56	ул. Ручейная. Участок 1	Улицы и дороги местно- го значения: улицы и дороги в производ- ственных зонах	198	2,25-3,5	2	отсутствует	50

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Протяжен- ность, п.м.	Ширина полосы движения, м	Количество полос дви- жения	Центральная разделитель- ная полоса	Расчетная скорость движения, км/ч
	ул. Ручейная. Участок 2	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	565	2,25-3,5	2	отсутствует	50
	ул. Ручейная. Участок 3	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	140	2,25-3,5	2	отсутствует	50
	ул. Ручейная. Участок 4	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	76	2,25-3,5	2	отсутствует	50
57	ул. Титова	Проезд основной	401	2,5-2,7	2	отсутствует	40
58	пер. 1-й Пионерский	Проезд основной	183	3,5	1	отсутствует	40
59	пер. 2-й Пионерский	Проезд основной	183	3	1	отсутствует	40

1.6 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов городского поселения, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

1.6.1 Организация движения транспортных средств

К настоящему времени разработано существенное количество методов и средств организации дорожного движения (ОДД), начиная от классических, опирающихся на использование традиционных знаков дорожного движения и разметки, и заканчивая инновационными методами, применяющимися в составе интеллектуальных транспортных систем (ИТС).

На пересечениях и примыканиях организация движения может осуществляться посредством светофорного регулирования, саморегулируемого кольцевого пересечения, пересечения в разных уровнях, канализирования транспортных потоков, устройства переходно-скоростных полос, а также в нерегулируемом режиме.

В таблице 3 приведен перечень пересечений, оборудованных светофорным регулированием, на УДС г. Мирный.

Основными методами организации дорожного движения на перегонах являются: ограничение и контроль скоростного режима, введение одностороннего движения, ограничение въезда, запрет движения ТС.

Автомобильные дороги с конструктивно выделенной разделительной полосой, использующейся для разделения транспортных потоков противоположных направлений на УДС, в г. Мирный не устроены.

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Одностороннее движение в г. Мирный организовано по ул. Московская.

Таблица 3 – Перечень пересечений, оборудованных светофорным регулированием, на УДС г. Мирный

№ п/п	Наименование главной дороги/улицы	Наименование второстепенной дороги/улицы	Тип пересечения	Способ организации движения
1	ул. 50 лет Октября	ул. Аммосова	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
2	ул. Аммосова	ул. Комсомольская	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
3	ул. Аммосова	ул. Индустриальная	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
4	Ленинградский пр-кт	ул. Индустриальная	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
5	ул. Ойунского	ул. Комсомольская	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
6	Ленинградский пр-кт	ул. Комсомольская	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
7	ш. Кирова	ул. Комсомольская	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
8	ул. Павлова	ул. Совесткая	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
9	ул. Павлова	ул. Тихонова	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
10	ш. Кирова	ул. Тихонова	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
11	ул. Тихонова	проезд к университету	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
12	ш. Кирова	ул. Советская	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
13	ул. Ойунского	ул. 40 лет Октября	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
14	Ленинградский пр-кт	ул. 40 лет Октября	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
15	ш. Кирова	ул. 40 лет Октября	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
16	ул. Ленина	ул. Ойунского	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
17	Ленинградский пр-кт	ул. Московская, участок 1	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
18	ул. Ленина	Ленинградский пр-кт	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
19	Ленинградский пр-кт	ш. Кирова	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1
20	ш. Кирова, ул. Ленина	ш. Кузакова	в одном уровне	светофор типа: Т.1, П.1

В целях повышения безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети муниципального образования «Город Мирный» введено ограничение скоростного режима, представленное в таблице 4.

Таблица 4 – Перечень улиц, на которых установлено ограничение скоростного режима

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Участок дороги, на котором введено ограничение скоростного режима	Разрешенная максимальная скорость движения, км/ч
1	ш. Кузакова	от съезда перед путепроводом над Рудозной дорогой до ул. Логовая	40
2	ул. Ленина	от Ленинградского пр-кта до ул. Ойунского	40
3	Ленинградский пр-т	от ул. 40 лет Октября до ул. Комсомольская	40
4		от ул. Комсомольская до ул. Московская	40
5	ул. Павлова	от проезда после ул. Тихонова до ул. Советская	40
6	автодорога Мирный-Заречный с мостовым переходом	от заезда за мостом через р. Ирелях до ул. Бабушкина-медвытрезвитель	50

При изучении переданных документов была собрана информация о размещении и количестве искусственных неровностей на улицах муниципального образования «Город Мирный», представленная в таблице 5.

Графическое отображение расположения участков УДС, на которых установлено ограничение скоростного режима, а также расположение искусственных неровностей представлено на рисунке 2.

Таблица 5 - Перечень искусственных неровностей в г. Мирный

№ п/п	Местоположение	Количество ИН	Конструкция	Участок дороги, на котором расположены ИН
1	ул. Индустриальная	2	монолитная	от ул. Аммосова до ул. Весенняя
2	ул. Комсомольская	4	монолитная	от ул. Ойунского до заезда во двор, после Ленинградского проезда межд 2 и 3 заездами во двор в сторону ш. Кирова
3	шоссе Кузакова	2	монолитная	после заезда к АГНКС перед остановкой в сторону аэропорта
4	ул. Ленина	4	монолитная	от ул. Аммосова до ул. Ойунского (1й заезд во двор в стор ул. Ойунского, после Ленинградского пр-кта перед остановкой в сторону аэропорта)
5	Ленинградский пр-т	6	монолитная	от ул. 40 лет Октября до ул. Комсомольская (за остановкой), в районе Ленинградского пр-кта д.7, на участке от ул. Иреляхская до ш. Кирова
6	ул. Павлова	2	монолитная	напротив детской поликлиники
7	ш. 50 лет Октября	4	монолитная	от ул. Ойунского до ул. Аммосова (первый заезд во дворы), от ул. Аммосова до ул. Ойунского
8	ул. 40 лет Октября	2	монолитная	от ул. Аммосова до ул. Ойунского (за остановкой на пешеходном переходе)
9	ул. Советская	2	монолитная	от ул. Ойунского после 3го заезда во двор на пешеходном переходе
10	ул. Солдатова	2	монолитная	от ул. Северная 1-я до ул. Северная 2-я (на пешеходном переходе)
11	ул. Тихонова	2	монолитная	от ш. Кирова после заезда во двор перед остановкой (на пешеходном переходе)

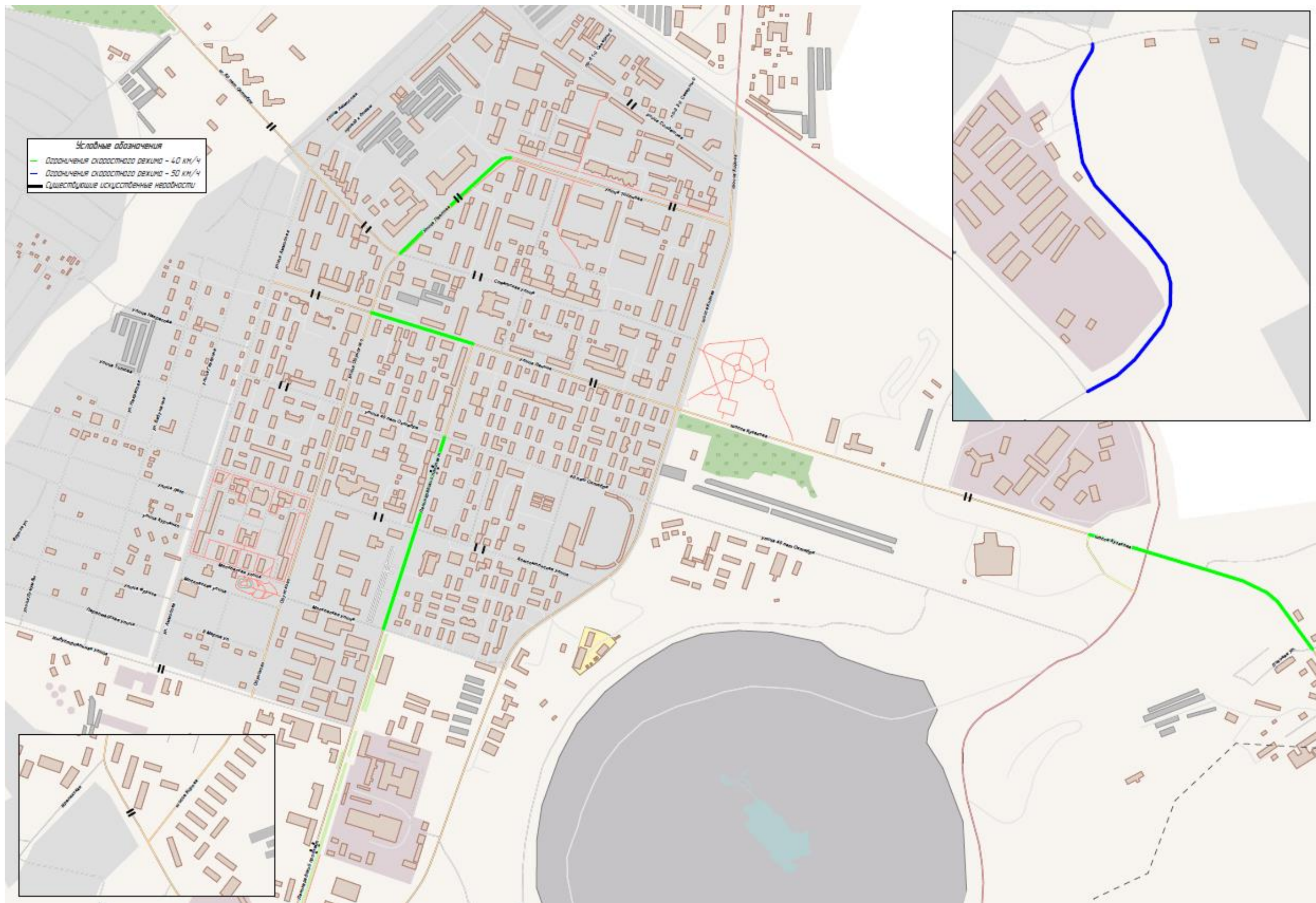


Рисунок 2 - Схема ограничений скоростного режима и размещения ИН в г. Мирный.

Запрет движения грузового транспорта, реализующийся с помощью знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», установлены по:

- ш. 50 лет Октября (от ул. Аммосова до ул. Павлова);
- ул. Ленина;
- ул. 40 лет Октября (от ул. Аммосова до ш. Кирова);
- ул. Комсомольская;
- ул. 8 Марта;
- ул. Ойунского;
- ул. Весенняя;
- ул. Совесткая;
- ул. Тихонова;
- ул. Павлова;
- Ленинградский пр-кт (от ул. Московская до ул. Ленина).

Движение грузовых транспортных средств с опасными грузами организовано по ул. Заречная и ул. Рудовозная.

Движение грузового транспорта и грузового транспорта с опасными грузами на территории муниципального образования «Город Мирный» представлено на рисунке 3.

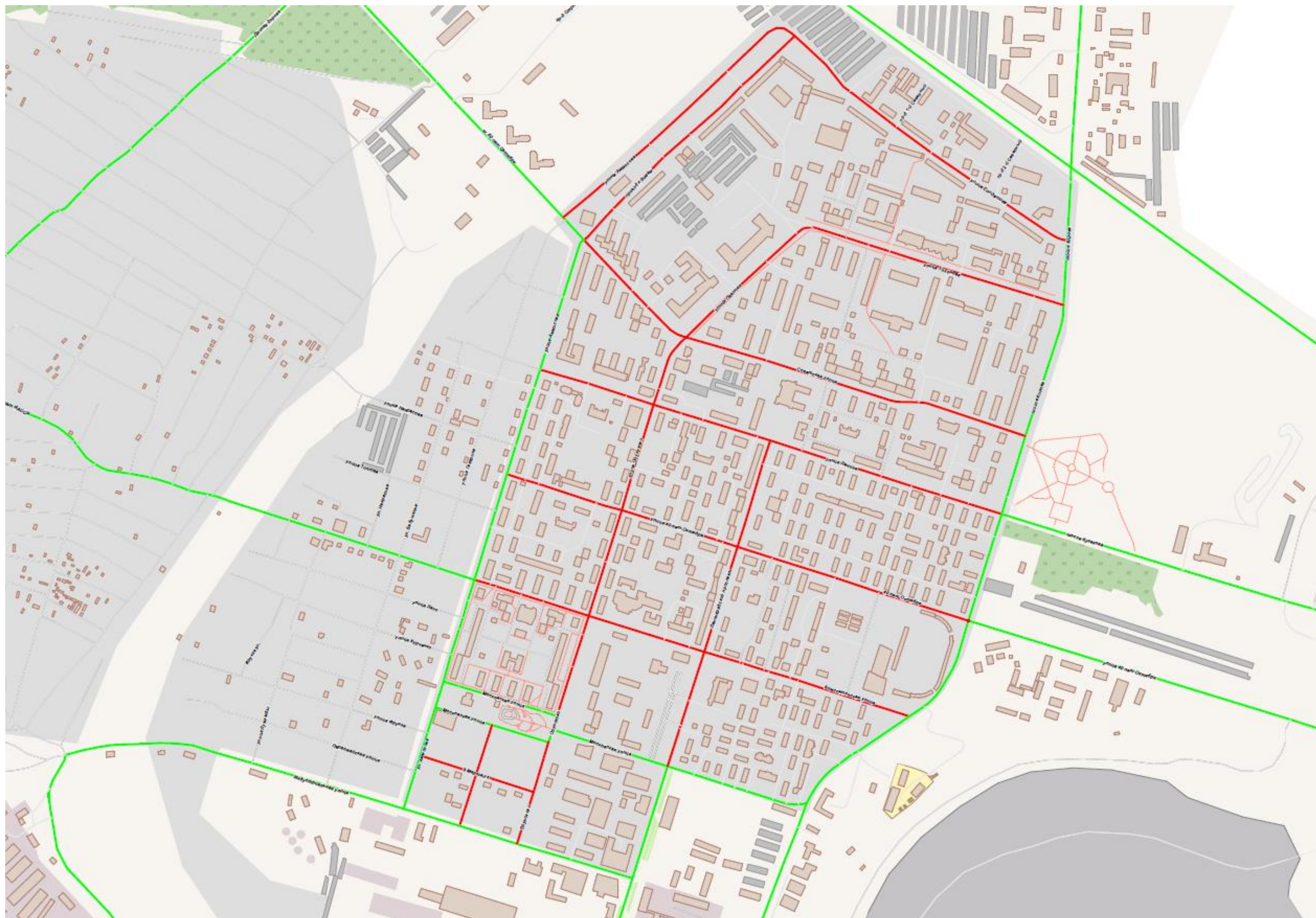


Рисунок 3 - Схема ограничений на движение грузовых ТС в г. Мирный

На территории муниципального образования «Город Мирный» действует система ТРАФИК-СКАНЕР-K2 – аппаратно-программный комплекс фотовидеофиксации нарушений ПДД на перекрестках и железнодорожных переездах с одновременным распознаванием государственных регистрационных знаков (ГРЗ) транспортных средств (ТС).

Данный комплекс обеспечивает исключительно высокое качество видеозображения при любых погодных условиях в дневное и ночное время и максимально высокий уровень корректной детекции нарушений ПДД на контролируемом участке.

Видео и метаданные в процессе хранения и передачи во внешние информационные системы надежно защищены от несанкционированного доступа. Поддерживается разграниченный доступ к управлению комплексом и его функциям.

ТРАФИК-СКАНЕР-K2 установлен на следующих участках улично-дорожной сети г. Мирный:

- ш. Кирова (от ул. Фабричная в сторону ул. Вилюйская) – 1 камера;
- ш. Кирова (от ул. Фабричная в сторону ул. Московская) – 1 камера;
- Ленинградский пр-кт (после ул. Индустриальная в сторону р. Ирелях) – 1 камера.

Улично-дорожная сеть муниципального образования «Город Мирный» обустроена стационарным освещением за исключением следующих улиц и дорог (согласно переданным ПОДД):

- ул. Бобкова;
- ул. Куницына;
- ул. Некрасова;
- ул. Первомайская;
- ул. Соболева;
- Проезд 1-й Северный;
- автомобильная дорога ул. Комсомольская - общественные огороды;
- автомобильная дорога Мирный - Заречный с мостовым переходом;
- автомобильная дорога от Ленинградского пр-та на плотину;
- ул. Иреляхская;
- ул. Южная;
- ул. Целинная;
- ул. Ленская;
- ул. 40 лет ЯАССР;
- ул. Транспортная;
- переулок 2-й Пионерский;
- объездная дорога ул. Солдатова;
- ул. Ромашовка.

Информационные знаки 6.9.1 «Предварительный указатель направлений» и 6.10.1 «Указатель направлений» в г. Мирный не установлены.

Проекты организации дорожного движения – комплекс мероприятий, направленный на оптимизацию методов организации дорожного движения на улице или отдельных ее участках для обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, своевременного формирования участников движения о дорожных условиях, обеспечения правильного использования водителями ширины проезжей части и увеличения пропускной

способности улиц. ПОДД на автомобильные дороги регионального и местного значения в г. Мирный разработаны для всех улиц, за исключением:

- ул. Вилуйское кольцо;
- ул. Курченко;
- ул. Заречная;
- ул. Космонавтов;
- ул. Звездная;
- ул. Таежная (Интеровская трасса);
- ул. Заречная;
- ул. Нижнепалаточная;
- ул. Складская;
- ул. Пду;
- ул. Гаражная;
- ул. Курчатова;
- пер. Маяковского;
- ул. Рудовозная;
- ул. Фабричная;
- пр-д Строителей;
- Молодежный пер.

1.6.2 Организация пешеходного движения

Пешее передвижение является основным и наиболее распространенным видом передвижения во всех общественных группах в мире. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

Пешеходный переход – место, где пересекаются пешеходные и транспортные потоки на одном уровне. Следовательно, он представляет повышенную опасность для всех участников дорожного движения.

На территории муниципального образования насчитывается 191 пешеходный переход. Общий перечень пешеходных переходов с указанием наличия регулирования, видом пешеходного ограждения, выносных консолей и пешеходных ограждений перильного типа представлен в таблице 6.

Таблица 6 – Оснащенность пешеходных переходов г. Мирный

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регулирования	Вид пешеходного перехода	Знаки 5.19 на выносных консолях	Пешеходные ограждения перильного типа
1	ул. Амакинская	ул. Куницына	-	наземный	-	-
2	ул. Аммосова	ул. Индустриальная	+	наземный	-	-
3		ул. Фрунзе	-	наземный	-	-
4		ул. Комсомольская	+	наземный	-	-
5		ул. Комсомольская	+	наземный	-	-
6		ул. 40 лет Октября	-	наземный	+	-
7		ул. 40 лет Октября	-	наземный	+	-
8		ул. Ленина	-	наземный	-	-
9		ул. Ленина	-	наземный	-	-
10		ул. 50 лет Октября	+	наземный	-	-
11		ул. 50 лет Октября	+	наземный	-	-
12	ул. Бабушкина	ул. Индустриальная	-	наземный	-	-
13		ул. Фрунзе	-	наземный	-	-
14		ул. Лазо	-	наземный	-	-
15		ул. Титова	-	наземный	-	-
16		дом 63	-	наземный	-	-
17	ул. Бабушкина-медвытрезвитель	дом 46	-	наземный	-	-
18		ул. Лумумбы	-	наземный	-	-
19		ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
20	ул. Бобкова	ул. Соболева	-	наземный	-	-
21		ул. Амакинская	-	наземный	-	-
22	ул. Гагарина	ул. Комсомольская	-	наземный	-	-

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
23		ул. Титова	-	наземный	-	-
24		продолжение ул. Ленина	-	наземный	-	-
25		ш. 50 лет Октября	-	наземный	-	-
26	ул. Индустриальная	ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
27		ул. Аммосова	+	наземный	-	-
28		дом 10	-	наземный	-	-
29		ул. Ойунского	-	наземный	-	-
30		ул. Ойунского	-	наземный	-	-
31		пр. Ленинградский	+	наземный	+	+
32	ул. Интернациональная	ул. Мухтуйская	-	наземный	-	-
33	ул. Комсомольская	ул. Лумумбы	-	наземный	-	-
34		ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
35		ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
36		ул. Аммосова	+	наземный	-	-
37		ул. Аммосова	+	наземный	-	-
38		ул. Ойунского	+	наземный	+	+
39		ул. Ойунского	+	наземный	+	+
40		дом 18	-	наземный	+	+
41		пр. Ленинградский	+	наземный	+	+
42		пр. Ленинградский	+	наземный	+	-
43		дом 2/1	-	наземный	+	+
44		ш. Кирова	-	наземный	-	-

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
45	ш. Кирова	ул. Рудовозная	-	наземный	-	-
46		ул. Советская	+	наземный	-	+
47		ул. Советская	+	наземный	-	+
48		ул. Ленина	+	наземный	+	+
49		ул. Ленина	+	наземный	+	+
50		дом 44 б корп. 2	-	наземный	+	+
51		ул. 40 лет Октября	+	наземный	-	+
52		ул. 40 лет Октября	+	наземный	-	-
53		ул. Комсомольская	+	наземный	+	+
54		ул. Московская	-	наземный	-	+
55	ш. Кузакова	ш. Кирова	+	наземный	-	+
56		Комбинат горно- обогажительный	-	наземный	-	-
57		ул. Ручейная	-	наземный	-	-
58	ул. Лазо	ул. Комсомольская	-	наземный	-	-
59	ул. Ленина	ул. Аммосова	-	наземный	-	-
60		дом 3	-	наземный	+	-
61		ул. Ойунского	+	наземный	-	-
62		ул. Ойунского	+	наземный	-	+
63		пр. Ленинградский	+	наземный	-	-
64		пр. Ленинградский	+	наземный	-	-
65		дом 39	-	наземный	-	-
66		ш. Кирова	+	наземный	+	-

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
67	пр-кт Ленинградский	ул. Ленина	+	наземный	+	+
68		ул. 40 лет Октября	+	наземный	+	+
69		ул. 40 лет Октября	+	наземный	+	+
70		дом 19а	-	наземный	+	+
71		ул. Комсомольская	+	наземный	+	+
72		ул. Комсомольская	+	наземный	+	+
73		ул. Московская	+	наземный	-	-
74		ул. Московская	+	наземный	-	-
75		ул. Индустриальная	+	наземный	-	-
76		ул. Индустриальная	+	наземный	-	-
77		дом 7	-	наземный	+	-
78		автодорога от пр. Ленин- градский на плотину	-	наземный	-	-
79		автодорога от пр. Ленин- градский на плотину	-	наземный	-	-
80		дом 1	-	наземный	-	-
81	ул. Лесная	ул. Индустриальная	-	наземный	-	-
82		ул. Мухтуйская	-	наземный	-	-
83	ул. Московская	ул. Ойунского	-	наземный	-	-
84		пр. Ленинградский	+	наземный	+	-
85		пр. Ленинградский	+	наземный	+	-

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
86		ш. Кирова	-	наземный	-	-
87		ул. Аммосова	-	наземный	-	-
88		ул. Ойунского	-	наземный	-	-
89	ул. Мухтуйская	ул. Ленская	-	наземный	-	-
90		дом 18	-	наземный	+	-
91		дом 26	-	наземный	+	-
92	ул. Некрасова	ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
93		ул. Аммосова	-	наземный	-	-
94	ул. Ойунского	ул. Советская	+	наземный	-	-
95		ул. Ленина	+	наземный	-	-
96		ул. Ленина	+	наземный	-	-
97		ул. 40 лет Октября	+	наземный	-	-
98		ул. 40 лет Октября	+	наземный	-	-
99		ул Комсомольская	+	наземный	+	+
100		ул Комсомольская	+	наземный	+	+
101		ул. Московская	-	наземный	-	-
102		дом 7	-	наземный	-	-
103		ул. 8 Марта	-	наземный	-	-
104		ул. Индустриальная	-	наземный	-	-
105	ул. П. Лумумбы	ул. Индустриальная	-	наземный	-	-
106		ул. Комсомольская	-	наземный	-	-
107	ш. 50 лет Октября	ул. Ойунского	+	наземный	-	+
108		дом 1 б	-	наземный	-	+

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
109		ул. Аммосова	+	наземный	-	+
110		ул. Гагарина, дом 59	-	наземный	+	-
111		дом 14	-	наземный	-	-
112		дом 16/4	-	наземный	-	-
113		дом 42	-	наземный	-	-
114	ул. Первомайская	ул. Аммосова	-	наземный	-	-
115	ул. Соболева	ул. Куницына	-	наземный	-	-
116		ул. Бобкова	-	наземный	-	-
117		ул. Бобкова	-	наземный	-	-
118		ул. Восточная	-	наземный	-	-
119	ул. 40 лет Октября	ул. Аммосова	+	наземный	+	+
120		дом 12	-	наземный	+	+
121		ул. Ойунского	+	наземный	-	+
122		ул. Ойунского	+	наземный	-	+
123		дом 5	-	наземный	-	+
124		пр. Ленинградский	+	наземный	+	+
125		пр. Ленинградский	+	наземный	+	+
126		дом 38	-	наземный	-	-
127		ш. Кирова	+	наземный	-	+
128	ул. Советская	ул. Павлова	+	наземный	+	-
129		дом 7 б	-	наземный	+	-
130		дом 14	-	наземный	+	-
131		ш. Кирова	+	наземный	+	-

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
132	ул. Солдатова	ул. Аммосова	-	наземный	-	+
133		объездная дорога ул. Солда- това	-	наземный	-	+
134		объездная дорога ул. Солда- това	-	наземный	-	+
135		дом 10	-	наземный	-	+
136		ш. Кирова	-	наземный	-	-
137	ул. Тихонова	ул. Павлова	+	наземный	+	-
138		проезд к университету	+	наземный	+	+
139		дом 12	-	наземный	+	+
140		ш. Кирова	+	наземный	-	-
141	ул. Фрунзе	ул. П. Лумумбы	-	наземный	-	-
142		ул. П. Лумумбы	-	наземный	-	-
143		ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
144		ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
145		ул. Аммосова	-	наземный	-	-
146	ул. Павлова	ул. Советская	+	наземный	-	+
147		дом 1	-	наземный	+	+
148	ул. Аммосова от угла ш. 50 лет Октября-банный ком- плекс до поворота на ул. Солдатова	ш. 50 лет Октября	-	наземный	-	-
149		ул. Солдатова	-	наземный	-	-
150	а/д Мирный-Заречный с мо- стовым переходом	склад 1 магазин Мебель	-	наземный	-	-

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
151	ул. Иреляхская	ул. Иреляхская 2	-	наземный	-	-
152	а/д от пр-та Ленинградский на плотину	пр. Ленинградский	-	наземный	-	-
153	ул. Восточная	ул. Кузьмина	-	наземный	-	-
154		ул. Соболева	-	наземный	-	-
155		ул. Соболева	-	наземный	-	-
156		ул. Кузьмина	-	наземный	-	-
157	ул. Южная	ул. Экспедиционная	-	наземный	-	-
158	ул. Газовиков	проезд к СОТ Север	-	наземный	-	-
159		пешеходный переход на ул. Газовиков	-	наземный	-	-
160		ул. Афганская	-	наземный	-	-
161	ул. Геологическая	ул. Южная	-	наземный	-	-
162		ул. Геологическая 2	-	наземный	-	-
163		ул. Геологическая 2	-	наземный	-	-
164		ул. Геологическая 1 уч.	-	наземный	-	-
165		ул. Геологическая 1 уч.	-	наземный	-	-
166	ул. Весенняя	ул. Индустриальная	-	наземный	-	-
167		ул. 8 Марта	-	наземный	-	-
168		ул. 8 Марта	-	наземный	-	-
169	ул. 8 марта	ул. Аммосова	-	наземный	-	-
170		ул. Ойунского	-	наземный	-	-

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
171	ул. Целинная	ул. Лесная	-	наземный	-	-
172	ул. Ромашовка	ул. Ромашовка 2 уч.	-	наземный	-	-
173		ул. Ромашовка 1 уч.	-	наземный	-	-
174	ул. Экспедиционная	ул. Иреляхская 2 уч.	-	наземный	-	-
175		ул. Иреляхская 2 уч.	-	наземный	-	-
176		ул. Экспедиционная 3 уч.	-	наземный	-	-
177		ул. Экспедиционная 2 уч.	-	наземный	-	-
178		ул. Нагорная	-	наземный	-	-
179		ул. Южная	-	наземный	-	-
180	ул. Кузьмина	ул. Бобкова	-	наземный	-	-
181		ул. Восточная	-	наземный	-	-
182	ул. Нагорная	ул. Экспедиционная 3 уч.	-	наземный	-	-
183	ул. Ленская	ул. Мухтуйская	-	наземный	-	+
184		ул. Мухтуйская	-	наземный	-	+
185	Объездная дорога ул. Солда- това	ш. Кирова	-	наземный	-	-
186	ул. Транспортная	пр. Ленинградский	-	наземный	-	-
187	ул. Ручейная	ш. Кузакова	-	наземный	-	-
188	ул. Титова	ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
189		ул. Аммосова	-	наземный	-	-

№ п/п	Наименование улицы	Расположение пешеходного перехода	Наличие регули- рования	Вид пешеходно- го перехода	Знаки 5.19 на выносных консо- лях	Пешеходные ограждения пе- рильного типа
190	пер. 1-й Пионерский	ул. П. Лумумбы	-	наземный	-	-
191		ул. Бабушкина	-	наземный	-	-
Примечание – Знак «+» означает наличие элемента, знак «-» – отсутствие элемента						

Паспорта дорожной безопасности образовательных учреждений разработаны у следующих образовательных организаций:

- Детский сад №1 «Олененок»;
- Детский сад №2 «Сардаана»;
- Детский сад №3 «Золотой ключик»;
- Детский сад №4 «Лукоморье»;
- Детский сад №11 «Теремок»;
- Детский сад №12 «Солнышко»;
- Детский сад №13 «Карлсон»;
- Детский сад №14 «Медвежонок»;
- Детский сад №52 «Крепыш»;
- Детский сад №54 «Белоснежка»;
- Детский сад №55 «Сулусчаан».

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений. Нормативные требования к пешеходным переходам устанавливаются ГОСТ Р 52766-2007, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ Р 52289-2004.

Все пешеходные переходы вблизи детских учреждений согласно нормативам должны быть оборудованы средствами повышения видимости - светофорами Т.7, искусственными неровностями, ограждением, знаками 1.23 «Дети».

Перечень параметров обустройства пешеходных переходов вблизи детских учреждений приведены в таблице 7.

Таблица 7 – Обустройство пешеходных переходов вблизи детских учреждений на территории г. Мирный

№ п/п	Местоположение	Наименование детского учреждения	Знаки 1.23 «Дети»	Искусственные неровности	Светофоры типа Т.7 на солнечных энергостанциях	Освещение	Ограждения
1	ул. Тихонова, д.8"А"	Детский сад № 1 "Олененок"	-	-	-	+	-
2	ул. Московская, д.6"А"	Детский сад №2 "Сардаана"	-	-	-	+	-
3	пер. Молодежный, д. 4	Детский сад № 3 "Золотой ключик"	-	-	-	+	-
4	ул. Солдатов д. 2/2	Детский садик №4 "Лукоморье"	-	-	-	+	-
5	ул. Советская, 16	Детский садик № 11 "Теремок"	-	-	-	+	-
6	ул. Ленина, д.21 "А"	Детский садик № 12 "Солнышко"	-	-	-	+	-
7	ул. Тихонова, д.9	Детский садик № 13 "Карлсон"	-	-	-	+	-
8	ул. Советская, д.17	Детский садик № 14 "Медвежонок"	-	-	-	+	-
9	ул. Тихонова, д.9 "А"	Детский садик " 52 "Крепыш"	-	-	-	+	-
10	ул.40 лет Октября, д.5	Детский садик № 54 "Белоснежка"	-	-	-	+	-
11	ул. Московская, д.15/1	Детский садик № 55 "Сулусчаан"	-	-	-	+	-
12	ул. 40 лет Октября, 9А	МАДОУ № 6 "Березка"	-	+	-	+	+
13	Советская ул., 7Б	МБДОУ " 8 "Чопоууска"	-	-	-	+	-
14	ул. 40 лет Октября, 12	СОШ №1	-	+	-	+	-
15	ул. Ленина, 3	Политехнический лицей	+	+	-	+	-
16	Советская ул., 11А	СОШ №7	-	+	-	+	-
17	Вилуйская ул., 7А	СОШ №8	-	-	-	-	-
18	Комсомольская ул., 20	СОШ №12	-	-	-	+	+
19	ул. Тихонова, 3	СОШ №26	-	-	-	+	-

№ п/п	Местоположение	Наименование детского учреждения	Знаки 1.23 «Дети»	Искусственные неровности	Светофоры типа Т.7 на солнечных энергостанциях	Освещение	Ограждения
20	Ленинградский просп., 15	ЧОУ «Православная гимназия	-	-	-	+	+
21	Вилюйская ул., 7	МКОУ «Школа – интернат»	-	-	-	-	-
22	ул. Комсомольская, д. 3 «а»	ГКУ РС (Я) «МСРЦН»	-	-	-	+	-
23	ул. Ленина, 1	ГАПОУ РС (Я) Региональный технический колледж в г.Мирном	-	+	-	+	-
24	ул. Тихонова, 5/1	ФГАОУ ВПО Политехнический институт (Филиал) Северо- Восточного Федерального Уни- верситета им. М.К. Аммосова	-	-	-	+	-
25	ул. Комсомольская д.18	МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Музыкальное отделение	-	+	-	+	+
26	ул. Тихонова д.29	МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Художественное отделение	-	+	-	+	+
Примечание – Знак «+» означает наличие элемента, знак «-» – отсутствие элемента							

В таблице 8 приведен перечень тротуаров с указанием их параметров по улицам, входящим в опорную сеть муниципального образования «Город Мирный».

Таблица 8 - Перечень тротуаров с указанием их параметров по улицам, входящим в опорную сеть муниципального образования «Город Мирный»

№ п/п	Местоположение	Расположение	Ширина, м	Протяженность тротуаров, м
1	ул. Аммосова	с одной стороны	1,8-2,6	1164
2	ул. Индустриальная	с двух сторон	2-2,3	560
3	Ул. Ленина	с двух сторон	2-3	1514
4	Ленинградский проспект	с двух сторон	2-2,8	2513
5	ул. Ойунского	с двух сторон	2-3	2203
6	ш. 50 лет Октября	с двух сторон	2-3	681
7	ул. Советская	с двух сторон	2,4-2,6	320
8	ул. Тихонова	с двух сторон	2,7	570
9	ул. Павлова	с двух сторон	3,7	649
10	Объездная дорога ул. Солдатова	с одной стороны	1,5-2	424
Итого				10598

Жилая зона представляет собой территорию, обозначенную знаками 5.21 и 5.22. Основное преимущество в жилых зонах предоставляется пешеходам. В муниципальном образовании «Город Мирный» знаки 5.21 и 5.22 не установлены.

1.6.3 Описание организации движения маршрутных транспортных средств

Пассажирский транспорт предназначен для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом в г. Мирный осуществляются по 4 муниципальным маршрутам.

Маршрутные перевозки осуществляет муниципальное унитарное предприятие МУП «МПАТП», основанное на праве хозяйственного ведения с привлечением организаций и частных предпринимателей на основании договоров.

Пассажирские перевозки осуществляются согласно утверждённому реестру муниципальных маршрутов регулярных перевозок муниципального образования «Город Мирный». С 01 августа 2008 г. МУП «МПАТП» не перевозит пассажиров по пригородным маршрутам, а также не осуществляет контроль движения по пригородным маршрутам.

Основной целью и задачей предприятия в настоящее время является организация пассажирских перевозок в г. Мирный. МУП «МПАТП» выполняет и контролирует пассажирские перевозки, обеспечивая потребности населения в передвижении по маршрутам. Численность сотрудников составляет 17 человек, из них 11 женщин.

Виды деятельности пассажирского автотранспортного предприятия:

1. Пассажирские перевозки
2. Диспетчерское обслуживание
3. Технические предрейсовые осмотры

4. Медицинские предрейсовые осмотры

5. Услуги стоянки

6. Грузовые перевозки

Транспортные средства, задействованные в пассажирских перевозках МПАТП, представлены автобусами малого класса. Количество единиц подвижного состава – 18.

Посадка и высадка пассажиров осуществляется только на установленных остановочных пунктах.

Движение общественного транспорта происходит в общем потоке. Маршруты движения постоянных муниципальных маршрутов пассажирских перевозок представлены в таблицах 9, 10, 11, 12. Схема движения маршрутов общественного транспорта муниципального образования отображена на рисунке 4 и в Приложении В. Остановочные пункты, расположенные на Чернышевском шоссе, за исключением остановочного пункта «Туберкулезный диспансер», предназначены для остановки общественного транспорта, движущегося по корпоративным маршрутам АК «Алроса». Данные по технико-эксплуатационным параметрам регулярных маршрутов общественного транспорта г. Мирный приведены в таблице 13.

Таблица 9 - Маршрут движения №1 «п. Верхний – Аэропорт»

Путь следования	Название остановки	Расстояние между ост. пунктами	
		Туда	Обратно
Ул. Мухтуйская	Верхний поселок		343м
	Лоттефарм / М-н Марина	325м	488м
	Верхний поселок / М-н Бриз	305м	827м
Ул. Вилюйская	Нижний поселок	1080м	525м
Пр. Ленинградский	Пилорама	462м	327м
	Пенсионный фонд/ М-н Елена	437м	653м
	Автобаза	530м	388м
	М-н Колос / КТКЦ "Якутск"	472м	388м
	"Ленинград" / Три богатыря	518м	522м
Ул. Ленина	Агенство	325м	454м
Ул. Павлова	Профил."Горняк" / Поли-клиника	440м	605м
Ул. Тихонова	М-н Альфа / ТУСМ-8	420м	574м
Ш. Кирова	М-н Шериф / ш. Кирова	726м	450м
Ул. Кузакова	ДОСАФ	530м	321м
		Туда	Обратно
	Рудник "Мир"	419м	1300м
	Аэропорт	1180м	

Таблица 10 - Маршрут движения №2 «Фабрика №3 – мкрн. Заречный»

Путь следования	Название остановки	Расстояние между ост. пунктами	
		Туда	Обратно
ш. 50 лет Октября	Фабрика №3		559м
	Пос. Газовиков / МУП МПАТП	568м	862м
	УСЛЭП и П	730м	315м

Путь следования	Название остановки	Расстояние между ост. пунктами	
		Туда	Обратно
	ОГМ	360м	582м
	М-н Геофизик /М-н Дойна	1070м	414м
Ул. Павлова	Поликлиника	338м	605м
Ул. Тихонова	М-н Альфа / ТУСМ-8	420м	574м
Ш. Кирова	М-н Шериф / ш. Кирова	726м	203м
Ул. Ленина	Институт / М-н Лайнер	339м	544м
Ул. 40 лет Октября	М-н Холмс /Библиотека	639м	755м
	Школа №1 / Бассейн "Кристалл"	383м	393м
Ул. Аммосова	М-н "Забота"	765м	1170м
Ул. Индустриальная	ТЗБ	1010м	1630м
	М-р Заречный	1640м	

Таблица 11 - Маршрут движения №3 «п. Верхний - мкрн. Заречный»

Путь следования	Название остановки	Расстояние между ост. пунктами	
		Туда	Обратно
ул. Мухтуйская	Верхний поселок		
	Лоттефарм / М-н Марина	325м	343м
	Верхний поселок / Бриз	305м	488м
ул. Вилюйская	пос.Геолог	1720м	827м
	Нижний поселок	1100м	525м
пр. Ленинградский	Пилорама	462м	327м
	Пенсион. фонд / М-н Елена	437м	653м
	Автобаза	530м	388м
	М-н Колос / УТКЦ "Якутск"	472м	388м
	М-н Холмс / Ленинград	489м	567м
ул.40 лет Октября	М-н "Яр" / Школа № 1	383м	556 м
Ул. Аммосова	М-н Забота / пер. Пионерский	765м	1170м
ул. Индустриальная	Т З Б	1010м	1630м
	М-р Заречный	1640м	

Таблица 12 - Маршрут движения №4 «п. Верхний – Туб. диспансер»

Путь следования	Название остановки	Расстояние между ост. пунктами	
		Туда	Обратно
ул. Мухтуйская	Верхний поселок		343м
	Лоттефарм / М-н Марина	325м	488м
	Верхний поселок / Бриз	305м	827м
ул. Вилюйская	Нижн. поселок	1080м	525м
пр. Ленинградский	Пиле рама	462м	327м
	Пенсионный фонд / М-н Елена	437м	653м
	Автобаза	530м	388м
	М-н Колос / УТКЦ Якутск	472м	388м

Путь следования	Название остановки	Расстояние между ост. пунктами	
		Туда	Обратно
	Ленинград /Три богатыря	518м	522м
ул. Ленина	Агентство	325м	454м
ул. Павлова	Профил. Горняк / Поли- клиника	440м	605м
Ул. Тихонова	М-н "Альфа" / ТУСМ-8	420м	5100м
ш. Кирова	Туб. диспансер	5310м	0

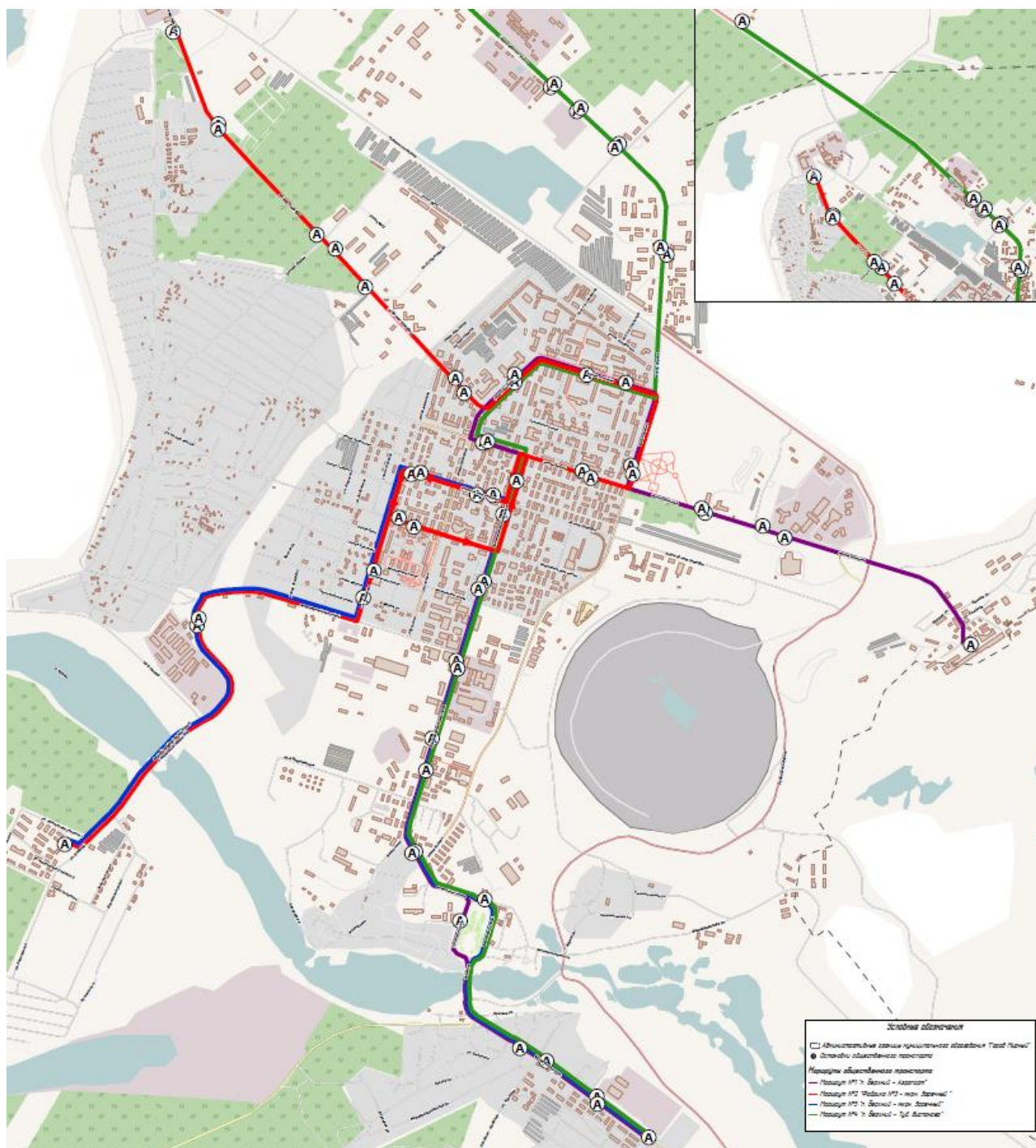


Рисунок 4 – Схема движения маршрутов общественного транспорта

Таблица 13 – Техничко-эксплуатационные параметры муниципальных маршрутов общественного транспорта г. Мирный

№ п/п	Номер маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км	Планируемый интервал движения ТС, мин				Период дей- ствия марш- рута	Дни работы ТС
				летнее время года, будние дни	зимнее время года, будние дни	суббота	воскресенье		
1	1	«п. Верхний – Аэропорт»	16	12	10	12	20	Постоянно	Ежедневно
2	2	«Фабрика №3 – мкрн. Заречный»	18	60	30	60		Постоянно	Ежедневно
3	3	«п. Верхний - мкрн. Заречный»	19	60	30	60		Постоянно	Ежедневно
4	4	«п. Верхний – Туб. диспансер»	21	70-290		-		Постоянно	Ежедневно

Перечень остановочных пунктов в г. Мирный с указанием проходящих через них маршрутов представлен в таблице 14.

Таблица 14 – Перечень остановочных пунктов г. Мирный

№ п/п	Название остановочного пункта	Проходящие через ОП маршруты
1	"Городская поликлиника (ул. Павлова)" (в сторону ул. Тихонова)	1, 2, 4
2	"Городская поликлиника (ул. Павлова)" (в сторону ул. Ленина)	1, 2, 4
3	"м-н Дойна (ул. 50 лет Октября)"	2
4	ТУСМ-8 (ул. Тихонова)	1, 2, 4
5	"Автобаза МГОКа (пр-т Ленинградский)"	1, 3, 4
6	"Автостанция (верхний поселок)"	1, 3, 4
7	"Агенство (ул. Ленина)" (в сторону ул. Аммосова)	1, 4
8	"Агенство (ул. Ленина)" (в сторону Ленинградского пр-кта)	1, 4
9	"Аэропорт"	1
10	"бассейн Кристалл (ул. Комсомольская)"	2
11	"Верхний поселок" (в сторону ш. Кирова)	1, 3, 4
12	"Верхний поселок" (в сторону Автостанции)	1, 3, 4
13	"Городская библиотека (пр-т. Ленинградский)"	1, 2, 4
14	"ДОСААФ" (в сторону ш. Кузакова)	1
15	"ДОСААФ" (в сторону Аэропорта)	1
16	"институт Якутнипроалмаз (ул. Ленина)"	2
17	"кафе Азия" (нижний поселок)"	1, 3, 4
18	"КСК" (пр-т Ленинградский)"	1, 3, 4
19	"ЛоттеФарм (верхний поселок)"	1, 3, 4
20	"Мировой Суд (ул. Ленина)"	2
21	"М-н "Альфа" (ул. Тихонова)"	1, 2, 4
22	"м-н "Три богатыря" (пр-т. Ленинградский)"	1, 3, 4
23	микрорайон Заречный	2, 3
24	"м-н Геофизик (ул. 50 лет Октября)"	2
25	"м-н Елена" (пр-т Ленинградский)"	1, 3, 4
26	"м-н Забота (ул. Аммосова)"	3, 2
27	"м-н Марина (верхний поселок)"	1, 3, 4
28	"М-н Рубин (нижний поселок)"	1, 3, 4
29	"м-н Холмс (ул. 40 лет Октября)"	2, 3
30	"М-н Шериф (ш. Кирова)"	1, 2
31	"м-н Яр (ул. 40 лет Октября)"	3
32	"МУП МПАТП"	2
33	"ОГМ" (в сторону Ленинградского пр-кта)	2
34	"Пенсионный фонд (пр-т Ленинградский)"	1, 3, 4
35	"переулок Пионерский"	2, 3
36	"Пилорама" (пр-т Ленинградский)"	1, 3, 4

№ п/ п	Название остановочного пункта	Проходящие через ОП маршруты
37	"Пилорама" (пр-т. Ленинградский)" (обратно)	1, 3, 4
38	"поселок Газовиков"	2
39	"поселок Геологический"	3
40	"Рудник МИР" (в сторону Аэропорта)	1
41	"Рудник МИР" (в сторону ш. Кирова)	1
42	"Сквер у Храма" (пр-т. Ленинградский)"	1, 3, 4
43	"ТЗБ" (в сторону ул. Аммосова)	2, 3
44	"ТЗБ" (в сторону мкр. Заречный)	2, 3
45	"Туб. диспансер"	4
46	"УСЛЭПиП" (в сторону Ленина)	2
47	"УСЛЭПиП" (в сторону Фабрики №3)	2
48	"УТКЦ "Якутск (пр-т Ленинградский)"	1, 3, 4
49	"Фабрика №3"	2
50	"Школа №1 (ул. 40 лет Октября)"	2, 3
51	Городской парк (ш. Кирова)	1, 2
52	МУП МПАТП	2
53	НИГП (в сторону МПАТП)	корпоративные маршруты АК «Алроса»
54	НИГП (в стороны ул. Солдатова)	корпоративные маршруты АК «Алроса»
55	Северо-восточная котельная	корпоративные маршруты АК «Алроса»
56	Северо-восточная котельная	корпоративные маршруты АК «Алроса»
57	Чернышевское шоссе	корпоративные маршруты АК «Алроса»
58	Чернышевское шоссе	корпоративные маршруты АК «Алроса»
59	Чернышевское шоссе вблизи д.2	корпоративные маршруты АК «Алроса»
60	Чернышевское шоссе вблизи д.2	корпоративные маршруты АК «Алроса»

Данные по обустроенности остановочных пунктов на улично-дорожной сети г. Мирный представлены в таблице 15.

Также на территории города действует 11 диспетчерских пунктов такси, в том числе 3 службы междугородных перевозок.

Таблица 15 - Оснащенность остановочных пунктов г. Мирный

№ п/п	Название	Автобусный павильон	Посадочная площадка	Остановочная площадка	Знак остановки	Освещение	Пешеходный переход
1	"Городская поликлиника (ул. Павлова)" (в сторону ул. Тихонова)	-	+	+	+	+	+
2	"Городская поликлиника (ул. Павлова)" (в сторону ул. Ленина)	-	+	+	-	-	+
3	"м-н Дойна (ул. 50 лет Октября)"	-	+	+	+	+	+
4	ТУСМ-8 (ул. Тихонова)	-	+	+	+	+	+
5	"Автобаза МГОКа (пр-т Ленинградский)"	-	+	+	+	-	+
6	"Автостанция (верхний поселок)"	-	+	+	-	-	+
7	"Агенство (ул. Ленина)" (в сторону ул. Аммосова)	-	+	+	-	+	+
8	"Агенство (ул. Ленина)" (в сторону Ленинградского пр-кта)	-	+	+	-	-	+
9	"Аэропорт"	-	-	+	-	-	+
10	"бассейн Кристалл (ул. Комсомольская)"	-	+	+	-	+	+
11	"Верхний поселок" (в сторону ш. Кирова)	+	+	+	-	-	+
12	"Верхний поселок" (в сторону Автостанции)	-	+	+	+	+	+
13	"Городская библиотека (пр-т. Ленинградский)"	+	-	-	-	-	+
14	"ДОСААФ" (в сторону ш. Кузакова)	-	-	+	+	+	+
15	"ДОСААФ" (в сторону Аэропорта)	-	-	+	-	-	+
16	"институт Якутнипроалмаз (ул. Ленина)"	-	+	+	-	+	+
17	"кафе Азия" (нижний поселок)"	-	+	+	-	-	+

№ п/п	Название	Автобусный павильон	Посадочная площадка	Остановочная площадка	Знак остановки	Освещение	Пешеходный переход
18	"КСК" (пр-т Ленинградский)"	-	-	+	-	-	+
19	"ЛоттеФарм (верхний поселок)"	+	-	+	-	-	+
20	"Мировой Суд (ул. Ленина)"	-	-	+	-	-	+
21	"М-н "Альфа" (ул. Тихонова)"	-	-	+	+	-	+
22	"м-н "Три богатыря" (пр-т. Ленинградский)"	-	+	+	-	+	+
23	микрорайон Заречный	-	-	-	-	-	+
24	"м-н Геофизик (ул. 50 лет Октября)"	-	-	+	-	-	+
25	"м-н Елена" (пр-т Ленинградский)"	-	-	+	-	-	+
26	"м-н Забота (ул. Аммосова)"	-	+	+	+	+	+
27	"м-н Марина (верхний поселок)"	-	+	+	-	-	+
28	"М-н Рубин (нижний поселок)"	+	-	+	-	-	+
29	"м-н Холмс (ул. 40 лет Октября)"	-	+	+	-	-	+
30	"М-н Шериф (ш. Кирова)"	+	+	+	-	+	+
31	"м-н Яр (ул. 40 лет Октября)"	-	+	+	+	+	+
32	"МУП МПАТП"	+	+	+	+	+	+
33	"ОГМ" (в сторону Ленинградского пр-кта)	+	-	+	+	+	+
34	"Пенсионный фонд (пр-т Ленинградский)"	-	-	+	+	-	+
35	"переулок Пионерский"	-	+	+	+	+	+
36	"Пилорама" (пр-т Ленинградский)"	+	+	+	-	-	+
37	"Пилорама" (пр-т. Ленинградский)" (обратно)	-	+	+	+	+	+
38	"поселок Газовиков"	-	-	+	+	-	+
39	"поселок Геологический"	-	-	+	-	-	+
40	"Рудник МИР" (в сторону Аэропорта)	+	-	+	+	-	+

№ п/п	Название	Автобусный павильон	Посадочная площадка	Остановочная площадка	Знак остановки	Освещение	Пешеходный переход
41	"Рудник МИР" (в сторону ш. Кирова)	+	-	+	+	+	+
42	"Сквер у Храма" (пр-т. Ленинградский)"	-	+	+	+	+	+
43	"ТЗБ" (в сторону ул. Аммосова)	+	+	+	-	-	+
44	"ТЗБ" (в сторону мкр. Заречный)	-	-	+	-	-	+
45	"Туб. диспансер"	-	-	-	-	-	+
46	"УСЛЭПиП" (в сторону Ленина)	-	-	+	-	-	+
47	"УСЛЭПиП" (в сторону Фабрики №3)	-	-	+	-	+	+
48	"УТКЦ "Якутск (пр-т Ленинградский)"	-	+	+	+	+	+
49	"Фабрика №3"	-	+	-	-	-	+
50	"Школа №1 (ул. 40 лет Октября)"	-	+	+	+	-	+
51	Городской парк (ш. Кирова)	-	+	+	-	+	+
52	МУП МПАТП	+	-	+	+	-	+
53	НИГП (в сторону МПАТП)	+	-	+	+	-	+
54	НИГП (в стороны ул. Солдатова)	-	-	-	-	-	-
55	Северо-восточная котельная	-	-	-	-	-	-
56	Северо-восточная котельная	-	-	-	-	-	-
57	Чернышевское шоссе	-	-	-	-	-	-
58	Чернышевское шоссе	-	-	-	-	-	-
59	Чернышевское шоссе вблизи д.2	-	-	-	-	-	-
60	Чернышевское шоссе вблизи д.2	-	-	-	-	-	-

1.6.4 Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Хранение автотранспорта на территории муниципального образования осуществляется в пределах участков объектов притяжения, на придомовых участках жителей и на внутридворовой территории многоквартирных домов.

При проведении обследования наличия мест для постоянного хранения транспортных средств территория муниципального образования была разбита на 23 планировочных района, которые выделялись в соответствии с расположением многоквартирных домов (рисунок 5). Поиск мест для хранения личного транспорта в сложившейся застройке осуществлялся в пределах нормативной доступности в 1500 м от каждого многоквартирного дома в пределах планировочного района. Районы индивидуальной жилой застройки не участвуют в оценке, поскольку предполагается, что в таких районах хранение транспортных средств осуществляется на индивидуальных земельных участках, и обеспеченность в местах для постоянного хранения транспортных средств составляет 100 %.

По результатам проведенных обследований составлена таблица 16, отражающая существующее количество машино-мест (м/м) для постоянного хранения ТС в разрезе каждого планировочного района. При проведении оценки учитывались свободные земельные участки на придомовых территориях, на которых осуществляется хранение ТС, уличные парковки, а также гаражи.

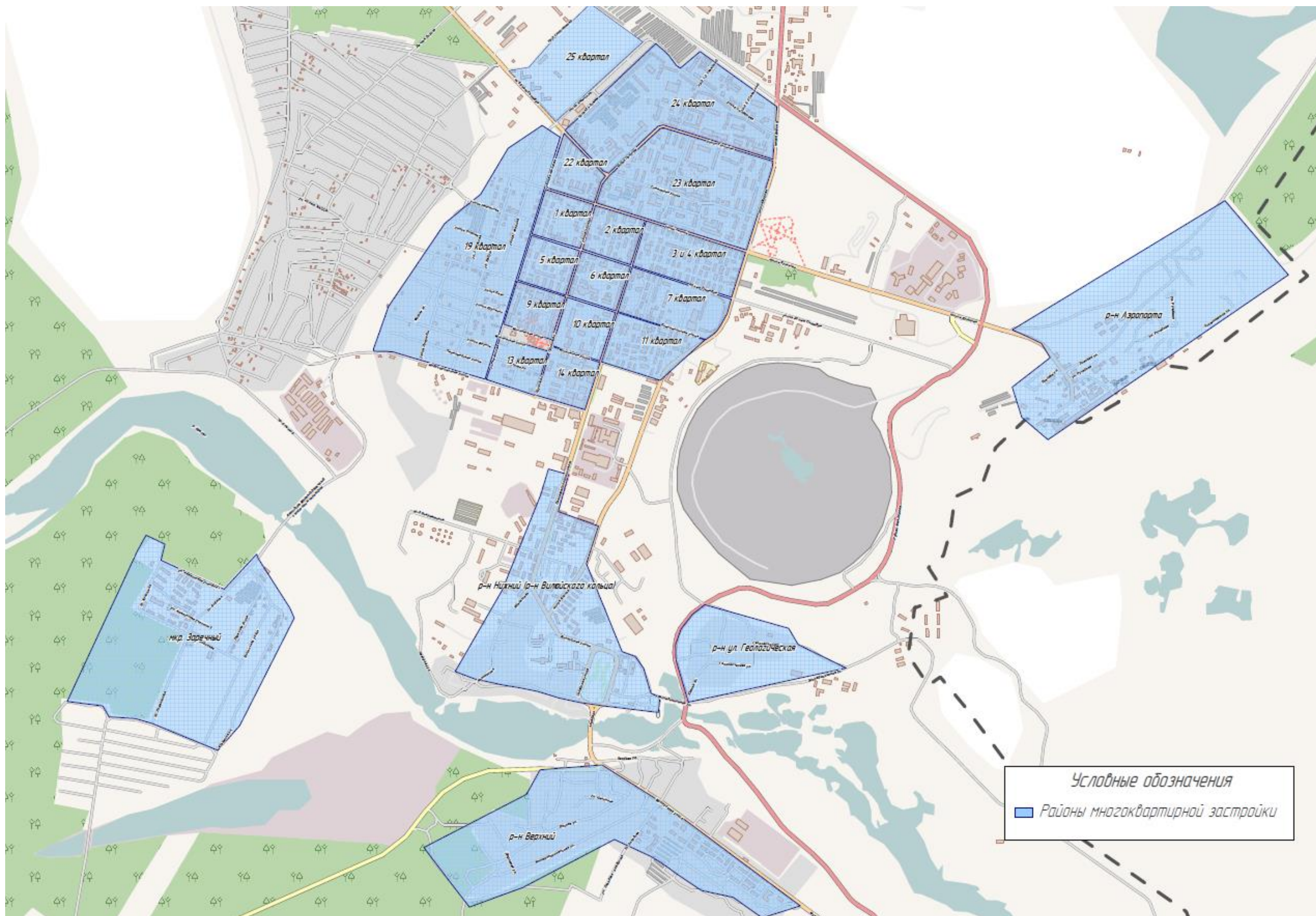


Рисунок 5 – Условные районы для анализа парковочного пространства

Таблица 16 – Оценка количества мест для постоянного хранения ТС в г. Мирный

№ п/п	Наименование района	Внутри-дворовые парковки, м/м	Уличные парковки, м/м	ГСК, м/м	Итого существующие м/м
1	1 квартал	617	10	0	627
2	2 квартал	549	0	0	549
3	3 и 4 кварталы	1134	40	613	1787
4	5 квартал	382	8	0	390
5	6 квартал	366	15	0	381
6	7 квартал	735	10	0	745
7	9 квартал	408	15	0	423
8	10 квартал	458	0	0	458
9	11 квартал	410	0	115	525
10	13 квартал	20	0	8	28
11	14 квартал	10	26	4	40
12	19 квартал	0	0	429	429
13	22 квартал	245	0	0	245
14	23 квартал	845	0	129	974
15	24 квартал	931	0	3185	4116
16	25 квартал	180	0	2577	2757
17	р-н Нижний	662	0	713	1375
18	р-н Аэропорта	290	0	255	545
19	р-н Верхний	469	0	255	724
20	р-н ул. Газовиков	48	0	175	223
21	р-н ул. Геологическая	0	0	0	0
22	р-н ул. Ромашовка	0	0	56	56
23	мкр. Заречный	336	0	273	609
	Итого	9095	124	8787	18006

Таким образом, в районах многоквартирной застройки г. Мирный расположено 18006 мест для хранения транспортных средств, в том числе 9095 мест на придомовой территории многоквартирной застройки, 124 места – уличные парковки и 8787 мест – гаражи.

Оценка существующего наличия парковок для временного хранения ТС осуществлялась у крупных объектов притяжения. В таблице 17 приведен перечень объектов притяжения транспортных потоков, оборудованных плоскостными парковками, с указанием количества доступных машино-мест.

Таблица 17 – Оценка количества мест для временного хранения ТС у объектов притяжения в г. Мирный

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке
Гостиницы			
1	Виллой	Ленинградский просп., 25	10
2	Уют	Советская ул., 21	7
3	Энергия	ул. Комсомольская, 24	5
4	Зарница	ул. Ленина, 11А	10
5	Отель "Три ключа"	ул. Ленина, 10А	5

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке
6	Северное сияние	ул. Ленина, 23	10
Кредитно-финансовые организации			
7	Банк "ВТБ"	ул.Тихонова, д.3	0
8		Ленинградский пр-кт д.21	15
9	Азиатско-Тихоокеанский банк	ул.Тихонова, д.3	0
10	Восточный банк	ул. Ленина, д. 36	10
11	Совкомбанк	пр-кт Ленинградский, д. 19	20
12	Алмазэргиенбанк	пр.Ленинградский, д. 23	15
13	Росбанк	пр.Ленинградский, д. 19	20
14	Сбербанк	ул. Комсомольская, д.13	30
Отделения связи			
15	Почта России	Звездная улица д.7	0
16	Почта России	Ленина д.5	7
17	Почта России	Советская ул. 13	15
Объекты образования			
18	МАДОУ № 6 "Березка"	ул. 40 лет Октября, 9А	0
19	МБДОУ " 8 "Чопууска"	Советская, 7Б	15
20	СОШ №1	ул. 40 лет Октября, 12	0
21	Политехнический лицей	ул. Ленина 3	0
22	СОШ №7	Советская ул., 11А	10
23	СОШ №8	Виллойская ул., 7А	55
24	СОШ №12	Комсомольская ул., 20	0
25	СОШ №26	ул. Тихонова, 3	0
26	ЧОУ «Православная гимназия	Ленинградский просп., 15	0
27	МКОУ «Школа – интернат»	Виллойская ул., 7	0
28	ГКУ РС (Я) «МСРЦН»	ул. Комсомольская, д. 3 «а»	5
29	ГАПОУ РС (Я) Региональный технический колледж в г. Мирном	ул. Ленина, 1	0
30	ФГАОУ ВПО Политехниче- ский институт (Филиал) Севе- ро-Восточного Федерального Университета им. М.К. Аммо- сова	ул. Тихонова, 5/3	34
31	МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирно- го. Музыкальное отделение	ул. Комсомольская д.18	0
32	МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирно- го. Художественное отделение	ул. Тихонова д.29	10
Детские сады			
33	Детский сад № 1 "Олененок"	г. Мирный, ул.Тихонова, д.8"А"	10
34	Детский сад №2 "Сардаана"	г. Мирный, ул.Московская, д.6"А"	0

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке
35	Детский сад № 3 "Золотой ключик"	г. Мирный, ул.Молодежная, д.4	10
36	Детский садик №4 "Лукомо- рье"	г. Мирный ул. Солдатова д. 2/2	40
37	Детский садик № 11 "Теремок"	г. Мирный, улица Советская, 16	15
38	Детский садик № 12 "Сол- нышко"	г. Мирный, ул.Ленина, д.21 "А"	0
39	Детский садик № 13 "Карлсон"	г. Мирный, ул. Тихонова, д.9	10
40	Детский садик № 14 "Медве- жонок"	г. Мирный, ул.Советская, д.17	15
41	Детский садик " 52 "Крепыш"	г. Мирный, ул. Тихонова, д.9 "А"	5
42	Детский садик № 54 "Бело- снежка"	г. Мирный, ул.40 лет Октября, д.5	0
43	Детский садик № 55 "Сулусча- ан"	г. Мирный, ул.Московская, д.15/1	25
Объекты здравоохранения			
44	Главный корпус №1	ул. Павлова-1	15
45	Корпус патологоанатомиче- ский с судебно-медицинской экспертизой	ул. Павлова 1, корпус №8	15
46	Женская консультация	ул. 50 лет Октября, корпус №9	15
47	Родильный дом	ул. Павлова-1, корпус №4	15
48	Психиатрический корпус	Чернышевская трасса, корпус №12	15
49	Взрослая поликлиника	ул. Павлова 1, корпус №6	15
50	Детская поликлиника	ул. Павлова 1, корпус №5	15
51	Скорая помощь	ул. Павлова 1, корпус №2	15
52	Стоматологическая поликли- ника	ул. 50 лет Октября д.2, к10	10
53	Противотуберкулезный дис- пансер	ул. Промышленная 1 (Черны- шевская трасса)	5
54	Отделение переливания крови	ул. Ойунского д. 8а	15
Объекты культуры			
55	Дом культуры	ул. Ленина, 17	0
56	Музей кимберлитов им. Д.И. Саврасова	ул. Ленина, 16	1
57	«Муниципальный краеведче- ский музей»	ул. Ойунского 9	0
58	Историко-производственный музей АК «АЛРОСА» (ПАО)	ул. Ленина, 17	0
59	Центральная городская биб- лиотека	Ленинградский просп., 48	25
60	АУ РС (Я) «Мирнинский те- атр»	Площадь 30-летия Победы, 2	0

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке
61	Кинотеатр ДК «Алмаз»	ул. Ленина, 17	0
Объекты спорта			
62	Спортивный комплекс имени 60 летия Победы	Комсомольская ул., 1А	38
63	Бассейн "Кристалл"	Комсомольская ул., 27А	10
64	Оздоровительный комплекс "Олимп"	Ленинградский пр-кт, 22	5
65	Лыжная база (Заречный)	Куницына 18б	0
66	МКОУ "ДЮСШ"	Индустриальная ул., 1	10
67	зал единоборств МУ ДО "ДЮСШ"	Ленинградский проспект, 42	15
68	зал гимнастики МУ ДО "ДЮСШ"	Ленинградский 1/1	15
Органы власти и управления			
69	Администрация МО "Город Мирный"	ул. Ленина, д. 16	25
70	ГИБДД	ул. Аммосова, 96а	5
71	ОМВД ПО МИРНИНСКОМУ РАЙОНУ	ш. Кузакова, 5	10
72	ФГКУ "3 ОФПС по РС(Я)"	Ленинградский пр-кт, 9	0
73	Мировой судья по судебному участку №18 Мирнинского района Республики Саха (Яку- тия)	ул. Ленина, д. 34	3
Промышленность			
74	АО "АЛРОСА-Газ"	ш. Чернышевское, 21	10
75	Мирнинский комбинат строи- тельных материалов (в составе УКС АК «АЛРОСА»)	Ленинградский пр-кт, 9	15
76	Мирнинский горно- обогатительный комбинат АК «АЛРОСА» (ОАО)	ш. Кузакова, 5	400
Развлекательные комплексы			
77	ТК "Континент"	Иреляхская ул., 81а	30
78	ТЦ "Андреевский"	ул. 50 Лет Октября, 26/1	25
79	Развлекательный комплекс "Глобус"	ул. Солдатова, 15а	5
Объекты торговли			
80	ТК "СавАнд"	ул. Солдатова, 21	20
81	Магазин "Стрелец"	ул. Солдатова, 12	10
82	ТД "Сэргэ"	ул. Тихонова, 7	30
83	ТД "Атлант"	улица Тихонова, 2а	5
84	ТД "СМАК-2"	ул. Тихонова, 11	15
85	Магазин "Алладин"	ул. Тихонова, 13	10
86	Магазин "Дионис"	Советская ул., 10а	5

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке
87	Магазин "Эрэл"	ул. Тихонова, 2	10
88	ТЦ "МЕГА"	Советская ул., 11	10
89	Магазин "Фламинго"	Советская ул., 15	10
90	Магазин "Кристина"	Советская улица, 13	8
91	ТЦ "Полус"	Советская улица, 13	10
92	ТЦ "Культспорттовары"	Советская ул., 11	10
93	ТЦ "Якутский"	Советская улица, 4/3	5
94	ТД "Север"	Советская ул., 2	8
95	Магазин "Три богатыря"	Ленинградский проспект, 21	10
96	ТД "Холмс"	улица 40 лет Октября, 2	5
97	Магазин "Магнолия"	ул. Ленина, 11	10
98	Магазин "Купец"	ул. Ленина, 40в	6
99	Магазин "Даниил" алкомаркет	ул. Комсомольская, 32	10
100	Магазин "Империял"	ул. Комсомольская, 4г	6
101	Магазин Новинка	ул. Комсомольская, 9	5
102	Магазин "Темп"	Комсомольская улица, 25	6
103	ТЦ "Солнышко"	ул. Комсомольская, 4	8
104	ТЦ "Моника"	ул. 40 Лет Октября	30
105	ТЦ "Андреевский"	ул. 50 Лет Октября, 26/1	25
106	ТД "ЛИКОМ" ООО	ул. Аммосова, 97	20
107	Магазин "Остров сокровищ"	Ручейная ул., 16	10
108	Магазин "ТехноСити"	ш. Кирова, 24	8
109	Магазин "Хоздвор"	ул. 4 Горняков, 7	15
110	Магазин "АвтоМаг"	Вилуйская ул., 8	5
111	Магазин "Контакт"	Индустриальная ул., 2/1	6
112	Алкомаркет "Каспий"	Индустриальная улица	8
113	Оптовая База ул.Звездная 62	Звездная ул., 62	35
114	ТД "Олеся"	ул. Ойунского, 27	8
115	Магазин "Визит"	ул. Ойунского, 24А	5
116	ТК "Континент"	Иреляхская ул., 81а	30
117	Магазин "Ермак"	Иреляхская ул., 81а	25
Объекты общественного питания			
118	Pizza Time	Советская ул., 136	5
119	Геофизик	ул. 50 Лет Октября, 1в	5
120	Золотое Руно	ул. Ойунского, 38а	0
121	Летнее кафе Озарница	Советская ул., 9	20
122	пивной ресторан "СССР"	ул. Ленина, 11А	20
123	Харбин	Ленинградский пр-кт, 25	10
124	Старый Дворик	ул. Комсомольская, 32	15
125	Ресторан-бар "Забота"	ул. Аммосова, 9	20
126	Ресторан "Пегас"	Гаражная ул., 4	0
127	Обжорка	Индустриальная ул., 2, к. 4	3

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке
128	MirBurger	пересечение ул. 40 лет Октября и Ленинградского пр-кта	0
129	Ночной клуб "Фараон"	ул. Ойунского, 2	0
Объекты транспорта			
130	Автостанция	ул. Мухтуйская, 6	5
131	Аэропорт	Мирнинский муниципальный район, Республика Саха (Якутия), Россия	219
Всего:			2019

Таким образом, у объектов притяжения г. Мирный обустроено 2019 парковочных мест для временного хранения транспорта.

Для качественного обслуживания и эффективности использования автомобильного транспорта на территории муниципального образования располагаются следующие объекты дорожного сервиса:

- 6 автозаправочных станций (АЗС);
- 1 топливозаправочный пункт АК «Алроса»;
- 5 станций технического обслуживания (СТО) общей мощностью 23 поста;
- 2 автомойки.

1.7 Результаты анализа параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств

1.7.1 Анализ параметров движения индивидуального транспорта

Анализ параметров дорожного движения предусматривает исследование скорости, плотности и интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков, уровня загрузки дорог движением, задержки в движении транспортных средств и пешеходов, иных параметров на дорожной сети г. Мирный.

Плотность транспортного потока является пространственной характеристикой, определяющей степень стесненности движения (загрузки полосы дороги). Ее измеряют количеством транспортных средств, приходящихся на 1 км протяженности полосы дороги.

На основании интенсивности транспортных потоков производится оценка уровня загрузки отдельных (основных) участков УДС. Уровень загрузки рассчитывается как отношение приведенной интенсивности транспортного потока к пропускной способности участка дорожной сети.

Результаты расчета плотности транспортного потока и коэффициента загрузки дорог г. Мирный, на которых проводились замеры интенсивности движения транспортных потоков при разработке проектов организации дорожного движения в 2017 г., а также другие

параметры движения индивидуального транспорта представлены в таблице 18.

Оценка суточной интенсивности движения транспортных средств проводилась согласно приложению 7 ОДМ 218.4.005-2010. «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах».

Картограмма загрузки улично-дорожной сети г. Мирный представлена на рисунке 6.

Оценивая параметры дорожного движения, можно сделать вывод о том, что дорожная сеть г. Мирный имеет резерв пропускной способности. Наибольшая загрузка наблюдается на ш. Кирова, ул. Мухтуйская и ш. Кузакова. Также высокий уровень загрузки наблюдается на Ленинградском пр-кте, ул. Индустриальная и ш. 50 лет Октября.

Согласно переданным данным о среднесуточных интенсивностях, содержащихся в технических паспортах автомобильных дорог (в ред. от 13.11.2017 г.), самыми нагруженными участками улично-дорожной сети являются:

- ул. Мухтуйская;
- ш. Кирова;
- ш. Кузакова;
- Ленинградский пр-т;
- ул. Индустриальная;
- ш. 50 лет Октября;
- ул. 40 лет Октября;
- ул. Бабушкина-медвытрезвитель;
- ул. Аммосова.

Согласно полученным от Отдела МВД России по Мирнинскому району данным наиболее загруженными пересечениями дорог в границах населенного пункта являются:

- ул. Ленина – ул. Ойунского;
- ул. Павлова – ул. Советская – ш. 50 лет Октября;
- ш. Кирова – ул. Советская;
- ш. Кирова – ул. Ленина – ш. Кузакова.

Таблица 18 – Параметры движения индивидуального транспорта

№ п/п	Километры (от начала дороги)	Протяженность участка от начала дороги, км	Номера учетных пунктов	Среднесуточная интенсивность движения, авт./сут.	Интенсивность движения, авт./час.	Интенсивность движения пешеходов	Пропускная способность дороги, ед./час	Фактическая скорость движения, км/ч	Расчетная скорость движения, км/ч	Плотность транспортного потока, ТС/км	Коэффициент загрузки
1	ул. Амакинская	0,467	1	102	9	средняя	684	40	30-50	20	0,014
2		0,163	2	35	3	низкая	682	30	40	20	0,005
3	ул. Аммасова	0,67	1	67	6	низкая	613	30	30	9	0,010
4		1,367	2	571	52	низкая	747	70	50-70	38	0,069
5	ул. Бабушкина	1,006	1	272	25	низкая	711	40	30-50	25	0,035
6	ул. Бабушкина-медвытрезвитель	0,318	1	618	56	низкая	722	60	50-70	177	0,078
7	ул. Бобкова	0,423	1	508	46	низкая	726	70	50-70	109	0,064
8	ул. Гагарина	0,855	1	87	8	низкая	682	50	40	9	0,012
9	ул. Дорожная	0,072	1	78	7	низкая	613	30	30	98	0,012
10	ул. Звездная-кладбище	0,288	1	43	4	низкая	693	40	40	14	0,006
11	ул. Индустриальная	0,731	1	681	62	низкая	747	70	50-70	85	0,083
12	ул. Интернациональная	1,15	1	89	8	низкая	693	30-40	40	7	0,012
13	ул. Комсомольская	1,503	1	563	51	средняя	726	50	50-70 (50)	34	0,070
14	ш. Кирова	3,955	1	1246	113	низкая	650	80-90	60-80	29	0,174
15	ш. Кузакова	1,853	1	836	76	низкая	644	80-90	50-70	41	0,118
16	ул. Куницына	0,278	1	318	29	низкая	711	40	30-50	104	0,041
17	ул. Лазо	0,509	1	325	30	низкая	692	30	30-50	58	0,043
18		0,09	2	106	10	низкая	627	20	30-50	107	0,015

№ п/ п	Километры (от начала дороги)	Протяжен- ность участка от начала до- роги, км	Но- мера учет- ных пунк- тов	Среднесу- точная ин- тен- сивность движения, авт./сут.	Интен- сив- ность движе- ния, авт./час.	Интен- сив- ность движе- ния пе- шехо- дов	Про- пускная способ- ность до- роги, ед./час	Факти- ческая ско- рость движе- ния, км/ч	Расчет- ная ско- рость движе- ния, км/ч	Плотность транспорт- ного пото- ка, ТС/км	Коэф- т за- грузки
19	ул. Ленина	1,105	1	562	51	высокая	754	60	50-70	46	0,068
20	Ленинградский пр-т	2,813	1	789	72	высокая	771	60	50-70 (50)	25	0,093
21	ул. Лесная	0,903	1	46	4	низкая	709		40	5	0,006
22	ул. Московская	0,602	1	328	30	низкая	624	40	30-50	50	0,048
23		0,274	2	42	4	низкая	539	40	30	14	0,007
24	ул. Мухтуйская	1,921	1	1263	115	низкая	742	70-80	60-80	60	0,155
25	ул. Некрасова	0,38	1	135	12	низкая	713	50	30-50	32	0,017
26	ул. Ойунского	1,227	1	564	51	средняя	726	50	50-70 (50)	42	0,071
27	ул. П. Лулумбы	0,558	1	43	4	низкая	655	30	40	7	0,006
28	ш. 50 лет Октября	2,547	1	648	59	низкая	720	70	50-70	23	0,082
29	ул. Первомайская	0,53	1	56	5	средняя	682	40-50	40	10	0,007
30	ул. Соболева	0,615	1	73	7	низкая	686	50	30-50	11	0,010
31	ул. 40 лет Октября	1,105	1	623	57	высокая	731	70	50-70	51	0,077

1.7.2 Результаты анализа параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры)

Оптимальная организация работы системы пассажирских перевозок является одним из основных показателей эффективности всей транспортной системы, а также основным фактором, от которого зависит общий уровень и качество жизни населения города. В случае наличия факторов, затрудняющих движение маршрутных транспортных средств, для их устранения наиболее эффективно использовать именно средства организации дорожного движения. В противном случае пассажирский транспорт общего пользования становится неэффективным, поскольку не может конкурировать с индивидуальным транспортом.

Основными параметрами, определяющими оптимальную организацию движения и качество обслуживания населения пассажирским транспортом общего пользования, являются:

- охват сети общественного транспорта;
- плотность маршрутной сети;
- соответствие движения маршрутов установленному расписанию;
- обустроенность остановочных пунктов;
- оценка частоты движения маршрутов общественного транспорта;
- наполненность подвижного состава.

По данным, предоставленным МУП «МПАТП» маршрутная скорость транспортных средств составляет 18 км/час, время кругорейса на маршрутах составляет 1 ч. 00 мин.

Пассажирские перевозки городским пассажирским транспортом оказываются ежедневно:

- в будние дни в зимнее время года – с 06:15 до 23:00;
- в будние дни в летнее время года – с 06:20 до 23:00;
- в выходные дни – с 06:20 до 22:20.

На значительной части территории муниципального образования «Город Мирный» обеспечены нормативные расстояния между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта, однако на следующих улицах расстояние между остановочными пунктами превышает нормативные значения и составляет более 600 м:

- ул. Бобкова;
- ул. Бабушкина-медвытрезвитель;
- ул. Индустриальная
- ул. Аммосова;
- ул. Вилуйская;
- ул. Мухтуйская;
- ш. 50 лет Октября;
- ш. Кирова (Чернышевская трасса);
- ш. Кузакова.

Превышение нормативных значений связано с наличием искусственных сооружений (мостовых сооружений и круговых пересечений), а также отсутствием на значительных участках данных улиц жилой застройки и мест притяжения населения. На Чернышевской трассе, корпус №12 расположен психиатрический корпус Мирнинской ЦРБ, находящийся на расстоянии более 600 метров от ближайших по маршруту остановочных пунктов.

Маршрутная сеть наземного общественного пассажирского транспорта в г. Мирный практически полностью охватывает жилые, производственные районы города, транспортные узлы, места приложения труда и отдыха населения.

Частота движения муниципальных автобусных маршрутов общественного транспорта в течение года в среднем составляет:

- маршрут №1 – 13,5 минут;
- маршрут №2 – 50 минут;
- маршрут №3 – 50 минут
- маршрут №4 – 2 часа 3 минуты.

Данные значения соответствуют частоте движения, указанной в расписании движения транспортных средств на маршрутах.

Пассажирские перевозки на территории г. Мирный осуществляются с помощью автобусов малого класса (класс транспортного средства - М2). Подвижной состав МПАТП представлен 18 автобусами. Суточный выпуск транспортных средств на линию составляет 9 машин.

1.7.3 Результаты анализа параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств

Анализ полученной информации по параметрам размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств позволит оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

В рамках анализа параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств необходимо определить наличие дефицита парковочного пространства, как для постоянного, так и для временного хранения ТС.

Оценка дефицита парковочного пространства для постоянного хранения ТС проводится только относительно районов многоквартирной застройки; в районах индивидуальной жилой застройки обеспеченность местами для постоянного хранения ТС считается полной.

Для расчета потребности в парковочных местах территория г. Мирный была разбита на 23 условных района. На основании данных о количестве жителей, проживающих в многоквартирных домах, было определено необходимое количество мест для постоянного хранения ТС в каждом условном районе. Результаты расчета дефицита парковочных мест для постоянного хранения ТС приведены в таблице 19.

Таблица 19 – Анализ мест для постоянного хранения ТС

№ п/п	Наименование района	Итого существующие м/м	Потребность, м/м	Дефицит ("-")/профицит ("+"), м/м
1	1 квартал	627	369	258
2	2 квартал	549	548	1
3	3 и 4 кварталы	1787	886	901
4	5 квартал	390	500	-110
5	6 квартал	381	333	48
6	7 квартал	745	566	179
7	9 квартал	423	551	-128
8	10 квартал	458	124	334
9	11 квартал	525	385	140

№ п/п	Наименование района	Итого существующие м/м	Потребность, м/м	Дефицит ("-")/ профицит ("+"), м/м
10	13 квартал	28	50	-22
11	14 квартал	40	13	27
12	19 квартал	429	520	-91
13	22 квартал	245	394	-149
14	23 квартал	974	2866	-1892
15	24 квартал	4116	3154	962
16	25 квартал	2757	324	2433
17	р-н Нижний	1375	906	469
18	р-н Аэропорта	545	202	342
19	р-н Верхний	724	636	88
20	р-н ул. Газовиков	223	92	131
21	р-н ул. Геологическая	0	0	0
22	р-н ул. Ромашовка	56	29	27
23	мкр. Заречный	609	496	113
	Итого	18006	13946	-

Таким образом, в целом по городу выявлен дефицит мест для постоянного хранения ТС в размере 2391 машино-место. Существенный недостаток мест для хранения автомобильного транспорта находится в 23 квартале, являющимся районом плотной многоквартирной застройки – 1892 м/м.

Количество существующих и необходимых парковочных мест для постоянного хранения ТС в г. Мирный представлено на рисунке 7. Районы с выявленным дефицитом на рисунке выделены красным цветом.

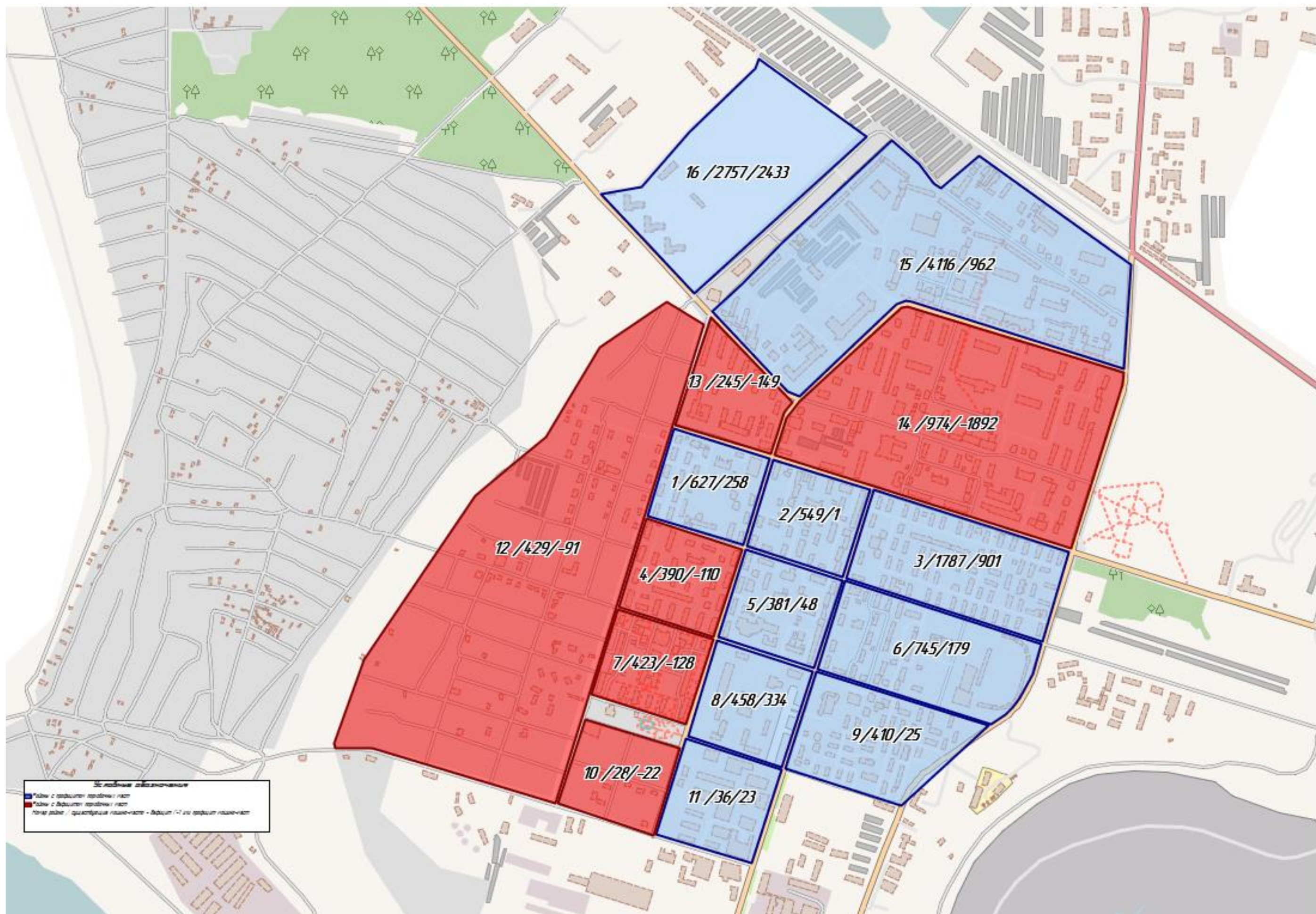


Рисунок 7 - Существующие и необходимые парковочные места для постоянного хранения ТС в г. Мирный

Расчет парковочных мест для временного хранения транспорта производится у крупных объектов притяжения транспортного потока согласно нормативам градостроительного проектирования. Результаты расчета необходимого количества мест для временного хранения ТС приведены в таблице 20.

Таблица 20 – Анализ мест для временного хранения ТС

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке	Потребность, м/м	Дефицит ("-")/профицит ("+"), м/м
Гостиницы					
1	Виллой	Ленинградский просп., 25	10	10	0
2	Уют	Советская ул., 21	7	5	2
3	Энергия	ул. Комсомольская, 24	5	10	-5
4	Зарница	ул. Ленина, 11А	10	25	-15
5	Отель "Три ключа"	ул. Ленина, 10А	5	15	-10
6	Северное сияние	ул. Ленина, 23	10	15	-5
Кредитно-финансовые организации					
7	Банк "ВТБ"	ул.Тихонова, д.3	0	5	-5
8		Ленинградский пр-кт д.21	15	10	5
9	Азиатско-Тихоокеанский банк	ул.Тихонова, д.3	0	10	-10
10	Восточный банк	ул. Ленина, д. 36	10	10	0
11	Совкомбанк	пр-кт Ленинградский, д. 19	20	15	5
12	Алмазэргиенбанк	пр.Ленинградский, д. 23	15	15	0
13	Росбанк	пр.Ленинградский, д. 19	20	20	0
14	Сбербанк	ул. Комсомольская, д.13	30	30	0
Отделения связи					
15	Почта России	Звездная улица д.7	0	3	-3
16	Почта России	Ленина д.5	7	7	0
17	Почта России	Советская ул. 13	15	15	0
Объекты образования					
18	МАДОУ № 6 "Березка"	ул. 40 лет Октября, 9А	0	18	-18
19	МБДОУ " 8 "Чопууска"	Советская, 7Б	15	31	-16
20	СОШ №1	ул. 40 лет Октября, 12	0	30	-30
21	Политехнический лицей	ул. Ленина 3	0	35	-35
22	СОШ №7	Советская ул., 11А	10	32	-22
23	СОШ №8	Виллойская ул., 7А	55	30	26
24	СОШ №12	Комсомольская ул., 20	0	35	-35
25	СОШ №26	ул. Тихонова, 3	0	35	-35
26	ЧОУ «Православная гимназия	Ленинградский просп., 15	0	12	-12
27	МКОУ «Школа –	Виллойская ул., 7	0	17	-17

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке	Потребность, м/м	Дефицит (" - ") / профицит (" + "), м/м
	интернат»				
28	ГКУ РС (Я) «МСРЦН»	ул. Комсомольская, д. 3 «а»	5	17	-12
29	ГАПОУ РС (Я) Региональный технический колледж в г. Мирном	ул. Ленина, 1	0	49	-49
30	ФГАОУ ВПО Политехнический институт (Филиал) Северо-Восточного Федерального Университета им. М.К. Аммосова	ул. Тихонова, 5/3	34	51	-17
31	МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Музыкальное отделение	ул. Комсомольская д.18	0	19	-19
32	МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Художественное отделение	ул. Тихонова д.29	10	11	-1
Детские сады					
33	Детский сад № 1 "Олененок"	г. Мирный, ул.Тихонова, д.8"А"	10	33	-23
34	Детский сад №2 "Сардаана"	г. Мирный, ул.Московская, д.6"А"	0	19	-19
35	Детский сад № 3 "Золотой ключик"	г. Мирный, ул.Молодежная, д.4	10	19	-9
36	Детский садик №4 "Лукоморье"	г. Мирный ул. Солдатова д. 2/2	40	36	4
37	Детский садик № 11 "Теремок"	г. Мирный, улица Советская, 16	15	17	-2
38	Детский садик № 12 "Солнышко"	г. Мирный, ул.Ленина, д.21 "А"	0	16	-16
39	Детский садик № 13 "Карлсон"	г. Мирный, ул. Тихонова, д.9	10	34	-24
40	Детский садик № 14 "Медвежонок"	г. Мирный, ул. Советская, д.17	15	27	-12
41	Детский садик " 52 "Крепыш"	г. Мирный, ул. Тихонова, д.9 "А"	5	35	-30
42	Детский садик № 54 "Белоснежка"	г. Мирный, ул.40 лет Октября, д.5	0	19	-19
43	Детский садик № 55 "Сулусчаан"	г. Мирный, ул. Московская, д.15/1	25	22	3
Объекты здравоохранения					
44	Главный корпус №1	ул. Павлова-1	15	49	-34

№ п/п	Наименование объ- екта	Местоположение	Количе- ство мест на пар- ковке	Потреб- ность, м/м	Дефицит ("-")/ профицит ("+"), м/м
45	Корпус патолого- анатомический с судебно- медицинской экс- пертизой	ул. Павлова 1, корпус №8	15	9	6
46	Женская консуль- тация	ул. 50 лет Октября, корпус №9	15	35	-20
47	Родильный дом	ул. Павлова-1, корпус №4	15	29	-14
48	Психиатрический корпус	Чернышевская трасса, корпус №12	15	21	-6
49	Взрослая поликли- ника	ул. Павлова 1, корпус №6	15	52	-37
50	Детская поликли- ника	ул. Павлова 1, корпус №5	15	49	-34
51	Скорая помощь	ул. Павлова 1, корпус №2	15	12	3
52	Стоматологическая поликлиника	ул. 50 лет Октября д.2, к10	10	21	-11
53	Противотуберку- лезный диспансер	ул. Промышленная 1 (Чер- нышевская трасса)	5	11	-6
54	Отделение перели- вания крови	ул. Ойунского д. 8а	15	15	0
Объекты культуры					
55	Дом культуры	ул. Ленина, 17	0	44	-44
56	Музей кимберлитов им. Д.И. Саврасова	ул. Ленина, 16	1	2	-1
57	«Муниципальный краеведческий му- зей»	ул. Ойунского 9	0	2	-2
58	Историко- производственный музей АК «АЛРО- СА» (ПАО)	ул. Ленина, 17	0	2	-2
59	Центральная город- ская библиотека	Ленинградский просп., 48	25	25	0
60	АУ РС (Я) «Мир- нинский театр»	Площадь 30-летия Победы, 2	0	44	-44
61	Кинотеатр ДК «Ал- маз»	ул. Ленина, 17	0	45	-45
Объекты спорта					
62	Спортивный ком- плекс имени 60 ле- тия Победы	Комсомольская ул., 1А	38	126	-88
63	Бассейн "Кристалл"	Комсомольская ул., 27А	10	24	-14
64	Оздоровительный комплекс "Олимп"	Ленинградский пр-кт, 22	5	21	-16
65	Лыжная база (За- речный)	Куницына 186	0	2	-2

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке	Потребность, м/м	Дефицит ("-")/профицит ("+"), м/м
66	МКОУ "ДЮСШ"	Индустриальная ул., 1	10	25	-15
67	зал единоборств МУ ДО "ДЮСШ"	Ленинградский проспект, 42	15	15	0
68	зал гимнастики МУ ДО "ДЮСШ"	Ленинградский 1/1	15	15	0
Органы власти и управления					
69	Администрация МО "Город Мирный"	ул. Ленина, д. 16	25	20	5
70	ГИБДД	ул. Аммосова, 96а	5	10	-5
71	ОМВД ПО МИРНИНСКОМУ РАЙОНУ	ш. Кузакова, 5	10	10	0
72	ФГКУ "3 ОФПС по РС(Я)"	Ленинградский пр-кт, 9	0	5	-5
73	Мировой судья по судебному участку №18 Мирнинского района Республики Саха (Якутия)	ул. Ленина, д. 34	3	5	-2
Промышленность					
74	АО "АЛРОСА-Газ"	ш. Чернышевское, 21	10	20	-10
75	Мирнинский комбинат строительных материалов (в составе УКС АК «АЛРОСА»)	Ленинградский пр-кт, 9	15	20	-5
76	Мирнинский горно-обогатительный комбинат АК «АЛРОСА» (ОАО)	ш. Кузакова, 5	400	400	0
Развлекательные комплексы					
77	ТК "Континент"	Иреляхская ул., 81а	30	30	0
78	ТЦ "Андреевский"	ул. 50 Лет Октября, 26/1	25	25	0
79	Развлекательный комплекс "Глобус"	ул. Солдатова, 15а	5	30	-25
Объекты торговли					
80	ТК "СавАнд"	ул. Солдатова, 21	20	20	0
81	Магазин "Стрелец"	ул. Солдатова, 12	10	5	5
82	ТД "Сэргэ"	ул. Тихонова, 7	30	25	5
83	ТД "Атлант"	улица Тихонова, 2а	5	10	-5
84	ТД "СМАК-2"	ул. Тихонова, 11	15	10	5
85	Магазин "Алладин"	ул. Тихонова, 13	10	10	0
86	Магазин "Дионис"	Советская ул., 10а	5	3	2
87	Магазин "Эрэл"	ул. Тихонова, 2	10	2	8
88	ТЦ "МЕГА"	Советская ул., 11	10	20	-10

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке	Потребность, м/м	Дефицит ("-")/ профицит ("+"), м/м
89	Магазин "Фламинго"	Советская ул., 15	10	5	5
90	Магазин "Кристина"	Советская улица, 13	8	5	3
91	ТЦ "Полюс"	Советская улица, 13	10	15	-5
92	ТЦ "Культспорттовары"	Советская ул., 11	10	10	0
93	ТЦ "Якутский"	Советская улица, 4/3	5	15	-10
94	ТД "Север"	Советская ул., 2	8	3	5
95	Магазин "Три богатыря"	Ленинградский проспект, 21	10	8	2
96	ТД "Холмс"	улица 40 лет Октября, 2	5	7	-2
97	Магазин "Магнолия"	ул. Ленина, 11	10	9	1
98	Магазин "Купец"	ул. Ленина, 40в	6	6	0
99	Магазин "Даниил" алкомаркет	ул. Комсомольская, 32	10	10	0
100	Магазин "Имперал"	ул. Комсомольская, 4г	6	5	1
101	Магазин Новинка	ул. Комсомольская, 9	5	5	0
102	Магазин "Темп"	Комсомольская улица, 25	6	5	1
103	ТЦ "Солнышко"	ул. Комсомольская, 4	8	10	-2
104	ТЦ "Моника"	ул. 40 Лет Октября	30	32	-2
105	ТЦ "Андреевский"	ул. 50 Лет Октября, 26/1	25	26	-1
106	ТД "ЛИКОМ" ООО	ул. Аммосова, 97	20	21	-1
107	Магазин "Остров сокровищ"	Ручейная ул., 16	10	8	2
108	Магазин "ТехноСити"	ш. Кирова, 24	8	10	-2
109	Магазин "Хоздвор"	ул. 4 Горняков, 7	15	13	2
110	Магазин "АвтоМаг"	Вилуйская ул., 8	5	7	-2
111	Магазин "Контакт"	Индустриальная ул., 2/1	6	5	1
112	Алкомаркет "Каспий"	Индустриальная улица	8	10	-2
113	Оптовая База ул.Звездная 62	Звездная ул., 62	35	40	-5
114	ТД "Олеся"	ул. Ойунского, 27	8	10	-2
115	Магазин "Визит"	ул. Ойунского, 24А	5	10	-5
116	ТК "Континент"	Иреляхская ул., 81а	30	35	-5
117	Магазин "Ермак"	Иреляхская ул., 81а	25	20	5
Объекты общественного питания					
118	Pizza Time	Советская ул., 13б	5	10	-5
119	Геофизик	ул. 50 Лет Октября, 1в	5	10	-5
120	Золотое Руно	ул. Ойунского, 38а	0	20	-20

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Количество мест на парковке	Потребность, м/м	Дефицит (" - ") / профицит (" + "), м/м
121	Летнее кафе Озарница	Советская ул., 9	20	20	0
122	пивной ресторан "СССР"	ул. Ленина, 11А	20	12	8
123	Харбин	Ленинградский пр-кт, 25	10	8	2
124	Старый Дворик	ул. Комсомольская, 32	15	10	5
125	Ресторан-бар "Забота"	ул. Аммосова, 9	20	16	4
126	Ресторан "Пегас"	Гаражная ул., 4	0	7	-7
127	Обжорка	Индустриальная ул., 2, к. 4	3	4	-1
128	MirBurger	пересечение ул. 40 лет Октября и Ленинградского пр-кта	0	3	-3
129	Ночной клуб "Фараон"	ул. Ойунского, 2	0	5	-5
Объекты транспорта					
130	Автостанция	ул. Мухтуйская, 6	5	4	1
131	Аэропорт	Мирнинский муниципальный район, Республика Саха (Якутия), Россия	219	170	49
Всего:			2019	2957	- 1118 м/м + 180 м/м

Согласно проведенному расчету, дефицит в местах для временного хранения ТС выявлен у 78 объектов притяжения. Основной дефицит наблюдается у объектов образования и составляет 291 машино-место.

На центральных улицах города не выявлено нарушений правил стоянки и остановки.

В результате анализа выявлена низкая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств. Дефицит парковочного пространства (3509 м/м) отмечается как для мест постоянного (2391 м/м), так и для временного хранения автомобилей (1118 м/м), что связано с высоким уровнем автомобилизации на расчетный срок и значительным числом мест притяжения, оборудованных парковочными местами в недостаточном количестве.

Дефицит парковочного пространства для постоянного хранения возможно нейтрализовать за счет существующих гаражных комплексов, расположенных в близлежащих планировочных районах.

1.8 Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков

Перевозки пассажиров по муниципальным маршрутам в г. Мирный осуществляются с использованием подвижного состава малого класса.

В 2018 г. перевозка пассажиров осуществлялась по четырем маршрутам согласно утверждённому расписанию, в 2017 г. - по трем маршрутам. За январь - декабрь 2017 г. перевезено 1 612 100 человек, выполнено 39 181 рейсов по расписанию.

На территории исследуемого муниципального образования действует аэропорт г.

Мирный, информация о пассажирообороте и грузообороте которого представлена в таблице 21.

Таблица 21 – Оборот аэропорта г. Мирный

	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Годовой пассажирооборот (отправка + прибытие), чел.	291 410	329 611	341 471
Среднесуточный пассажирооборот, чел.	931	1 053	1 091
Годовой грузооборот, включая почту (отправка + прибытие), тонн	11 765,53	1 193,72	831,17
Среднесуточный грузооборот, тонн	38	37	28

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

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ соответствия параметров улиц и дорог нормативным требованиям, анализ уровня загрузки пересечений и примыканий улиц и дорог, анализ связанности территорий муниципального образования, анализ условий велосипедного движения.

Анализ соответствия параметров улиц и дорог нормативным требованиям проводится с целью выявления улиц и дорог, параметры которых не соответствуют принятой категории. Сравнение фактических параметров с нормативными требованиями приведено в таблице 22. Нормативные значения параметров улиц, дорог и тротуаров принимались согласно СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.

Таблица 22 - Сравнение фактических и нормативных значений параметров улиц и дорог г. Мирный

№ п/ п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Ширина полосы движения, м		Количество полос движения (в двух направлениях)		Ширина пешеходной части тротуара, м	
			фактиче- ская	норматив- ная	фактиче- ское	норматив- ное	фактиче- ская	норма- тивная
1	ул. Амакинская. Участок 1	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3	3,0-3,5	2	2-4	-	2
	ул. Амакинская. Участок 2	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
2	ул. Аммосова. Участок 1	Проезд второстепенный	3,5	3,5	1	1	2,7	0,75
	ул. Аммосова. Участок 2	Магистральная улица районного значения	3,6-4,0	3,25-3,75	2	2-4	1,8-2,6	2,25
3	ул. Бабушкина	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	2,5-3,5	3,0-3,5	2	2-4	-	2
4	ул. Бабушкина-медвытрезвитель	Магистральная улица районного значения	3,6	3,25-3,75	2	2-4	-	2,25
5	ул. Бобкова	Магистральная улица районного значения	3,2-3,6	3,25-3,75	2	2-4	-	2,25
6	ул. Гагарина	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
7	ул. Дорожная	Проезд второстепенный	3,5	3,5	1	1	-	0,75
8	ул. Звездная-кладбище	Проезд основной	3-3,2	3	2	2	-	1
9	ул. Индустриальная	Магистральная улица районного значения	3,8-4	3,25-3,75	2	2-4	2-2,3	2,25
10	ул. Интернациональная	Проезд основной	2,7-3,2	3	2	2	-	1
11	ул. Комсомольская	Магистральная улица районного значения	3,5-3,75	3,25-3,75	2	2-4	2-3	2,25
12	шоссе Кирова	Магистральная улица общегородского значения 2-го класса - регулируемого движения	3,7	3,25-3,75	2	от 4-10	-	3

№ п/ п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Ширина полосы движения, м		Количество полос движения (в двух направлениях)		Ширина пешеходной части тротуара, м	
			фактиче- ская	норматив- ная	фактиче- ское	норматив- ное	фактиче- ская	норма- тивная
13	шоссе Кузакова	Магистральная улица общегородского значения: 3-го класса - регулируемого движения	3,7	3,25-3,75	2	4-6	-	3
14	ул. Куницына	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	2,5-3,5	3,0-3,5	2	2-4	-	2
15	ул. Лазо. Участок 1	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3,1-3,2	3,0-3,5	2	2-4	-	2
	ул. Лазо. Участок 2	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3,2-4	3,0-3,5	1	2-4	-	2
16	ул. Ленина	Магистральная улица районного значения	3,3-4,2	3,25-3,75	2	2-4	2-2,8	2,25
17	Ленинградский пр-т	Магистральная улица общегородского значения: 3-го класса - регулируемого движения	3,75-4,5	3,25-3,75	2	4-6	2-3	3
18	ул. Лесная	Проезд основной	2,4-3,5	3	2	2	-	1
19	ул. Московская. Участок 1	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3,3-3,5	3,0-3,5	2	2-4	-	2
	ул. Московская. Участок 2	Проезд второстепенный	4	3,5	1	1	-	0,75
20	ул. Мухтуйская	Магистральная улица общегородского значения 2-го класса - регулируемого дви-	4-5,5	3,25-3,75	2	4-10	-	3

№ п/ п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Ширина полосы движения, м		Количество полос движения (в двух направлениях)		Ширина пешеходной части тротуара, м	
			фактиче- ская	норматив- ная	фактиче- ское	норматив- ное	фактиче- ская	норма- тивная
		жения						
21	ул. Некрасова	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3,5	3,0-3,5	2	2-4	-	2
22	ул. Ойунского	Магистральная улица районного значения	3,75	3,25-3,75	2	2-4	2-3	2,25
23	ул. П. Лумумбы	Проезд основной	2-2,5	3	2	2	-	1
24	ш. 50 лет Октября	Магистральная улица районного значения	3,2-4,3	3,25-3,75	2	2-4	2,4-2,6	2,25
25	ул. Первомайская	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
26	ул. Соболева	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3	3,0-3,5	2	2-4	-	2
27	ул. 40 лет Октября	Магистральная улица районного значения	3,3-3,7	3,25-3,75	2	2-4	-	2,25
28	ул. Советская	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3,3-3,7	3,0-3,5	2	2-4	2,7	2
29	ул. Солдатова	Проезд основной	3,7-4	3	2	2	1,5-2	1
30	ул. Тихонова	Магистральная улица районного значения	4,5-5,5	3,25-3,75	2	2-4	2,7	2,25
31	ул. Фрунзе	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
32	ул. Павлова	Магистральная улица районного значения	4,1-4,3	3,25-3,75	2	2-4	3,7	2,25
33	сооружение автодорога 24 квартала, ул. Аммосова от угла ш. 50 лет Октября –	Проезд основной	3,4-3,6	3	2	2	-	1

№ п/ п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Ширина полосы движения, м		Количество полос движения (в двух направлениях)		Ширина пешеходной части тротуара, м	
			фактиче- ская	норматив- ная	фактиче- ское	норматив- ное	фактиче- ская	норма- тивная
	банный комплекс до поворота на ул. Солдатова							
34	автодорога 24 квартала (проезд 1-й Северный от объездной автодороги, идущей параллельно рудовозной автодороге, до ул. Солдатова между домами № 1А (здание ГСЭН) и жилым домом № 3)	Проезд второстепенный	2,6-3	3,5	2	1	-	0,75
35	автодорога 24 квартала (проезд 2-й Северный от объездной автодороги, идущей параллельно рудовозной автодороге, до ул. Солдатова между жилым домом № 15 и развлекательным центром «Мир»)	Проезд второстепенный	2,6-3	3,5	2	1	-	0,75
36	автодорога ул. Комсомольская-общественные огороды	Магистральная улица районного значения	3,25	3,25-3,75	2	2-4	-	2,25
37	автодорога Мирный-Заречный с мостовым переходом	Магистральная улица районного значения	3,6	3,25-3,75	2	2-4	-	2,25
38	ул. Иреляхская. Участок 1	Проезд основной	3-3,3	3	2	2	-	1
	ул. Иреляхская. Участок 2	Проезд второстепенный	3,5-4	3,5	1	1	-	0,75
39	автодорога от проспекта Ленинградский на плотину	Магистральная улица районного значения	3,5	3,25-3,75	2	2-4	-	2,25
40	ул. Восточная	Улицы и дороги местного	3,5-4,5	3,0-3,5	2	2-4	-	2

№ п/ п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Ширина полосы движения, м		Количество полос движения (в двух направлениях)		Ширина пешеходной части тротуара, м	
			фактиче- ская	норматив- ная	фактиче- ское	норматив- ное	фактиче- ская	норма- тивная
		значения: улицы в зонах жилой застройки						
41	ул. Южная	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
42	ул. Газовиков	Проезд основной	2,5	3	2	2	-	1
43	ул. Геологическая. Участок 1	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
	ул. Геологическая. Участок 2	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
	ул. Геологическая. Участок 3	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
44	ул. Весенняя	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3	3,0-3,5	2	2-4	-	2
45	ул. 8 Марта	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3-3,5	3,0-3,5	2	2-4	-	2
46	ул. Целинная	Проезд основной	2,3	3	2	2	-	1
47	ул. Ромашовка. Участок 1	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	3,5	3,5	2	2-4	-	2
	ул. Ромашовка. Участок 2	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	3,5	3,5	2	2-4	-	2
48	ул. Экспедиционная. Участок 1	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
	ул. Экспедиционная. Участок 2	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
	ул. Экспедиционная. Участок 3	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
	ул. Экспедиционная. Участок	Проезд основной	3	3	2	2	-	1

№ п/ п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Ширина полосы движения, м		Количество полос движения (в двух направлениях)		Ширина пешеходной части тротуара, м	
			фактиче- ская	норматив- ная	фактиче- ское	норматив- ное	фактиче- ская	норма- тивная
	4							
	ул. Экспедиционная. Участок 5	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
	ул. Экспедиционная. Участок 6	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
49	ул. Кузьмина	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3	3,0-3,5	2	2-4	-	2
50	ул. Нагорная	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3	3,0-3,5	2	2-4	-	2
51	ул. Ленская. Участок 1	Проезд основной	3	3	1	2	-	1
	ул. Ленская. Участок 2	Проезд основной	3-3,5	3	1	2	-	1
52	ул. Набережная. Участок 1	Проезд основной	3,5	3	1	2	-	1
	ул. Набережная. Участок 2	Проезд основной	3,5	3	1	2	-	1
53	объездная дорога ул. Солдато- това	Улицы и дороги местного значения: улицы в зонах жилой застройки	3,4-4	3,0-3,5	2	2-4	-	2
54	ул. 40 лет ЯАССР	Магистральная улица районного значения	3,2-3,5	3,25-3,75	2	2-4	-	2,25
55	ул. Транспортная	Проезд основной	3	3	2	2	-	1
56	ул. Ручейная. Участок 1	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	2,25-3,5	3,5	2	2-4	-	2
	ул. Ручейная. Участок 2	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	2,25-3,5	3,5	2	2-4	-	2

№ п/ п	Наименование улиц/дорог	Категория по СП 42.13330.2016	Ширина полосы движения, м		Количество полос движения (в двух направлениях)		Ширина пешеходной части тротуара, м	
			фактическая	нормативная	фактическое	нормативное	фактическая	нормативная
	ул. Ручейная. Участок 3	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	2,25-3,5	3,5	2	2-4	-	2
	ул. Ручейная. Участок 4	Улицы и дороги местного значения: улицы и дороги в производственных зонах	2,25-3,5	3,5	2	2-4	-	2
57	ул. Титова	Проезд основной	2,5-2,7	3	2	2	-	1
58	пер. 1-й Пионерский	Проезд основной	3,5	3	1	2	-	1
59	пер. 2-й Пионерский	Проезд основной	3	3	1	2	-	1

По данным таблицы 22 выявлено несоответствие параметров улиц и дорог в части:

1. Недостаточной ширины проезжей части на улицах и дорогах: ул. П. Лумумбы, ул. Газовиков, ул. Целинная, ул. Ручейная, ул. Титова, автодорога 24 квартала (проезд 1-й Северный от объездной автодороги, идущей параллельно рудовозной автодороге, до ул. Солдатова между домами № 1А (здание ГСЭН) и жилым домом № 3), автодорога 24 квартала (проезд 2-й Северный от объездной автодороги, идущей параллельно рудовозной автодороге, до ул. Солдатова между жилым домом № 15 и развлекательным центром «Мир»);

2. Недостаточного количества полос движения согласно категории на ш. Кирова, ш. Кузакова, Ленинградский пр-кт, ул. Мухтуйская;

3. Несоответствия фактического количества полос движения с учетом ширины проезжей части на ул. Ленская, ул. Набережная, пер. 1-й Пионерский, пер. 2-й Пионерский;

4. Отсутствие тротуаров на следующих улицах и дорогах: ул. Амакинская, ул. Бабушкина, ул. Бабушкина-медвытрезвитель, ул. Бобкова, ул. Гагарина, ул. Дорожная, ул. Звездная-кладбище, ул. Индустриальная, ул. Интернациональная, ул. Комсомольская, шоссе Кирова, шоссе Кузакова, ул. Куницына, ул. Лазо, ул. Лесная, ул. Московская, ул. Мухтуйская, ул. Некрасова, ул. П. Лумумбы, ул. Первомайская, ул. Соболева, ул. 40 лет Октября, ул. Фрунзе, сооружение автодорога 24 квартала (ул. Аммосова от угла ш. 50 лет Октября – банный комплекс до поворота на ул. Солдатова), автодорога 24 квартала (проезд 1-й Северный от объездной автодороги, идущей параллельно рудовозной автодороге, до ул. Солдатова между домами № 1А (здание ГСЭН) и жилым домом № 3), автодорога 24 квартала (проезд 2-й Северный от объездной автодороги, идущей параллельно рудовозной автодороге, до ул. Солдатова между жилым домом № 15 и развлекательным центром «Мир»), автодорога ул. Комсомольская-общественные огороды, автодорога Мирный-Заречный с мостовым переходом, ул. Иреляхская, автодорога от проспекта Ленинградский на плотину, ул. Восточная, ул. Южная, ул. Газовиков, ул. Геологическая, ул. Весенняя, ул. 8 Марта, ул. Целинная, ул. Ромашовка, ул. Экспедиционная, ул. Кузьмина, ул. Нагорная, ул. Ленская, ул. Набережная, объездная дорога ул. Солдатова, ул. 40 лет ЯАССР, ул. Транспортная, ул. Ручейная, ул. Титова, пер. 1-й Пионерский, пер. 2-й Пионерский.

Согласно действующим нормативам, магистральные дороги регулируемого движения не требуют наличия тротуаров, однако по результатам анализа работы общественного транспорта выявлено большое количество остановочных пунктов на ш. Кирова, ул. Мухтуйская и Ленинградском пр-кте, что требует организации тротуаров для обеспечения подходов от мест приложения труда к автобусным остановкам.

Велотранспортная инфраструктура на территории города в настоящий момент отсутствует. Движение велосипедистов осуществляется в пределах проезжей части улиц и дорог, а также по тротуарам, что снижает безопасность всех участников дорожного движения. Вместе с тем велосипед может стать существенной альтернативой моторизованному транспорту для перемещений на небольшие расстояния (до 10-15 км) и повысить мобильность населения. Для повышения привлекательности использования велосипедного транспорта необходимо создание удобной и безопасной велотранспортной инфраструктуры.

Также при формировании сети велосипедных дорожек и велополос необходимо учитывать риск возникновения дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов. В таблице 23 приведена статистика ДТП с участием велосипедистов за 2016 – 2018 гг.

Таблица 23 - Статистика ДТП с участием велосипедистов за 2016 – 2018 гг.

№ п/п	Места совершения ДТП	2016	2017	2018	Всего
1	Ленинградский пр-кт	-	1	-	1
2	ул. 40 лет Октября	-	-	1	1

По данным статистики ДТП количество дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов распределилось поровну между местами совершения ДТП. Причинами ДТП являются нарушение правил проезда пешеходного перехода и нарушение требований дорожных знаков.

1.10 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

Одной из существенных причин высокого уровня аварийности в городах является сложившаяся диспропорция между темпами развития улично-дорожной сети и темпами роста количества автотранспорта, которая приводит к ухудшению условий движения, заторам, росту задержек и увеличению расхода топлива, ухудшению экологической обстановки, социальному дискомфорту.

Объектом управления при организации дорожного движения являются транспортные и пешеходные потоки, которым присущи определенные закономерности, установленные вследствие накопленной практики и результатами научных исследований. Одной из основных функций технических средств организации дорожного движения является реализация разработанных и спланированных схем организации дорожного движения. Использование технических средств в организации дорожного движения позволяет классифицировать участки проезжей части на регулируемые и нерегулируемые. Существуют также термины: цикл регулирования, регулируемое направление и т.п., хотя в определенных случаях используются термины светофорное регулирование или светофорный объект. По своему назначению технические средства разделяют на две большие группы:

1. Непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки – дорожные знаки, разметка, светофоры, направляющие устройства и т.п.;
2. Обеспечивающие работу средств первой группы – дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов, средства диспетчерской связи и т.п. устройства.

Как правило, работы по замене и восстановлению поврежденных технических средств регулирования проводятся несвоевременно. Как показывает практика, в настоящее время организация работ по содержанию улично-дорожной сети имеет непоследовательный и не постоянный характер. Также необходима своевременная замена технических средств, которые отработали установленный срок эксплуатации, и надежность их работы не удовлетворяет требованиям безопасности движения.

Основными причинами снижения, в настоящее время, качества работ, выполняемых по данному профилю, являются:

1. Децентрализация управления, отсутствие единой политики по модернизации ТСОДД;
2. Слабое финансирование работ;

3. Низкий контроль за исполнением функций по безопасности дорожного движения;
4. Выполнение работ структурами, не имеющими соответствующего опыта и материальной базы.

Для службы ДИ и ОД ГИБДД контроль за эксплуатационным состоянием УДС - одна из основных функций ее деятельности, выполняемых путем проведения различных форм проверок и анализа складывающейся дорожно-транспортной ситуации на обслуживаемой территории. Эффективность контроля во многом зависит от взаимодействия с дорожными, коммунальными и другими эксплуатационными службами, в ведении которых находятся дороги, улицы и сооружения на них.

Контроль за эксплуатационным состоянием имеет целью выявление элементов улично-дорожной сети, не отвечающих требованиям обеспечения безопасности дорожного движения. Поэтому важно знать, до какого предела могут происходить изменения показателей их качественного состояния. Основные требования, предъявляемые к обеспечению безопасности движения транспортных средств и пешеходов, установлены ГОСТ Р 50597-2017. Здесь следует отметить важность контроля за условиями дорожного движения, осуществляемого инспекторами ДПС, для оперативного принятия мер к устранению возникших в процессе эксплуатации дорог недостатков, составляющих помехи движению и угрозу его безопасности.

Ниже приводятся рекомендации по контролю за эксплуатационным состоянием дорог и улиц, технических средств организации дорожного движения, оборудования улиц и дорог и их содержанием.

1. Покрытие проезжей части

При визуальном осмотре необходимо установить места деформации и разрушений покрытия, а также выявить участки на покрытии с наличием загрязнений, выпотеванием битума и скоплением воды. Покрытие проезжей части не должно иметь просадок, выбоин, иных повреждений и загрязнений, затрудняющих движение транспортных средств с разрешенными правилами дорожного движения скоростью.

Для оценки ровности и сцепных качеств покрытий согласно ВСН 6-90 применяется сплошной контроль при обследовании протяженных участков (длиной более 1 км) и выборочный - участков незначительной протяженности (менее 1 км). Выборочный контроль также используется при обследовании опасных участков и в местах концентрации дорожно-транспортных происшествий (очагах аварийности) в целях выяснения причин их возникновения.

Ровность покрытия проезжей части следует измерять в соответствии с требованиями ГОСТ 30412-96. При сплошном контроле оценивать ровность целесообразно с помощью передвижной установки ПКРС-2 (номер по Государственному реестру 10913-87, ТУ 78.1.003-83). Выборочный контроль ровности проводится на захватках (участках) длиной порядка 300-400 м на обследуемом километре дороги путем измерения просветов под 3-метровой рейкой. Захватки выбираются на участках, имеющих наибольшую неровность, выявленную при визуальном осмотре.

Состояние ровности покрытия должно удовлетворять условиям, приведенным в ГОСТ Р 50597-2017.

При оценке скользкости покрытий необходимо установить места, где коэффициент сцепления не обеспечивает безопасных условий для движения автомобильного транспорта. Величина коэффициента сцепления оценивается с помощью прибора ПКРС-2 в соответствии

с требованиями ГОСТ 30413-96 или портативного прибора ППК-МАДИ-ВНИИБД (номер по Государственному реестру 10912-87, ТУ 78.1.004-87).

Прибор ПКРС-2 рекомендуется применять при обследовании протяженных участков улично-дорожной сети. Прибор ППК-МАДИ-ВНИИБД более удобен при работе на локальных участках (например, в местах концентрации ДТП) и эффективен при определении коэффициента сцепления линий дорожной разметки из термопластических материалов.

Полученные по результатам измерений значения коэффициентов сцепления покрытия не должны быть ниже приведенных в п. 3.1.4 ГОСТ Р 50597-2017.

В летний и осенний периоды на дорогах и улицах возможны выпотевание битума и загрязнение покрытия, что снижает его коэффициент сцепления и может привести к возникновению ДТП. Причины, ухудшающие сцепные качества покрытий, должны быть устранены в течение 4-5 суток с момента их обнаружения.

Продолжительность проведения уборочных работ в городах и других населенных пунктах устанавливается в указанных пределах с учетом категорий дорог и улиц по СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89.

Снижение значений коэффициента сцепления допустимо только на период проведения снегоуборочных работ и ликвидации зимней скользкости.

Любые отступления от перечисленных требований до момента устранения выявленных недостатков должны в обязательном порядке сопровождаться установкой соответствующих временных дорожных знаков - предупреждающих и ограничения скорости движения. Знаки демонтируются сразу же после устранения обнаруженного дефекта.

2. Обочины и разделительные полосы

Состояние обочин и разделительных полос следует считать неудовлетворительным, если вынужденный съезд и остановка на них транспортных средств затруднены или представляют опасность из-за наличия выбоин, просядок, промоин, валов снега, посторонних предметов и т. п. Обочины и разделительные полосы, которые не отделены от проезжей части бордюром, должны иметь плавное сопряжение с проезжей частью. Допустимым является возвышение проезжей части над прилегающей обочиной не более чем на 4,0 см. Возвышение обочины (разделительной полосы) над проезжей частью недопустимо.

Если дорога имеет краевые укрепленные полосы, то их ровность должна соответствовать значениям, установленным для покрытий проезжей части.

3. Обеспечение видимости в плане

В целях обеспечения безопасности движения периодически необходимо оценивать состояние видимости на отдельных элементах улиц и дорог.

На пересечениях автомобильных дорог в одном уровне должна быть обеспечена боковая видимость, рассчитываемая из условия видимости с главной дороги автомобиля, ожидающего на второстепенной дороге момента безопасного выезда на главную дорогу (рисунок 8, а). При пересечении равнозначных по интенсивности движения дорог расстояние видимости определяется согласно схеме, представленной на (рисунок 8, б). Значения расстояний для обеспечения боковой видимости приведены в табл. 4.1 (ВСН 25-86).

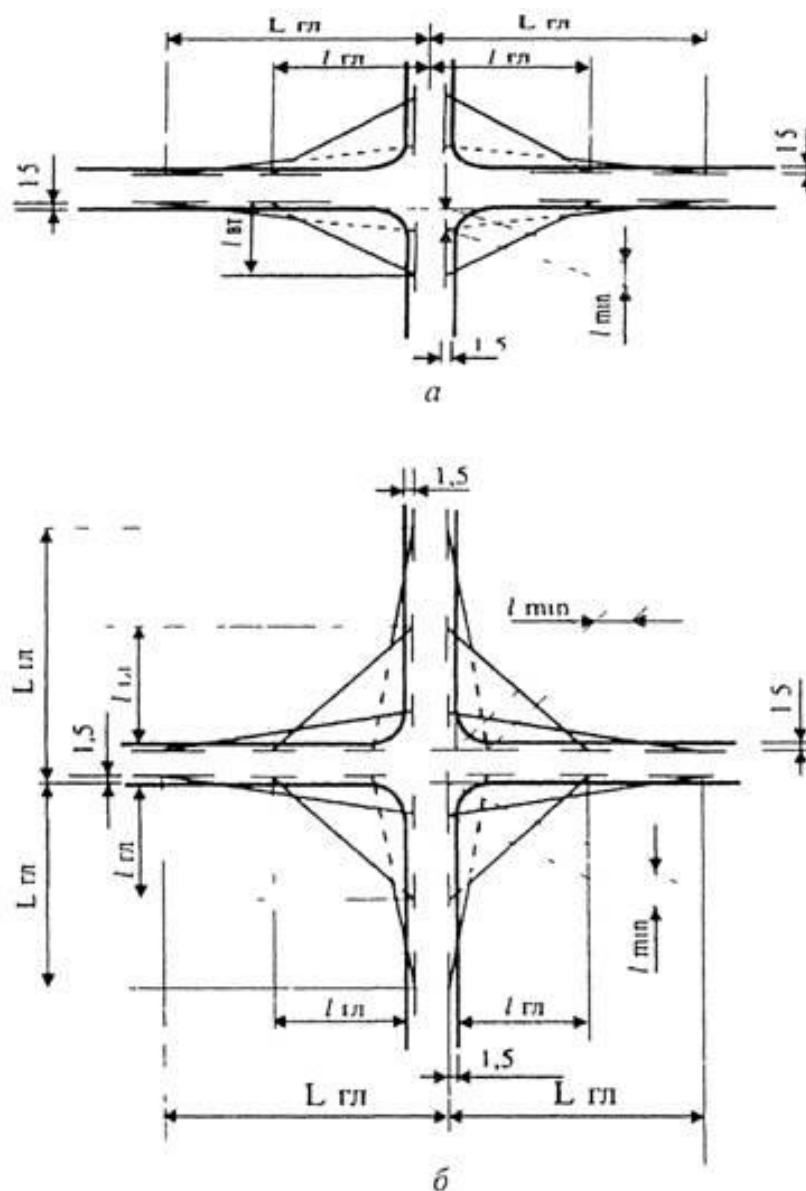


Рисунок 8 - Схемы определения видимости на пересечениях в одном уровне:
а – при пересечении дорог разных категорий;
б при пересечении равнозначных дорог

Дороги и улицы должны быть оборудованы дорожными знаками, изготовленными по ГОСТ 10807-78 и установленными по ГОСТ 23457-86 согласно утвержденному проекту организации дорожного движения. При обследовании дорожных знаков следует, кроме того, проверять соответствие их типоразмеров условиям применения, размещение с учетом наилучшей видимости участниками движения как в светлое, так и в темное время суток, а также удобство эксплуатации и обслуживания.

Желательно, чтобы на протяжении всей дороги или маршрута знаки по возможности располагались единообразно по высоте и расстоянию от кромки проезжей части.

Существенное значение для обеспечения безопасности дорожного движения имеет эксплуатационное состояние знаков. В ходе проверки оно оценивается визуально, а при необходимости - с помощью приборов. Поверхность знаков должна быть чистой, без видимых следов разрушений, обрывов и отслоений световозвращающей пленки от его поля, которые затрудняют восприятие символа и ухудшают внешний вид.

Климатические факторы заметно влияют на эксплуатационное состояние знаков, связанное с их восприятием и читаемостью в темное время суток. Поэтому один раз в году рекомендуется с помощью приборов определять удельный коэффициент силы света для знаков со световозвращающей поверхностью и среднюю яркость - для знаков с внутренним освещением. Для дорожных знаков со световозвращающей поверхностью допускается снижение удельного коэффициента силы света ($\text{кд} \times \text{лк}^{-1} \times \text{м}^{-2}$) до значений не менее:

- 35 - для белого света;
- 20 - желтого;
- 6 - красного;
- 4 - зеленого;
- 2 - синего.

Средняя яркость элементов изображения дорожных знаков с внутренним освещением ($\text{кд} \times \text{м}^{-2}$) не должна быть меньше:

- 90 - для белого и желтого цветов;
- 20- зеленого;
- 10 - красного;
- 5 - синего.

Яркость элементов черного цвета не должна превышать $4 \text{ кд} \times \text{м}^{-2}$.

Замену или восстановление поврежденных дорожных знаков (кроме знаков приоритета) следует производить в течение 3 суток после обнаружения недостатков, а знаков приоритета - в течение суток.

4. Дорожная разметка

Разметка дорог и улиц должна выполняться по ГОСТ Р 51256-2018 и наноситься в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 и утвержденными схемами.

С течением времени под воздействием колес движущегося транспорта, снегоуборочных механизмов и изменений погоды разметка подвергается разрушению и истиранию. По оценкам специалистов, из-за отсутствия разметки или непригодного ее состояния совершается от 17 до 30 % происшествий преимущественно в ночное время суток. Поэтому дорожная разметка в процессе эксплуатации УДС должна быть хорошо различима в любое время года и суток.

Состояние разметки проверяется по степени ее износа и в первую очередь на наиболее опасных участках (пересечения дорог, участки с ограниченной видимостью, подъемы и спуски, пешеходные переходы, железнодорожные переезды и др.). Разметку следует возобновлять, если ее износ по площади и снижение светотехнических параметров превышают установленные ГОСТ Р 50597-2017 нормы.

В практике известны случаи, когда скользкая дорожная разметка явилась причиной возникновения ДТП. В целях снижения вероятности подобных происшествий коэффициент сцепления разметки должен быть не менее 0,75 от значения коэффициента сцепления покрытия.

5. Дорожные светофоры

Техническое состояние светофоров и их комплектность определяются визуально. Отдельные элементы светофора либо детали его крепления не должны иметь видимых повреждений и разрушений, рассеиватель - загрязнений, трещин и сколов, отражатель - разрушений или коррозии, вызывающих появление зон пониженной яркости, различимых с расстояния 50 м.

Все сигналы светофора должны быть исправными и включаться в последовательности, предусмотренной схемой организации движения на данном светофорном объекте. В процессе эксплуатации допустимо снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении не более чем на 30 % от значений, установленных ГОСТ 25695-91.

Замену вышедшего из строя источника света следует осуществлять в течение суток с момента обнаружения неисправности, а поврежденной электромонтажной схемы в корпусе светофора или электрического кабеля - в течение 3 суток.

6. Дорожные ограждения и бортовой камень

Опасные для движения участки дорог, в том числе проходящие по мостам и путепроводам, должны быть оборудованы ограждениями в соответствии с ГОСТ 26804-86, ГОСТ 23457-86, СНиП 2.05.02-85, СНиП 2.05.03-84, ОДН 218.012-99. Ограждения должны быть окрашены в соответствии с ГОСТ Р 51256-99. Не требуют окраски оцинкованные поверхности ограждений.

При оценке состояния дорожных ограждений проверяются высота их установки, наличие механических повреждений и световозвращающих элементов, надежность крепления всех элементов, степень загрязнения.

Оценивая эксплуатационное состояние ограждений с металлической профильной планкой, выпускаемых по ГОСТ 26804-86 и типовым проектным решениям 3.503-1-89, необходимо следить за правильностью их монтажа. Балки (планки) должны быть непрерывны в пределах длины и соединены между собой по ходу движения внахлестку с помощью равнопрочных болтовых соединений. При этом болты должны иметь полукруглую головку. Не допускается заменять болтовые соединения, предусмотренные конструкцией, сваркой.

Тросовые ограждения не должны провисать, а их концевые и начальные участки (анкеры и упоры) должны быть надежно закреплены.

Не допускается жесткое крепление троса к компенсаторам, в противном случае динамическая нагрузка будет воздействовать только на один пролет, что может привести к разрушению ограждения даже при незначительных нагрузках. Для эффективной работы тросовых конструкций необходимо обеспечивать требуемые натяжения каждого троса: при двухнитевой конструкции усилие натяжения должно составлять примерно 8 т для каждого троса, при трехнитевой - 6 т.

Бортовые камни являются конструктивными элементами и предназначены для отделения тротуаров от проезжей части и обеспечения безопасности движения пешеходов. Бортовой камень, ограждающий тротуар (или разделительную полосу) от проезжей части улиц и дорог, должен быть приподнят над проезжей частью на 15 см, в местах сопряжения тротуаров с проезжей частью на перекрестках - не более чем на 8 см. Отдельные бортовые камни необходимо заменять, если их открытая поверхность имеет разрушения более чем на 20 % площади или на поверхности есть сколы глубиной более 3,0 см. Не допускается отклонение бортового камня от его проектного положения.

7. Сигнальные столбики, маяки, световозвращатели

Сигнальные столбики и маяки следует устанавливать в соответствии с требованиями ГОСТ 23457-86 отдельно или в сочетании с другими направляющими устройствами (дорожной разметкой, ограждениями и пр.), эффективность которых снижается в темное время суток и при неблагоприятных дорожных условиях.

Сигнальные столбики должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 50970-96.

Сигнальные столбики и маяки не должны иметь видимых разрушений и деформаций, отчетливо восприниматься с расстояния не менее 100 м. В то же время обязательны их окраска, вертикальная разметка и оснащение световозвращателями в соответствии с требованиями ГОСТ Р 51256-99.

Световозвращатели должны соответствовать требованиям ГОСТ Р 50971-96 и могут применяться на автомобильных дорогах как самостоятельно, так и в сочетании с другими средствами организации дорожного движения (сигнальными столбиками, линиями горизонтальной разметки дорог, дорожными ограждениями) для улучшения зрительного ориентирования водителей.

8. Наружное освещение

Для обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, а также повышения пропускной способности дорог в темное время суток предусмотрена установка стационарных наружных осветительных установок в соответствии со СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89. Их включение должно осуществляться в сумерки при снижении естественной освещенности до 20 лк, а отключение - при достижении естественной освещенности до 10 лк.

При контроле за работой наружного освещения необходимо обращать внимание на то, чтобы доля действующих светильников составляла не менее 95 %. При этом не допускается отключение подряд двух светильников. На участках улиц и дорог при интенсивности движения пешеходов менее 40 чел/ч и транспортных средств в обоих направлениях менее 50 ед./ч в ночное время допускается частичное (до 50 %) отключение наружного освещения (пп. 4.6.3 и 4.6.4 ГОСТ Р 50597-93).

Отказы в работе наружных осветительных установок, связанные с обрывом электрических проводов или повреждением опор, должны устраняться немедленно после обнаружения.

9. Сооружения обслуживания участников движения

Сооружения обслуживания участников движения, находящиеся в непосредственной близости от проезжей части дорог и приводящие к скоплению автомобилей, существенно влияют на режим движения и обеспечение его безопасности. Как правило, это обусловлено отсутствием или недостаточными размерами благоустроенных стоянок у сооружений и подъездов к ним, неправильным размещением построек относительно дороги, а также недостатками в организации движения транспорта и пешеходов. Поэтому периодически необходимо оценивать состояние и планировку подъездов к стоянкам. Следует учитывать, что их параметры и состояние существенно влияют на загрузку стоянки и режим движения автомобилей.

При обследовании площадок отдыха контролируют их состояние и наличие на территории площадок стоянки с подъездами, зон отдыха (с навесом для укрытия от непогоды, столами, скамьями и декоративным озеленением), наличие переходно-скоростных полос в местах съездов к ним. Кроме того, на площадках отдыха может быть установлена эстакада для технического обслуживания автомобилей.

Основное внимание при обследовании предприятий питания, торговли, длительного отдыха, станций (пунктов) технического обслуживания, АЗС, находящихся в непосредственной близости от дорог, должно быть уделено наличию стоянок и подъездов к ним. На стоянках должно быть предусмотрено освещение в ночное время, а на подъездах к ним - переходно-скоростные полосы.

Обследование маршрутов общественного транспорта включает контроль соответствия параметров всех обязательных элементов автобусных остановок (остановочной площадки, переходно-скоростных полос, посадочной площадки, разделительной полосы, отделяющей автобусную остановку от проезжей части дороги, павильона) нормативным требованиям. В зоне расположения автобусных остановок проверяются видимость дороги, наличие пешеходных переходов, тротуаров, пешеходных дорожек.

10. Наружная реклама

Размещаемая у автомобильных дорог и городских улиц наружная реклама должна соответствовать законодательству Российской Федерации, в том числе Федеральному закону от 18 июля 1995 г. № 108-ФЗ «О рекламе». В соответствии с этим законом наружная реклама не должна иметь сходство с дорожными знаками и указателями, ухудшать видимость, а также снижать уровень безопасности дорожного движения.

При согласовании размещения рекламы, распространяемой в границах полосы отвода и придорожных зон автомобильных дорог и в границах «красных линий» городских автомобильных дорог и улиц на территориях городских и сельских населенных пунктов, необходимо учитывать то, что она не должна:

- затруднять оценку реальной дорожно-транспортной обстановки;
- ограничивать нормативную продольную и боковую видимость дороги, видимость, технических средств организации дорожного движения;
- вызывать ослепление участников движения светом, в том числе отраженным;
- создавать впечатление нахождения на автомобильной дороге транспортного средства, пешехода или какого-либо объекта;
- передавать информацию через изображение с движущимися элементами, если вся рекламная информация не появляется одновременно.

1.11 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

Основные методы организации дорожного движения включают в себя:

- ограничение скоростного режима;
- одностороннее движение;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- светофорное регулирование.

1. Ограничение скоростного режима

Одним из наиболее важных методов организации дорожного движения на городских улицах является ограничение скоростного режима. Большинство экспертов по безопасности дорожного движения считают, что главным фактором смертности на автодорогах является неправильный выбор скорости.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить его скорость. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Также стоит отметить, что тормозной путь ТС после того,

как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. На рисунке 9 приведены примеры тормозного пути транспортного средства при экстренном торможении.

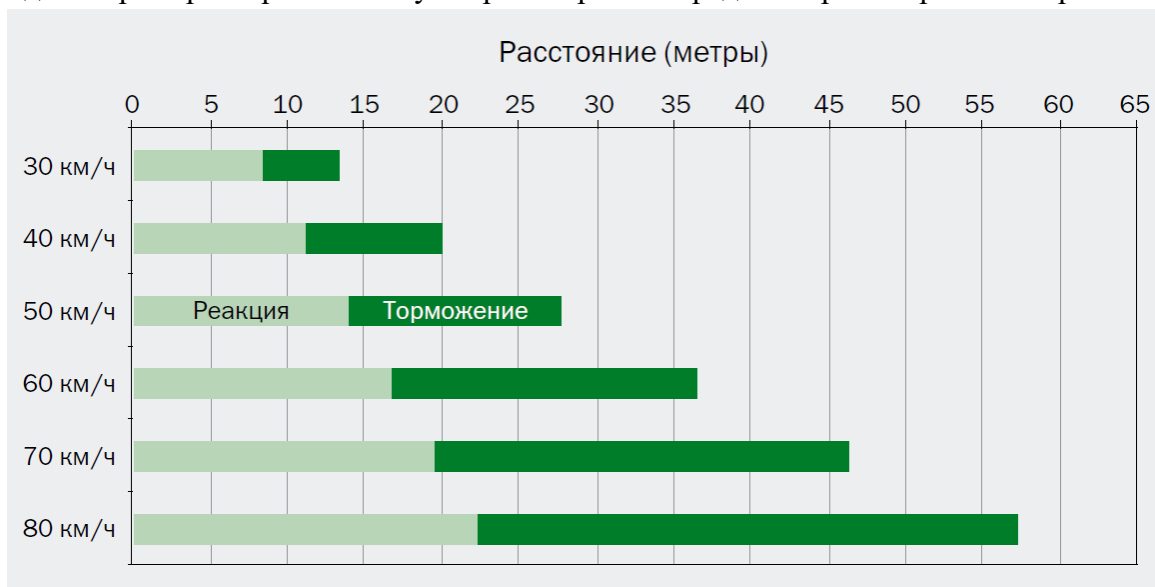


Рисунок 9 – Примеры тормозного пути при экстренном торможении

Из рисунка 9 следует, что при увеличении скорости с 60 км/ч до 80 км/ч тормозной путь возрастает в два раза. Поэтому метод ограничения скоростного режима является очень важной составляющей организации дорожного движения, который направлен на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, снижение числа серьезных травм и смертельных случаев, которые могут возникнуть в результате таких ДТП.

Однако, снижение максимальной скорости движения приводит к увеличению продолжительности времени в пути и, как следствие, снижению транспортной доступности территории муниципального образования. Поэтому при эффективном управлении скоростными режимами важно рассматривать условия движения на каждом отдельном участке улично-дорожной сети и руководствоваться следующими принципами:

- на протяженных участках автомобильных дорог и улиц, на которых присутствие пешеходов сведено к минимуму или исключено, возможно повышение максимальной скорости движения;
- на участках УДС с интенсивным пешеходным движением и высокой вероятностью перехода улицы вне пешеходных переходов, необходимо снижение максимальной скорости движения;
- на улицах с интенсивным как транспортным, так и пешеходным потоком возможно использование базового скоростного режима для населенных пунктов – 60 км/ч, при этом важно также учитывать вероятность перехода проезжей части вне пешеходного перехода, которая зависит от ширины проезжей части (количества полос движения), интенсивности транспортного потока и частоты следования пешеходных переходов.

После введения оптимальных скоростных режимов на улично-дорожной сети посредством использования знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и подобных ТСОДД, необходимо реализовать мероприятия по контролю скоростного режима. Контроль скоростного режима может быть реализован двумя способами:

- административным;
- инфраструктурным.

Первый способ предполагает широкое использование средств фотовидеофиксации нарушений, второй – использование ТСОДД, принуждающих водителей снижать скорость движения ТС: светофорные объекты, искусственные неровности (ИН), шумовые полосы (ШП), сужение полос движения, искривления проезжей части и т.п.

В г. Мирный применяется достаточно эффективное управление скоростным режимом на УДС города, что подтверждается крайне низким для РФ показателем социального риска, ведь смертность от ДТП в первую очередь зависит именно от скорости движения. Вместе с тем следует отметить и ряд проблем.

Планировочная структура УДС имеет форму параллельно-перпендикулярной сетки, в рамках которой улицы имеют протяженные прямолинейные участки с широкими полосами движения. Такая организация УДС обеспечивает максимально комфортные условия для движения с высокими скоростями и стимулирует водителей на нарушение установленных ограничений.

Застройка города выполнена по микрорайонному принципу, часть города занимает индивидуальная жилая застройка. Существенная часть УДС приходится на внутрирайонные проезды, а расстояния между магистральными улицами, проходящими по границам квартала достаточно велики. Сеть внутрирайонных проездов традиционно воспринимается как «вторичная» по отношению к магистральной и оснащается ТСОДД в гораздо меньшем объеме, однако при такой планировке интенсивность движения ТС на ней весьма велика.

Мероприятия по контролю скоростного режима на магистральной дорожной сети реализованы в недостаточном объеме (дорожные знаки, ограничивающие скорость движения, установлены на 26% улиц магистрального значения).

2. Одностороннее движение

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители района в первую очередь становятся нарушителями.

Квартальный принцип застройки территории города не позволяет масштабного введения режимов одностороннего движения на магистральной сети. При этом одностороннее движение применяется только на улицах местного значения, условия движения на которых затрудняют встречный разъезд. Анализ текущей транспортной ситуации показывает, что к настоящему моменту режим одностороннего движения введен на всех подобных участках УДС: ул. Московской и внутриквартальный проезд в 23 квартале.

3. Запрет стоянки и остановки транспортных средств

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, а также при высокой интенсивности движения ТС. Введение данного метода позволяет повысить пропускную способность автомобильной дороги и безопасность дорожного движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места (историческая или центральная часть города) проводить мероприятия по организации платных парковок.

Перечень улиц и дорог, на которых используется запрет стоянки и остановки транс-

портных средств на территории исследуемого муниципального образования представлен в таблице 24.

Таблица 24 - Перечень улиц и дорог, на которых используется запрет стоянки и остановки транспортных средств

№ п/п	Наименование	Участок улицы/дороги	Установленные дорожные знаки
1	ул. Комсомольская	от ул. Аммосова до ул. Ойунского	знак 3.27
2		от Ленинградский пр-кт до ш. Кирова	знак 3.27
3	ш. Кирова	от ул. Советская до ул. Ленина	знак 3.27
4		от ул. Ленина до ул. Советская	знаки 3.27, 8.4.1
5		от ул. Ленина до ул. 40 лет Октября	знак 3.28
6		от ул. Московская до ул. 4 горняков	знак 3.27
7		от ул. Гаражная до ул. Московская	знак 3.27
8		проезд к трубке Мир-ул. Фабричная	знак 3.27
9		от ул. Фабричная 1 до ул. Фабричная 2	знак 3.27
10	ул. Ленина	от ул. Ойунского до ул. Аммосова	знаки 3,27 3,28
11		от Ленинградский пр-кт до ул. Ойунского	знак 3.28
12		от ш. Кирова до пр. Ленинградский	знак 3.27
13	пр. Ленинградский	от ул. 40 лет Октября до ул. Комсомольская	знак 3.27
14		от ул. Московская до ул. Индустриальная	знак 3.27
15		от автодороги на плотину до ул. Индустриальная	знаки 3.27, 8.4.1
16	ул. Мухтуйская	от ул. Интернациональная до ул. Звездная	знаки 3.27, 8.4.1
17		от а/д к с. Березовка до ул. Звездная	знаки 3.27, 8.4.1
18	ул. Ойунского	от ул. Ленина до ул. 40 лет Октября	знак 3.27
19		от ул. 40 лет Октября до ул. Комсомольская	знак 3.27
20		от ул. Комсомольская до ул. Московская	знак 3.27
21		от ул. Московская до ул. 8 марта	знак 3.27
22		от ул. 8 марта до ул. Индустриальная	знак 3.27
23	ул. 40 лет Октября	от ш. Кирова до Ленинградский пр-кт	знак 3.27
24	ул. Советская	от ул. Ойунского до ш. Кирова	знак 3.27
25	ул. Солдатова	от ул. Аммосова до ш. Кирова	знак 3.27
26	ул. Тихонова	от проезда к университету до ул. Павлова	знак 3.28
27		от проезда к университету до ш. Кирова	знак 3.28
28	ул. Аммосова от угла ш. 50 лет Октября	от ш.50 лет Октября до ул. Солдатова	знак 3.28
29	Проезд 1-ый Северный	от ул. Солдатова до объездной дороги ул. Солдатова	знак 3.27
30		от объездной дороги ул. Солдатова до ул. Солдатова	знак 3.27
31	ул. Титова	от ул. Гагарина до ул. Бабушкина	знак 3.27

Анализ используемых ТСОДД на УДС г. Мирный показывает высокую эффективность использования данного метода: практически на всех необходимых участках установ-

лены знаки 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена», за исключением следующих улиц:

- ул. Комсомольская на участке от ул. Ойунского до пр-кт Ленинградский;
- ш. Кирова на участках от ул. Рудовозная до ул. Солдатова, от ул. Тихонова до ул. Советская, от ул. Фабричная до пр. Ленинградский;
- ул. Московская на участке от пр-кт Ленинградский до ул. Ойунского;
- ул. 40 лет Октября на участке от пр-кт Ленинградский до ш. Кирова;
- ул. Солдатова на участке от объездной дороги ул. Солдатова до ул. Аммосова.

4. Светофорное регулирование

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что в значительной степени снижает уровень аварийности и позволяет оптимизировать велосипедное, пешеходное и автомобильное движение на данном транспортном узле.

Анализ условий дорожного движения и причин возникновения ДТП в г. Мирный показывает, что 20 установленных светофорных объекта на УДС достаточно.

1.12 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Всесторонний анализ данных о ДТП является одной из наиболее важных составляющих работы по организации дорожного движения.

На сегодняшний день проблема аварийности на автомобильных дорогах приобретает особую остроту в связи с увеличением парка транспортных средств, несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения и крайне низкой дисциплиной как водителей, так и пешеходов.

В настоящее время обеспечение безопасности дорожного движения как на местных дорогах и улицах населенных пунктов, так и на трассах регионального и федерального значения, предупреждение дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий является одной из приоритетных задач.

В качестве исходных данных для анализа уровня безопасности дорожного движения на территории исследуемого муниципального образования была использована информация по ДТП, предоставленная ОМВД России по Республике Саха (Якутия) Мирнинский район г. Мирный, в том числе карты дорожно-транспортных происшествий за 2016-2018 гг., отражающие местонахождение, количество и вид ДТП. Карты ДТП представлены на рисунках 10, 11, 12.

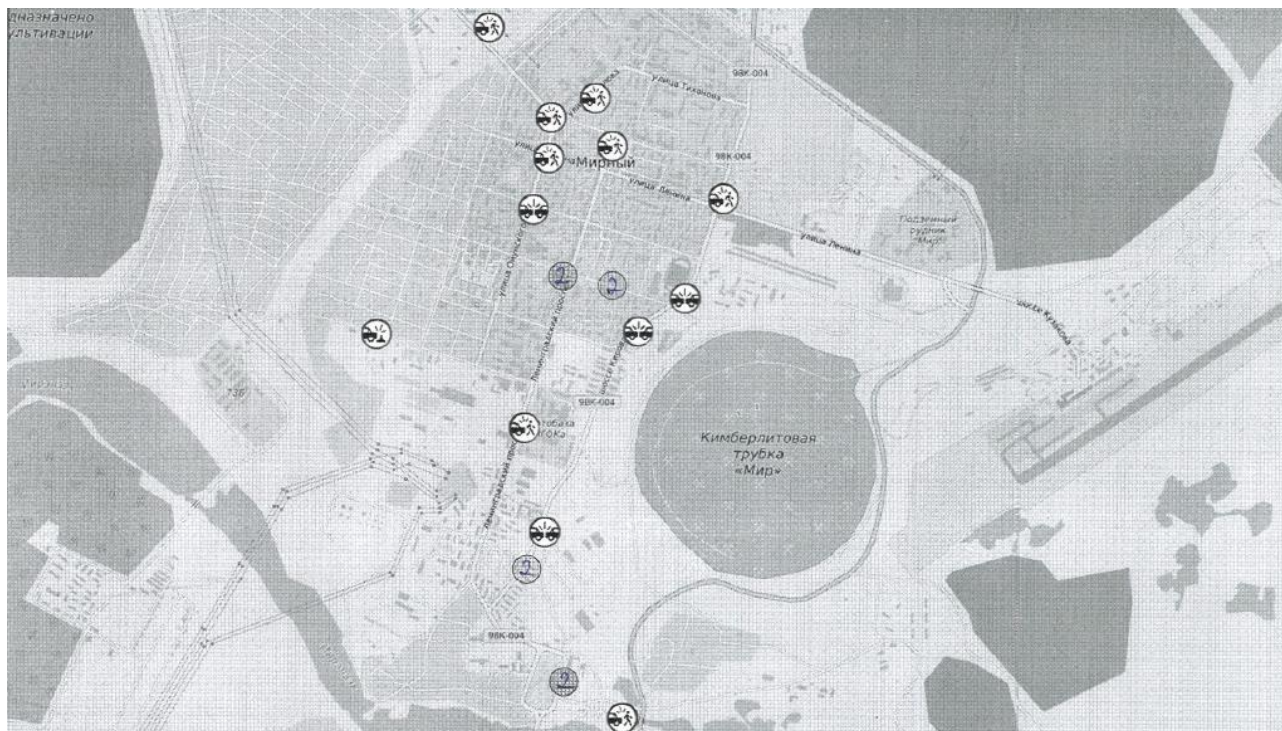


Рисунок 10 – Карта дорожно-транспортных происшествий за 2016 г.



Рисунок 11 – Карта дорожно-транспортных происшествий за 2017 г.

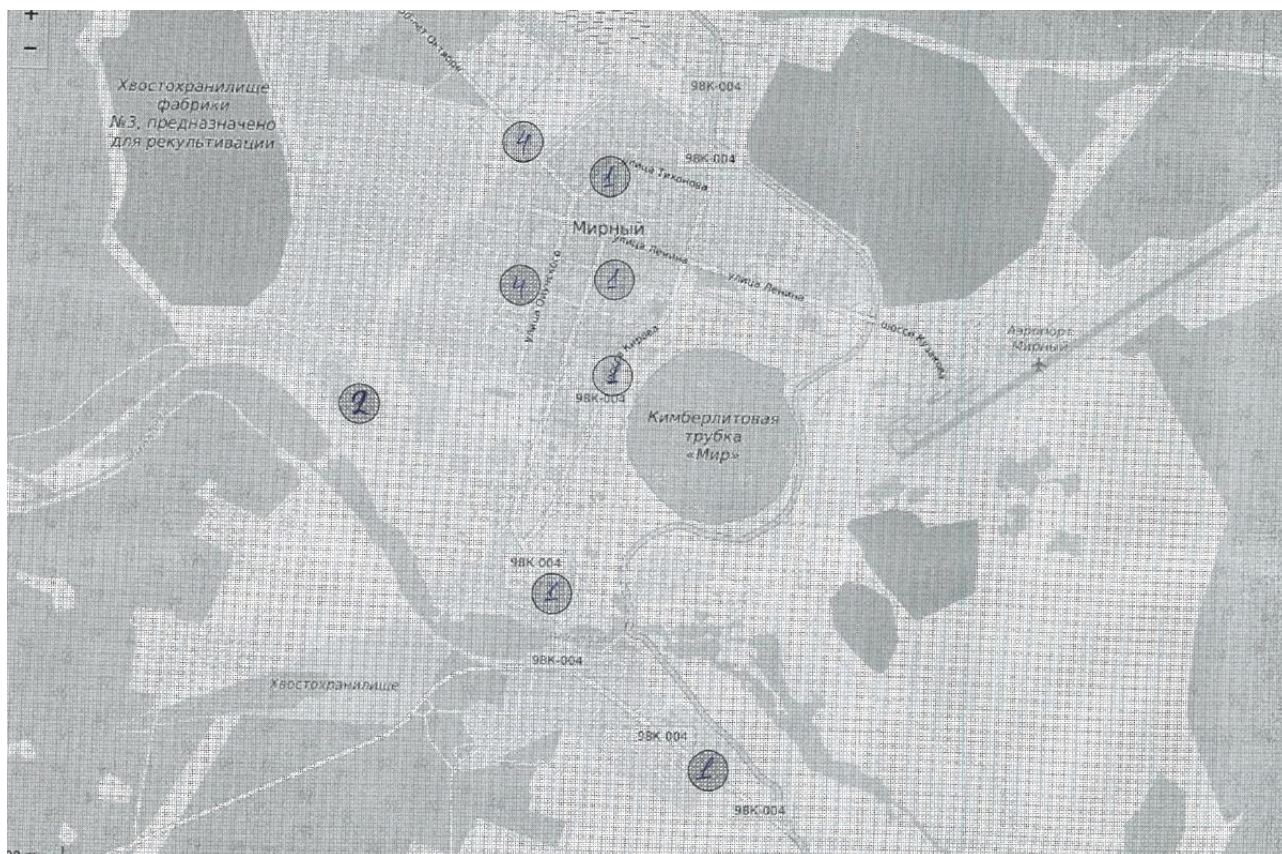


Рисунок 12 – Карта дорожно-транспортных происшествий за 2018 г.

Общая статистика аварийности за период с 1 января 2016 года по 31 декабря 2018 года представлена в таблицах 25, 26 и 27.

Таблица 25 – Статистика ДТП по видам

Вид ДТП	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Съезд с дороги	2	1	1
Наезд на пешехода	13	4	7
Столкновение	10	7	5
Опрокидывание	2	2	1
Наезд на велосипедиста	0	1	1
Наезд на препятствие	1	3	1
Всего	28	18	16

Таблица 26 – Количество погибших и раненых в ДТП, чел.

Пострадавшие	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Погибло	2	1	0
Ранено	36	25	24
Погибло детей	0	0	0
Ранено детей	7	8	6

Таблица 27 – Количество поврежденных ТС

	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Количество ТС, ед.	30	24	17

Количество ДТП в 2018 г. по сравнению с 2017 г. сократилось на 11%, число раненых сократилось на 4%, количество погибших сократилось на 100%, число раненых детей сократилось на 25%, количество погибших детей осталось неизменным (равно 0).

Распределение значений основных показателей отображено на рисунке 13.

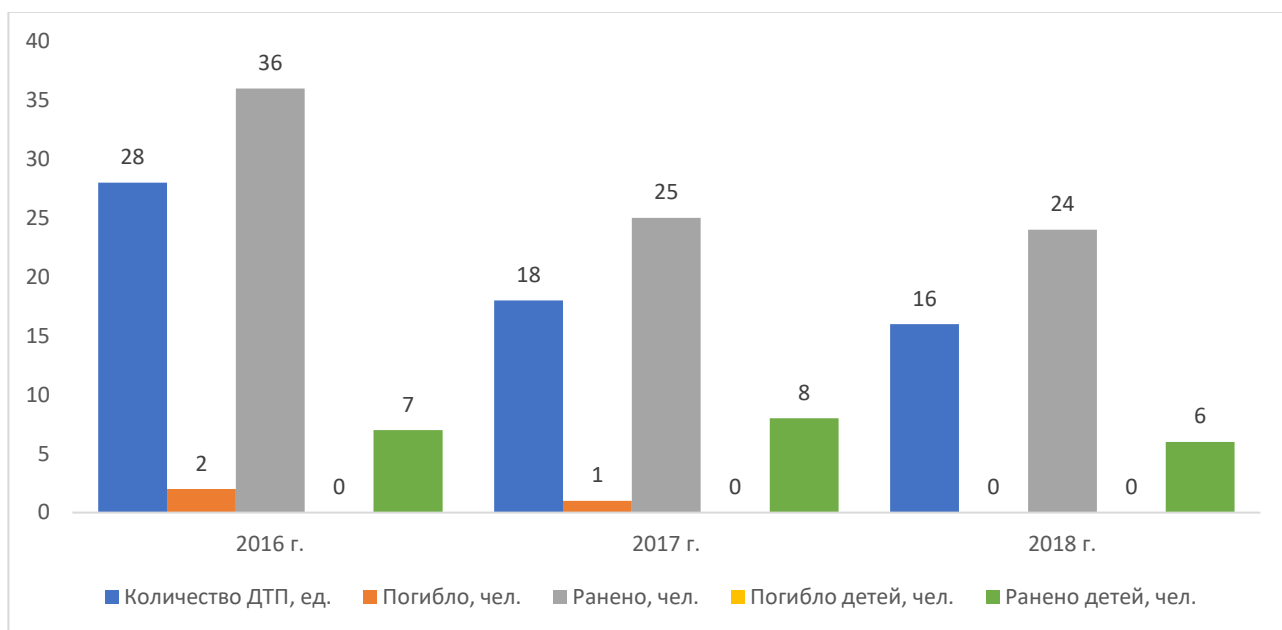


Рисунок 13 – Динамика изменения основных показателей аварийности за период с 2016 по 2018 гг.

На рисунках 14, 15, 16 приведены диаграммы распределения ДТП по видам за 2016, 2017, 2018 гг.

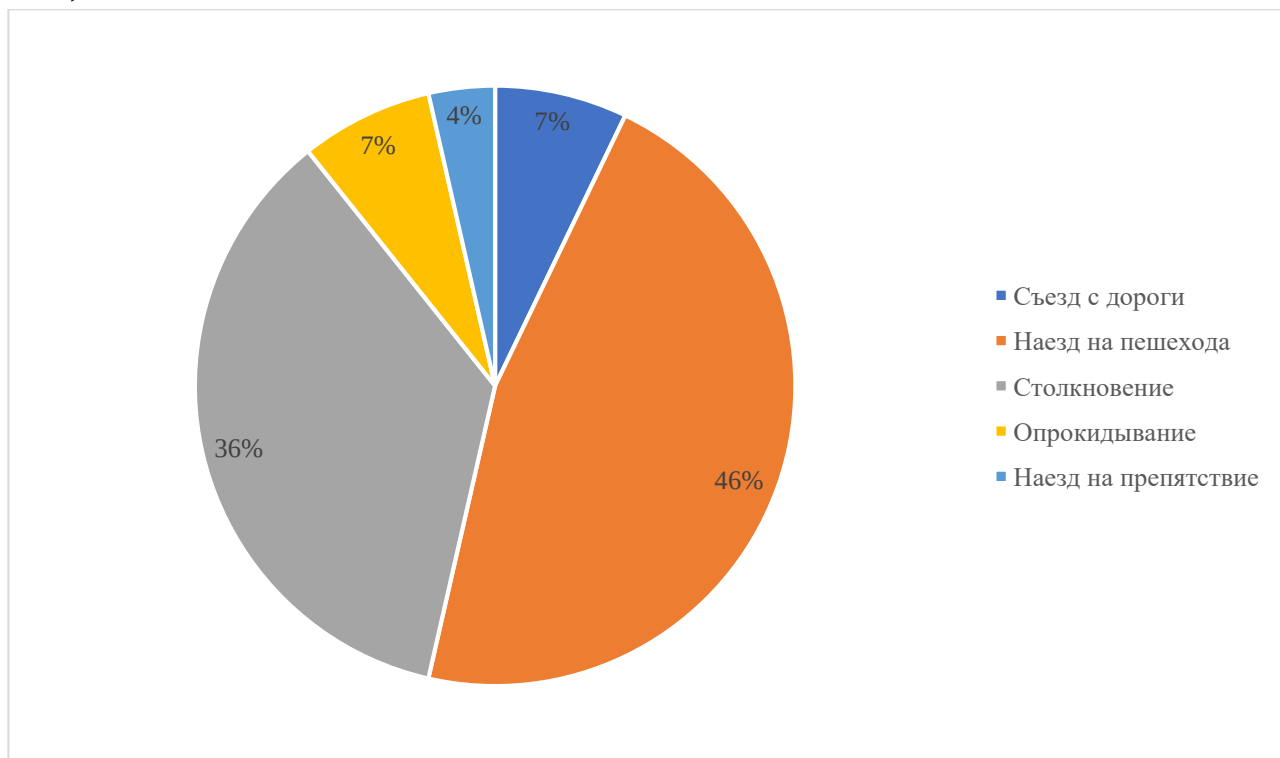


Рисунок 14 – Распределение ДТП по видам за 2016 г.

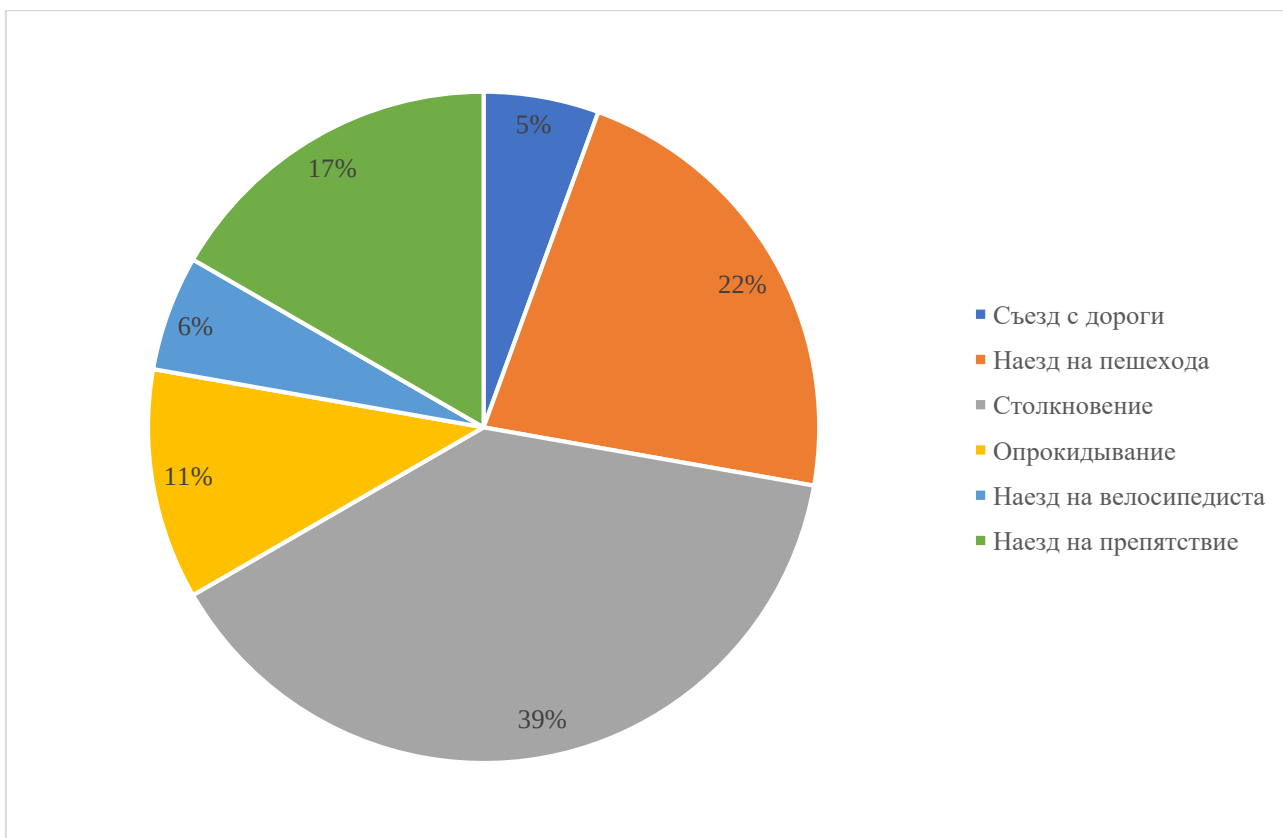


Рисунок 15 – Распределение ДТП по видам за 2017 г.

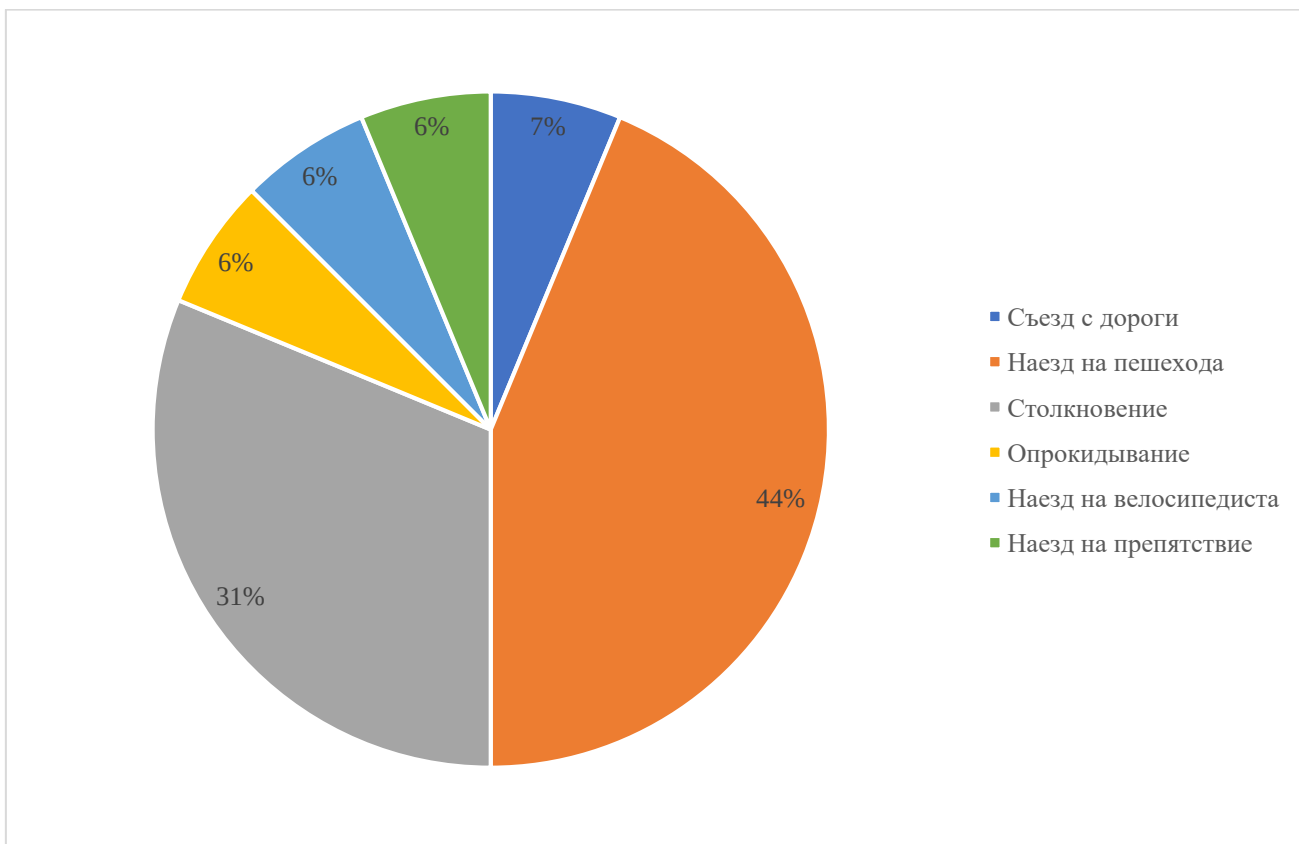


Рисунок 16 – Распределение ДТП по видам за 2018 г.

Как показано на приведенных выше диаграммах, одним из наиболее часто встречающихся видов ДТП на территории муниципального образования являются столкновения, что

свидетельствует о наличии большого числа конфликтов между транспортными потоками и несоответствие действующего скоростного режима конкретным условиям дорожного движения.

Другим распространенным видом аварий на улицах и дорогах г. Мирный является наезд на пешехода, что говорит о необходимости снижения скоростного режима и обустройства пешеходных переходов.

Перечень улиц, на которых в течение последних трех лет были зарегистрированы ДТП, с указанием количества пострадавших представлен в таблице 28. Распределение ДТП по времени совершения представлено на рисунках 17, 18 и 19.

Таблица 28 – Улицы/дороги, на которых зарегистрированы ДТП с указанием количества пострадавших за 2016-2018 гг.

Местоположение	2016 год					2017 год					2018 год				
	К	П	Р	ПД	РД	К	П	Р	ПД	РД	К	П	Р	ПД	РД
региональная автомобильная дорога 98К-004 «Анабар»	6	2	5	-	1	-	-	-	-	-	2	-	4	-	1
федеральная автомобильная дорога А-331 «Виллой»	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ленинградский пр-кт	4	-	6	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-
ул. 9-я Портовая	1	-	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ул. Аммосова	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	3	-	4	-	-
ул. Виллюйская	1	-	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
ул. Индустриальная	1	-	2	-	-	3	-	4	-	1	1	-	5	-	1
ул. Комсомольская	4	-	4	-	2	2	-	3	-	1	1	-	1	-	1
ул. Ленина	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ул. Ойунского	1	-	1	-	-	1	-	4	-	-	1	-	1	-	-
ул. Павлова	1	-	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
ул. Советская	1	-	1	-	-	3	-	3	-	2	1	-	1	-	1
ул. Экспедиционная	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ш. 50 лет Октября	1	-	2	-	-	1	1	1	-	-	3	-	3	-	1
ш. Кирова	3	-	3	-	1	2	-	4	-	1	1	-	1	-	-
ул. Бобкова	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
ул. 40 лет Октября	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1	1	-	1	-	1
ул. Звездная	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-
ул. Тихонова	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
ул. Павлова	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Перегоны	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Примечание: «К» - количество ДТП, ед., «П» - количество погибших, чел., «Р» - количество раненых, чел., «ПД» - количество погибших детей, чел., «РД» - количество раненых детей, чел.															

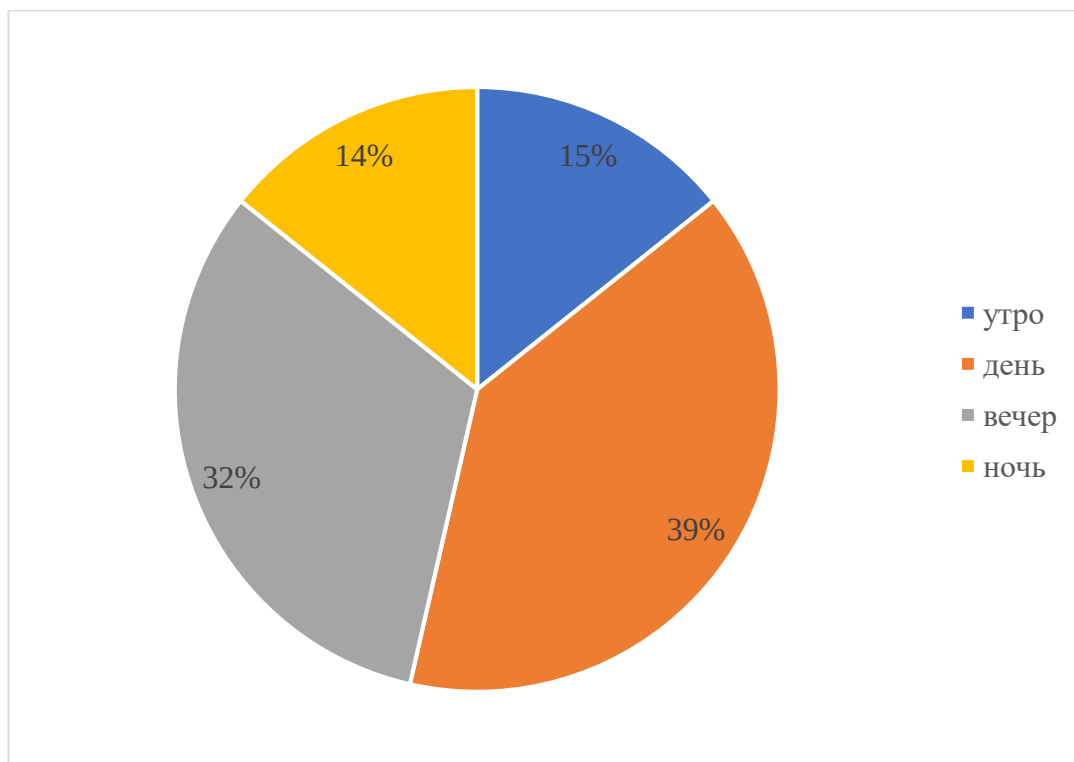


Рисунок 17 – Распределение ДТП по времени суток в 2016 г.

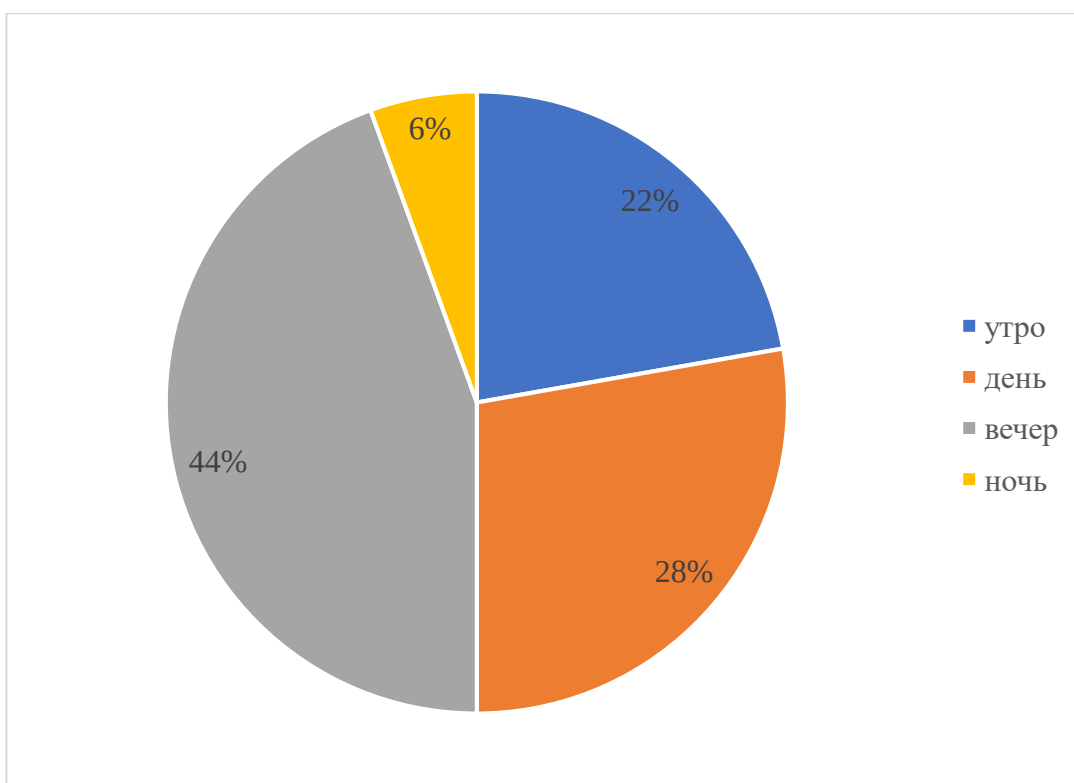


Рисунок 18 – Распределение ДТП по времени суток в 2017 г.

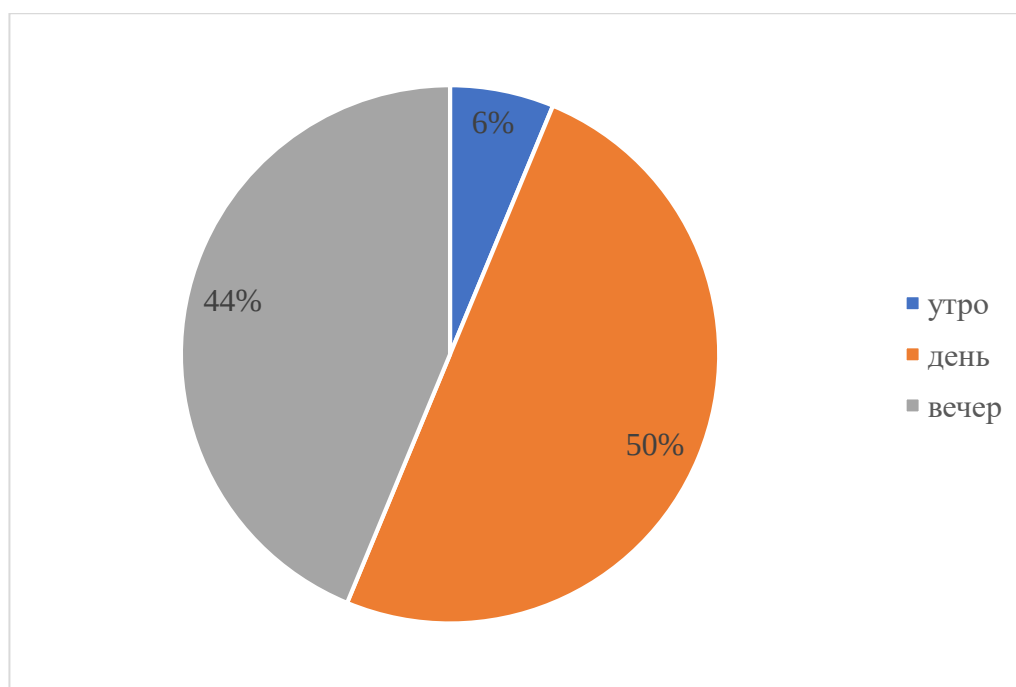


Рисунок 19 – Распределение ДТП по времени суток в 2018 г.

Как видно из вышеприведенных диаграмм значительная часть дорожно-транспортных происшествий происходит в дневное и вечернее время, также в 2018 г. сократилось количество аварий (=0), произошедших в ночное время суток, по сравнению в 2016 и 2017 гг.

В результате обработки статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях за 2018 год выявлено, что основными причинами ДТП являются:

- выезд на полосу встречного движения;
- нарушение требований дорожных знаков;
- несоответствие скорости конкретным условиям движения;
- нарушение правил проезда пешеходного перехода.

Среди сопутствующих условий совершения ДТП в 2018 г. стоит отметить такие недостатки транспортно-эксплуатационного содержания ряда участков улично-дорожной сети, как:

- отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части;
- отсутствие элементов обустройства остановочного пункта общественного пассажирского транспорта;
- неправильное применение, плохая видимость или отсутствие дорожных знаков в нужных местах;
- отсутствие пешеходных ограждений в необходимых местах;
- недостатки зимнего содержания;
- низкие сцепные качества покрытия;
- плохая видимость световозвращателей, размещенных на дорожных ограждениях;
- несоответствие дорожных ограждений предъявляемым требованиям.

При анализе причин и условий совершения ДТП особое внимание стоит уделить аварийно-опасным участкам дорог. Согласно Федеральному закону «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г. (ред. от 27.12.2018 г.) аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) – это участок дороги,

улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

По предоставленной статистике дорожно-транспортных происшествий в 2018 году на территории исследуемого муниципального образования аварийно-опасных участков не наблюдается.

В дальнейшем, путем совершенствования схем организации дорожного движения и применения современных средств обеспечения безопасности дорожного движения можно добиться постепенного снижения уровня аварийности на улично-дорожной сети г. Мирный и степени негативных последствий, вызванных дорожно-транспортными происшествиями.

1.13 Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Основной целью комплексных изменений в схеме организации дорожного движения и развития транспортной инфраструктуры в конечном счете является удовлетворение потребности населения в безопасных, удобных и быстрых корреспонденциях как пассажиров, так и грузов.

Чтобы сформировать программу эффективных мероприятий, реализация которых позволит решить актуальные и важные проблемы, следует определить уровень удовлетворенности граждан текущим состоянием транспортной системы в целом, то есть необходима некая обратная связь с потребителями оказываемых транспортных услуг. С этой целью было проведено исследование общественного мнения населения, проживающего в г. Мирный.

Для осуществления корреспонденций жители города используют:

- индивидуальный транспорт;
- общественный транспорт;
- пешее движение;
- такси, велосипед.

Наиболее распространенным видом транспорта среди жителей города является личный автомобиль, что во многом и определяет такие проблемы транспортной системы муниципального образования как:

- износ элементов транспортной инфраструктуры;
- сильная загазованность вблизи автодорог;
- расширение и уплотнение улично-дорожной сети для нужд индивидуального транспорта, как следствие, искажение культурного облика города, ориентированного на человека.

Согласно полученной информации, большая часть автовладельцев оценивают уровень комфорта при использовании личного автомобиля как высокий. Стоит отметить, что данный факт не говорит о наличии мощностей для еще большего увеличения парка индивидуального транспорта. Напротив, имеет смысл сохранение существующего состояния с перспективой стимулирования использования общественного транспорта, развития альтернативных средств передвижения и пешеходных сообщений. К тому же зачастую высокий уровень комфорта автомобилистов достигается за счет низкого уровня комфорта для тех групп граждан (зачастую более многочисленных), которые в связи с состоянием здоровья, по причине финансового положения или из личных убеждений, не используют личный автомобиль. По-

этому с ростом уровня автомобилизации и численности населения возможно повышение уровня социальной напряженности на фоне транспортных проблем.

Важной характеристикой при использовании личного автомобиля является время (или дистанция), которое необходимо для того, чтобы водитель добрался от начального пункта (из дома, с места работы) до места парковки. В связи с достаточностью парковочных мест на придомовых территориях и вблизи объектов трудового притяжения, а также близости гаражных комплексов к жилой застройке, среднее время до паркинга автомобиля занимает меньше 5 минут. Причем, подавляющему большинству автовладельцев на то, чтобы добраться до своего припаркованного автомобиля, требуется до одной минуты, что свидетельствует о рациональном размещении парковочных емкостей.

Согласно исследованию менее трети всех корреспонденций на территории города реализовано посредством маршрутного транспорта общего пользования, что объясняется низким уровнем комфорта, большими расстояниями между остановочными пунктами и скоростью корреспонденций на общественном транспорте (устаревший подвижной состав, движение в общем потоке автомобилей, несоблюдение/неудобство расписания движения, большие интервалы движения на маршрутах города). Также одним из недостатков сети общественного транспорта является отсутствие наглядного отображения схем движения общественного транспорта, а также расположения остановочных пунктов.

На третьем месте по распространенности корреспонденций стоит пешее движение. Этот факт говорит об отсутствии необходимой инфраструктуры: широкие благоустроенные тротуары (расположены только на центральных улицах города), освещение, обустроенные и удобно расположенные пешеходные переходы. По территории муниципального образования проходят широкие магистральные дороги с высокой интенсивностью транспортных потоков, что, в свою очередь, так же снижает пешеходную связность территорий и возможности для быстрого, удобного и безопасного пешеходного сообщения. Также на снижение пешеходных корреспонденций влияют погодные условия: в зимнее время года при достаточно низких температурах жители города отдают предпочтение индивидуальному или общественному транспорту. Однако главной причиной низкого уровня пешеходной мобильности является тот факт, что г. Мирный имеет достаточно четкое разделение на жилые и рабочие районы. Причем территории, где живет значительная часть населения, и места приложения труда находятся друг от друга на существенном расстоянии. Такое расположение объясняется спецификой опасных производств на территории муниципального образования. В связи со значительными расстояниями при реализации основного типа корреспонденций – трудовых – нет возможности пешеходных сообщений.

Менее 1 процента жителей используют в качестве средства передвижения велосипед, большую часть велосипедистов составляют дети и подростки. Однако в случае организации соответствующей инфраструктуры (выделенные велодорожки по всей опорной сети, велопаркинг у мест приложения труда и объектов рекреации и торговли) прогнозируется рост объемов корреспонденций, реализуемых при помощи велосипедного и маломоторного (гироскутеры, сигвеи, электросамокаты) транспорта.

При этом, согласно исследованию, в среднем житель г. Мирный совершает около 3 корреспонденций в день. Под корреспонденцией понимается прогулка пешком или поездка на личном или общественном транспорте к конечному пункту с конкретной целью. Отмеченное значение данного показателя говорит о достаточно высокой подвижности населения города и об актуальности совершенствования инфраструктуры и схемы организации дорожного движения для удовлетворения возрастающих потребностей жителей в перемещениях.

По цели перемещения среди ответов респондентов были выделены следующие основные виды корреспонденций:

- трудовые корреспонденции (то есть перемещения из дома на работу, с работы домой, с работы на работу, перемещения в обеденный перерыв, командировки);
- культурно-бытовые корреспонденции (за покупками товаров, за получением бытовых услуг, развлечения, отдых, спорт, досуг);
- социальные корреспонденции (корреспонденции в муниципальные службы, объекты здравоохранения);
- учебные корреспонденции (перемещение из дома к образовательному заведению и обратно, возможно, в сопровождении родителей).

Основной объем корреспонденций составляют трудовые, на втором месте – культурно-бытовые. Остальные виды в сумме составляют менее четверти от общего количества.

Средняя протяженность корреспонденции распределена достаточно равномерно. С учетом того факта, что около половины всех перемещений – это перемещение на дистанцию до 3 км, развитие пешеходной и велотранспортной инфраструктуры является актуальным направлением оптимизации движения на территории исследуемого муниципального образования.

2 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования)

Анализ состояния транспортной системы г. Мирный показал относительно высокий уровень безопасности дорожного движения и необходимость повышения качества транспортного обслуживания. Таким образом, основной акцент при подготовке мероприятий по ОДД должен быть сделан в сторону повышения ее эффективности. Вместе с тем, при формировании стратегических целей развития Российской Федерации Президентом была озвучена необходимость снижения смертности от ДТП до нулевой отметки, что в условиях относительно высоких показателей БДД требует поиска и внедрения инновационных подходов.

По демографическому прогнозу ожидается увеличение численности населения города к 2035 г. на 7 %, при этом ожидается рост уровня автомобилизации на 19 %. Таким образом, на расчетный срок выполнения данной КСОДД следует ожидать увеличения интенсивности дорожного движения в среднем на 22 %.

В Стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Мирнинский район» на период до 2030 предполагается возможность реализации трёх сценариев.

Инерционный сценарий. Инерционный вариант развития опирается на возможности макро- и микроокружения и сильные стороны Мирнинского района и включает направления по:

- модернизации действующих предприятий алмазодобывающей отрасли, строительство новых карьеров и рудников;
- развитию производства по добыче литиевого концентрата;
- реализации проектов по развитию промышленности (строительной, пищевой и др.);
- реализации инвестиционных проектов в области безопасности жизнедеятельности;
- развитию и модернизация жилого фонда и инженерной инфраструктуры;
- развитию социальной сферы;
- развитие института муниципального частного партнерства.

Анализ Программы Комплексного развития моногорода Мирный, утверждённой Центральным проектным комитетом Республики Саха (Якутия) (протокол от «20» июня 2017 г. № Пр-02-А1-ЦПК) свидетельствует о целесообразности приобретения в рамках инерционного сценария социально-экономического развития Мирнинского района пассажирского транспорта на газомоторном топливе.

Инновационный сценарий. Данный вариант характеризуется усилением инновационной направленности экономического роста, развитием транспортной инфраструктуры, решением транспортной проблемы по строительству дороги Мирный – Усть-Кут (круглогодичной федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой») стимулированием предпринимательской деятельности, оптимизацией жилищного фонда.

Исходя из постановления Правительства Республики Саха (Якутия) от 03.02.2017 г. № 34 «О социально-экономическом развитии муниципального образования «Мирнинский район» Республики Саха (Якутия)» в рамках направлений инновационного сценария развития целесообразно предусмотреть, в частности, реализацию следующих мероприятий:

- строительство участка федеральной автомобильной дороги А-331 «Виллой» от п. Верхнемарково Иркутской области до с. Тас-Юрях Мирнинского района и включение в фе-

деральную адресную инвестиционную программу строительства нового перехода через реку Малая Ботуобуя в районе п. Новый Мирнинского района;

- разработка Плана мероприятий по ремонту мостовых переходов, находящихся в аварийном и предаварийном состояниях, на автомобильных дорогах общего пользования федерального значения А-331 «Вилуй» и регионального значения 98К-004 «Анабар»;
- строительство нового аэропортового комплекса г. Мирный с новым аэродромным и аэровокзальным комплексом.

Анализ Программы Комплексного развития моногорода Мирный, утверждённой Центральным проектным комитетом Республики Саха (Якутия) (протокол от «20» июня 2017 г. № Пр-02-А1-ЦПК) свидетельствует о целесообразности реализации в рамках инерционного сценария социально-экономического развития Мирнинского района следующих первоочередных мероприятий:

- строительство нового аэропортового комплекса г. Мирный с новым аэродромным и аэровокзальным комплексом;
- проведение ремонта автомобильных дорог муниципального образования «Город Мирный» путем асфальтирования за счет средств бюджета РС(Я), местного бюджета;
- создание на территории моногорода «Мирный» грузовой СТО «Сфера».

Депрессивный сценарий. Депрессивный сценарий учитывает угрозы макро- и микро-окружения (геополитические угрозы, новый мировой экономический кризис, падение спроса на алмазы, резкий рост производства искусственных алмазов, техногенные аварии (в частности, случившаяся авария на руднике «Мир» Мирнинского ГОКа АК «АЛРОСА» (ПАО) привела к негативным последствиям: закрытие рудника на время устранения последствий аварии; увеличение безработицы в районе и снижение уровня жизни работников, оставшихся без работы и членов их семей; снижение доходной части муниципального бюджета района; дополнительные затраты на восстановление производства, усиление контроля производственного процесса и техники безопасности, внедрение инновационных технологий по этому контролю), повсеместный переход организаций-недропользователей на использование вахтового метода с привлечением работников из других территорий РФ) и слабые стороны муниципального образования «Мирнинский район» (моноотраслевая экономика, слабые темпы диверсификации экономики, низкая предпринимательская активность). Одним из рисков считаются мероприятия по передаче объектов АК «АЛРОСА» (ПАО) в сфере культуры и спорта в муниципальную собственность, так как собственных доходов муниципальных бюджетов на их содержание будет недостаточно. Несмотря на это основной задачей до 2030 года является сохранение передаваемых объектов в прежнем объеме для удовлетворения достаточных условий жизни населения.

Депрессивный вариант может опираться на следующие направления:

1. Решение проблемы социальных гарантий работников закрывающихся предприятий.
2. Развитие механизмов привлечения инвестиций из различных источников по отдельным направлениям.
3. Развитие и модернизация жилого фонда и инженерной инфраструктуры.
4. Развитие системы экологического менеджмента.

Исходя из постановления Правительства Республики Саха (Якутия) от 03.02.2017 г. № 34 «О социально-экономическом развитии муниципального образования «Мирнинский район» Республики Саха (Якутия)», а также Программы Комплексного развития моногорода

Мирный, утверждённой Центральным проектным комитетом Республики Саха (Якутия) (протокол от «20» июня 2017 г. № Пр-02-А1-ЦПК) в рамках направлений депрессивного сценария развития целесообразно предусмотреть, преимущественно, реализацию социально ориентированных мероприятий.

3 Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования осуществлялось на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из таких вариантов.

Оценка, сравнение и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляются на основании результатов прогнозирования параметров дорожного движения.

Оценка вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, удобства пешеходного движения.

Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД включает: состояние безопасности дорожного движения, стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предполагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико-экономические и экологические показатели КСОДД, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений), разработанных в составе КСОДД.

Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования КСОДД проведена на основе сравнения целевых показателей, характеризующих состояние ОДД на транспортной сети г. Мирный с базовыми показателями. За базовые целевые показатели приняты показатели, характеризующие существующее состояние организации дорожного движения. Результаты оценки отражены в таблице 29.

Таблица 29 – Результаты укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования КСОДД

№ п/п	Показатель	Текущее состояние	Инерционный вариант	Инновационный вариант
1	Протяженность улиц и дорог, км	47,5	58,9	71,3
2	Плотность УДС, км/км ²	3,17	3,93	4,38
3	Протяженность реконструируемых улиц и дорог, км	0	5,7	25,5
4	Количество вновь построенных искусственных сооружений (в т.ч. кольцевых пересечений), единиц	0	0	2
5	Доля участков дорожной сети, с высокой загрузкой, %	23	22	17
8	Средняя загруженность всей сети, ТС/км ²	47	44	37
9	Средняя скорость всех поездок, км/ч	24	27	34
10	Социальный риск, %	10	8	5

В рамках стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Мирнинский район» наиболее вероятным сценарием выбран Инновационный. Оценка предлагаемых вариантов проектирования КСОДД показывает, что в рамках Инновационного

варианта достигаются стратегические цели по повышению качества транспортного обслуживания населения и безопасности дорожного движения.

Инерционный вариант проектирования КСОДД уступает инновационному по всем целевым показателям, порой весьма существенно.

Таким образом, используя рекомендуемый Приказом № 43 Минтранса РФ порядок определения вариантов проектирования КСОДД, был выбран Инновационный вариант дальнейшего проектирования Комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования «Город Мирный». Реализация варианта способствует повышению эффективности имеющегося социально-экономического потенциала и является рациональным направлением развития транспортной и экономической систем города.

4 Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования

Разработанные в КСОДД мероприятия представляют собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

Мероприятия по ОДД, разрабатываемые в составе КСОДД, учитывают возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств, а также обеспечения благоприятных условий для движения пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов.

Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД определяют варианты проектирования в увязке с документами территориального планирования и документации по планировке территории, документами стратегического планирования, см. Приложение Г.

4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная сеть города должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между районами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами притяжения населения. Вместе с этим высокая связанность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики города и способствует повышению благосостояния населения.

Повышение транспортной связанности территории путем развития сети улиц и дорог местного значения позволяет решить следующие задачи:

- уменьшает перепробеги транспортных средств;
- сокращают затраты времени на совершение корреспонденций;
- создают новые маршруты движения транспорта, которые в случае перекрытия основного участка дороги могут использоваться в качестве дублирующего маршрута, что исключит полную парализацию дорожного движения.

Согласно выбранному варианту проектирования КСОДД предусматриваются следующие мероприятия по строительству автомобильных дорог и искусственных сооружений, направленные на повышение транспортной и пешеходной связанности территорий, таблица 30.

Мероприятия по организации пешеходной связанности определены п. 4.18 данного отчета.

Таблица 30 – Мероприятия по обеспечению транспортной связанности территории в рамках выбранного варианта проектирования КСОДД

№ п/п	Наименование мероприятия	Категория	Протяженность, км	Ширина проезжей части, м
1	Строительство транспортно-экономического коридора «Ленск – Мирный – Сунтар – Нюрба – Вилуйск – Якутск»	-	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Категория	Протяженность, км	Ширина проезжей части, м
2	Строительство автодорожного коридора Республика Саха (Якутия) - Восточная Сибирь (Якутск – Вилуйск - Мирный - Тура - Игарка) на участке Мирный - Тура	-	-	-
3	Строительство автомобильной дороги федерального значения III категории А-331 «Вилуй», участок км 2134 + 740 - км 1310 + 585 (существующий автотизимник)	III	824,46	7
4	Строительство подъездной автомобильной дороги общего пользования IV категории «г. Мирный – аэропорт», предназначенной для доступа автотранспортных средств до объектов аэродромного комплекса	IV	5,69	6
5	Строительство магистральных дорог регулируемого движения	-	0,46	15
6	Строительство магистральных дорог районного значения	-	9,97	8
7	Строительство улиц местного значения в жилой застройке	-	14,95	6
8	Строительство проездов, улиц и дорог местного значения	-	2,19	6

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

Категорирование автомобильных дорог в Российской Федерации определяется согласно Постановлению Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

Отнесение эксплуатируемых автомобильных дорог к категориям осуществляется в соответствии с основными показателями транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог:

- общего числа полос движения;
- ширины полосы движения;
- ширины обочины;
- наличия и ширины разделительной полосы;
- типа пересечения с автомобильной дорогой и доступа к автомобильной дороге.

В соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*» категорирование автомобильных дорог при строительстве и реконструкции производится так же по их функциональному назначению.

Повышение категории дороги необходимо в случаях, когда уровень ее загрузки превышает установленные для данной категории дорог требования или ожидается дальнейшее

увеличение нагрузки, а также когда обеспеченные автомобильной дорогой скорость, безопасность или допустимая осевая нагрузка не отвечают возросшим требованиям.

В рамках выбранного варианта проектирования КСОДД предусмотрены мероприятия по реконструкции (таблица 31) автомобильных дорог, приводящие к изменению их технических категорий.

Таблица 31 - Мероприятия по реконструкции автомобильных дорог и улиц г. Мирный, предусмотренные выбранным вариантом проектирования КСОДД

№ п/п	Наименование мероприятия	Категория	Протяженность, км	Ширина проезжей части, м
1	Реконструкция Ленинградского пр-кта (капитальный ремонт)	Магистральная улица общегородского значения: 3-го класса - регулируемого движения	2,19	9
2	Реконструкция ул. Комсомольская (капитальный ремонт)	Магистральная улица районного значения	1,63	7,5
3	Реконструкция ул. Ойунского (капитальный ремонт)	Магистральная улица районного значения	1,23	7,5
4	Реконструкция ул. Ленская, участок 1	Проезд основной	0,193	6
5	Реконструкция ул. Ленская, участок 2	Проезд основной	0,443	6
6	Реконструкция ул. Набережная, участок 1	Проезд основной	0,107	6
7	Реконструкция ул. Набережная, участок 2	Проезд основной	0,145	6
8	Реконструкция пер. 1-й Пионерский,	Проезд основной	0,183	6
9	Реконструкция пер. 2-й Пионерский	Проезд основной	0,183	6

Схема расположения мероприятий по реконструкции автомобильных дорог и улиц г. Мирный, предусмотренные выбранным вариантом проектирования КСОДД, представлена в Приложении Б.

Оценка существующих параметров улиц и дорог выявила ряд несоответствий параметров принятой категории.

На следующих магистральных улицах и дорогах выявлены несоответствия нормативным требованиям в части ширины (количества) полос движения:

- ш. Кирова;
- ш. Кузакова;

- Ленинградский пр-кт;
- ул. Мухтуйская.

На всех перечисленных улицах в Генеральном плане г. Мирный мероприятия, направленные на изменение технических параметров улиц, в частности увеличение ширины проезжей части, не запланированы.

4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема)

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению загрузки улично-дорожной сети путем изменения параметров существующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения.

Среди улиц г. Мирный с высокой загрузкой дорожным движением отмечены следующие участки:

- ул. Мухтуйская;
- ш. Кирова;
- ш. Кузакова;
- Ленинградский пр-кт.

Запланированные мероприятия по развитию дорожной сети муниципального образования, описанные в подразделах 4.1, 4.2, 4.22 данной КСОДД, позволят устранить перегруженные участки улиц и приведут к более эффективному функционированию улично-дорожной сети в целом.

Структура УДС на прогнозный период отражена в Приложении Б.

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением – это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в городе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

Основные функции, которые выполняет АСУДД:

- измеряет текущие погодные условия в различных районах города;
- измеряет состояние покрытия дорог на различных участках;
- обеспечивает возможность управления распылителем реагентов, светодиодным табло;
- архивирует полученную и обработанную информацию на сервере;
- обеспечивает интерактивное визуальное отображение текущей ситуации с площадок на средствах отображения, то есть рабочем месте оператора;
- обеспечивает возможность просмотра заархивированных данных;
- прогнозирует метеоусловия.

АСУДД состоит из следующих компонентов:

- станции измерения состояния дорожного покрытия и погодных условий;

- информационного табло;
- программного обеспечения;
- оборудования связи.

Станция измерения состояния дорожного покрытия и погодных условий обеспечивает получение следующей информации: относительная влажность воздуха; температура воздуха; направление и скорость ветра; атмосферное давление; видимость; количество и интенсивность осадков; состояние дороги (влажно, сухо, снег), температура поверхности дороги; толщина слоя снега или воды.

Внедрение АСУДД может обеспечить:

- снижение вероятности появления заторов и сокращение задержки транспортных средств от 15 до 30 %;
- снижение уровня шума, вызываемого скоплением транспорта, а также уменьшает эмиссию выхлопных газов от 10 до 20 %;
- значительное повышение безопасности, а также оперативность управления движением на дорогах;
- осуществление беспрепятственного проезда спецтранспорта;
- существенное снижение материальных затрат на эксплуатацию, диагностику оснащения, сокращение времени обнаружения неисправностей, а также восстановления после отказов;
- повышение информированности про текущую загруженность магистралей, обеспечение альтернативных путей распределения транспортных путей.

На сегодняшний день автоматизированная система управления дорожным движением на перекрестках г. Мирный не введена.

В связи с вышеизложенными возможностями АСУДД предлагается ее внедрение на следующих пересечениях города:

- ул. Ленина – ул. Ойунского;
- ул. Павлова – ул. Советская – ш. 50 лет Октября;
- ш. Кирова – ул. Советская;
- ш. Кирова – ул. Ленина – ш. Кузакова;
- ш. Кирова – ул. 40 лет Октября;
- ш. Кирова – ул. Комсомольская;
- ш. Кирова – ул. Тихонова;
- Ленинградский пр-кт – ш. Кирова;
- Ленинградский пр-кт – ул. Индустриальная;
- Ленинградский пр-кт – ул. Комсомольская;
- Ленинградский пр-кт – ул. 40 лет Октября;
- Ленинградский пр-кт – ул. Ленина;
- Ленинградский пр-кт – ул. Московская.

Внедрение АСУДД подразумевает организацию следующих элементов системы:

- центра управления дорожным движением;
- системы передачи данных;
- подсистемы локального управления и сбора данных.

АСУДД должна обеспечивать:

- работу светофорных объектов в разных режимах, в зависимости от топологии УДС и транспортной загрузки;

- сбор информации от территориально распределенных контроллеров, установленных на объектах;
- передачу информации от территориально распределенных контроллеров, детекторов транспорта и видеокамер, установленных на объектах, для мониторинга обстановки на УДС г. Мирный;
- передачу команд и информации из Центра управления дорожным движением контроллерам.

АСУДД должна обладать возможностью:

- непрерывной круглосуточной работы в стационарных условиях, на открытом воздухе;
- автоматизированного реагирования на события при возникновении нештатных ситуаций;
- автоматизированного информирования о неисправностях подсистем или отдельных элементов;
- передачи видеоинформации по каналам связи;
- вызова необходимой информации из архива или в режиме реального времени операторами, работающими в системе управления дорожным движением.

На рисунке 20 представлена схема внедрения АСУДД на регулируемых пересечениях, на которой отражено расположение светофорных объектов, которые планируется подключить к АСУДД в г. Мирный, а также участки улиц и дорог, на которых предлагается осуществление адаптивного управления движением:

- ул. Ойунского на участке от ш. 50 лет Октября до ул. Комсомольская;
- ул. Павлова;
- ул. Тихонова;
- ул. Ленина на участке от ул. Ойунского до ш. Кирова;
- ш. Кирова на участке от ул. Тихонова до ул. Комсомольская;
- ул. 40 лет Октября на участке от Ленинградского пр-кта до ш. Кирова;
- Ленинградский пр-кт от ул. Индустриальная до ул. Ленина;
- ул. Комсомольская на участке от ул. Ойунского до ш. Кирова.

Таким образом, в г. Мирный, с целью снижения транспортных задержек и увеличения пропускной способности пересечений, предлагается внедрение АСУДД, обеспечивающей управление 18 светофорными объектами и имеющей возможность расширения сети в будущем.

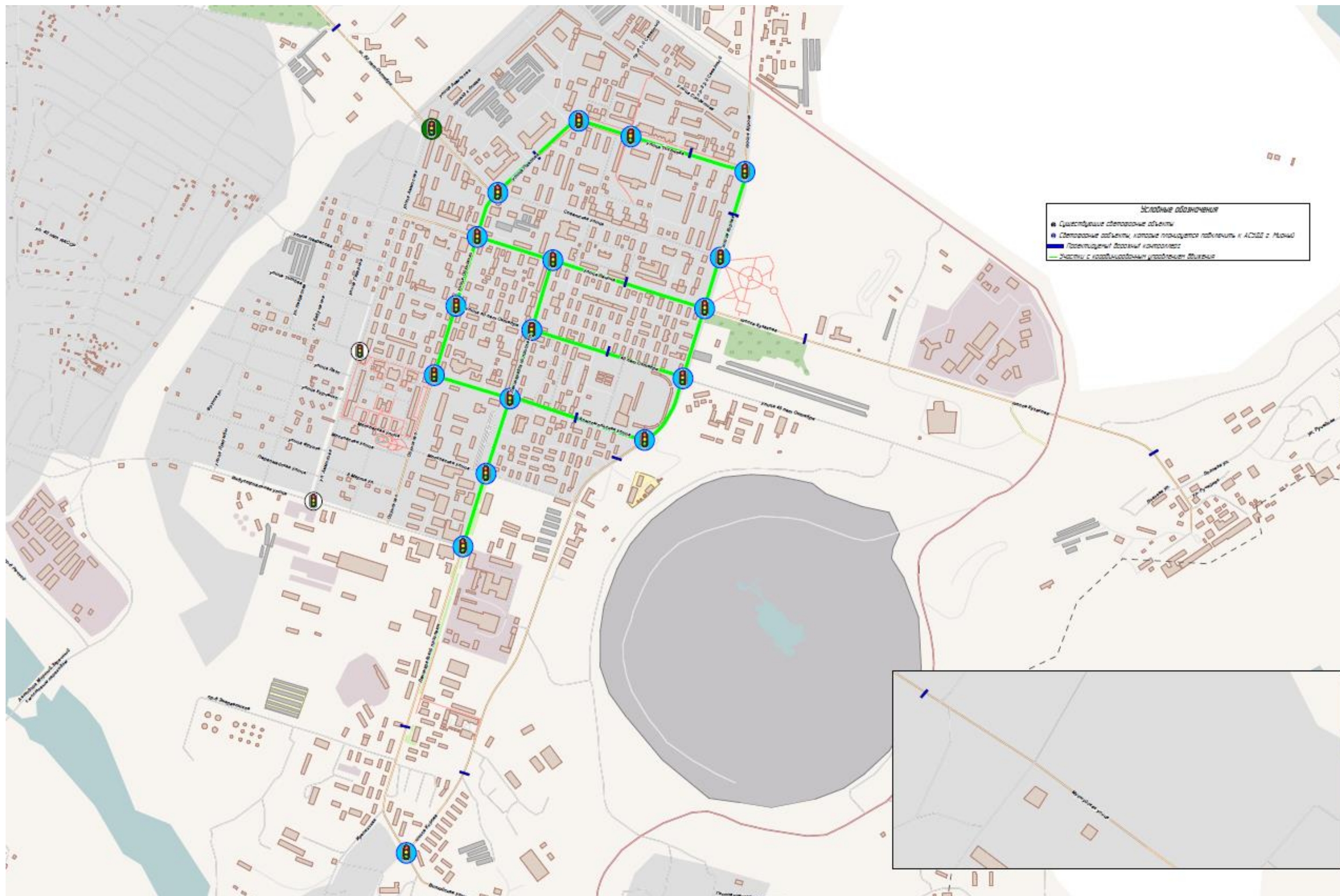


Рисунок 20 - Схема внедрения АСУДД на регулируемых пересечениях

4.5 Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения ТС на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках транспортной сети муниципальных образований с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Мониторинг дорожного движения осуществляется в целях формирования и реализации государственной политики в области организации дорожного движения, оценки деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения, а также в целях обоснования выбора мероприятий по организации дорожного движения, формирования комплекса мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков, которые подразделяются на три основных вида: автоматический; полуавтоматический; ручной.

Применяя автоматический способ сбора информации об интенсивности транспортных потоков, используют транспортные детекторы. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме того, детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

При сборе информации о состоянии дорожного движения полуавтоматическим способом широко используется видеосъемка дорожной ситуации в ключевых узлах УДС с после-

дующей камеральной обработкой видеоматериалов.

Ручной способ сбора информации основан на замерах интенсивности транспортного потока вручную учетчиками.

После сбора всю полученную информацию о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории района необходимо систематизировать и сформировать массив данных.

Для достижения высокого уровня мониторинга дорожной ситуации все работы по сбору информации о параметрах транспортных потоков необходимо проводить регулярно с учетом динамически меняющейся ситуации на УДС. Для каждого показателя должна быть разработана структура базы данных хранения информации, условия доступа к ней. Такой подход позволяет создать компактную базу по хранению основных параметров транспортных потоков и с минимальными затратами производить ее актуализацию на любой расчетный период. В качестве оптимального варианта организации базы данных о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории района может быть предложен положительно зарекомендовавший себя на практике Программный комплекс «Титул-2005».

Учитывая протяженность УДС и характер транспортной системы г. Мирный, предлагается создание автоматизированной системы мониторинга дорожного движения.

Для подсчета транспортных средств, проходящих по автомобильным дорогам УДС г. Мирный предлагается использовать автоматические приборы.

Замеры интенсивности и состава транспортных потоков будут производиться детекторами автоматически. Результаты с детекторов заносятся в соответствующие базы данных. Размещение проектируемых детекторов отражено на схеме внедрения АСУДД на регулируемых пересечениях (рисунок 20).

Полученную систематизированную информацию далее можно использовать для отслеживания динамики изменения интенсивности транспортных потоков, прогнозирования времени движения транспортных средств и оптимизации управления транспортными потоками.

Как указывалось ранее, информация о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории муниципального образования является основой для разработки документации по организации дорожного движения, которую Минтранс РФ определяет, как документацию, содержащую инженерно-технические, технологические, конструктивные, экономические, финансовые и иные решения (мероприятия) по организации дорожного движения, разрабатываемую с учетом документов территориального планирования и планировки территорий.

Статья 21 Федерального Закона № 196-ФЗ устанавливает, что мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог (п.1 статьи 21). Кроме того, пункт 2 указанной статьи определяет, что разработка и проведение указанных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Таким образом, к документации по организации дорожного движения относятся комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) и проекты организации дорожного движения (ПОДД).

Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения утверждены Приказом Минтранса РФ № 43 от 17.03.2015.

Согласно пункту 7 раздела 1 Приказа, в целях проектной реализации КСОДД и (или) корректировки отдельных ее предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки КСОДД разрабатываются проекты организации дорожного движения – ПОДД. Приказ также устанавливает периодичность корректировки КСОДД – не реже чем один раз в пять лет. В соответствии с Техническим заданием, после разработки все отчетные материалы передаются исполнителем Заказчику для утверждения и последующего хранения согласно внутренним нормативам хранения документации. В случае необходимости выполнения работ по актуализации и корректировке КСОДД, документация передается Исполнителю в установленном регламентом порядке для выполнения работ согласно заключенному договору (контракту).

Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД России совместно с Федеральным дорожным агентством был создан «Порядок разработки и утверждения проектов организации дорожного движения на автомобильных дорогах», который для практического применения был оформлен в виде совместного Письма Департамента (от 02.08.2006 № 13/6–3853) и Агентства (от 07.08.2006 № 01-29/5313). Пункт 7 Порядка обязывает Заказчика ПОДД после получения документации от разработчика своевременно вносить в нее изменения, связанные с введением в действие новых нормативных документов. Пункт 8 этого документа устанавливает, что внесение изменений в утвержденные ПОДД производится и переутверждается не реже, чем один раз в три года. Предыдущие ПОДД должны храниться у Заказчика и в подразделениях ГИБДД в соответствии с внутренними нормативами хранения документации.

На момент разработки КСОДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения г. Мирный проведена паспортизация в соответствии с «Типовой инструкцией по техническому учету и паспортизации автомобильных дорог общего пользования» (ВСН 1-83) и правилами диагностики и оценки состояния автомобильных дорог ОДН 218.0.006-2002 следующих улиц и дорог:

- ул. Амакинская;
- ул. Аммосова;
- ул. Бабушкина;
- ул. Бабушкина-медвытрезвитель;
- ул. Бобкова;
- ул. Гагарина;
- ул. Дорожная;
- ул. Звездная-кладбище;
- ул. Индустриальная;
- ул. Интернациональная;
- ул. Комсомольская;
- ул. Кирова;
- ул. Кузакова;
- ул. Куницына;

- ул. Лазо;
- ул. Ленина;
- Ленинградский пр-кт;
- ул. Лесная;
- ул. Московская;
- ул. Мухтуйская;
- ул. Некрасова;
- ул. Ойунского;
- ул. П. Лумумбы;
- ш. 50 лет Октября;
- ул. Первомайская;
- ул. Соболева;
- ул. 40 лет Октября.

Таким образом, в части разработки, корректировки и актуализации документации по ОДД для г. Мирный предлагается запланировать следующие мероприятия:

- корректировку КСОДД ориентировочно в 2024 и 2029 годах;
- разработку ПОДД на улицы и дороги местного значения г. Мирный (16 улиц) в течение 2019 – 2020 годов;
- корректировку ПОДД на дороги местного значения г. Мирный в 2020, 2023, 2026, 2029, 2032 годах.

В таблице 32 указаны мероприятия по организации системы мониторинга.

Таблица 32 – Мероприятия по организации системы мониторинга

№ п/п	Наименование мероприятия	Количество
1	Корректировка КСОДД	1 раз в 5 лет
2	Разработка ПОДД на дороги местного значения	16 улиц
3	Корректировка ПОДД на дороги местного значения	1 раз в 3 года
4	Установка транспортных детекторов на улично-дорожной сети города	13 ед.

4.6 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Более полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения дает возможность водителям быстрее принимать решения при выборе маршрута, также позволяет строить оптимальные маршруты движения, что помогает исключить перепробеги и нагрузку на улично-дорожную сеть. Качественная информационная система позволяет также осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

Система маршрутного ориентирования участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения;

- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов (как на самих улицах, так и на магистралях при пересечении с ними), в том числе, таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования;
- быстрый и эффективный проезд транзитного транспорта (по кратчайшему маршруту);
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения;
- соблюдение общих правил размещения знаков и информации на транспортной сети территории.

Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» наделяет полномочиями по информационному обеспечению пользователей автомобильными дорогами общего пользования властные органы всех уровней – от федерального до местного.

Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в РФ техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Технический Регламент Таможенного Союза № ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» к требованиям безопасности к автомобильным дорогам и дорожным сооружениям на них при их эксплуатации относит мероприятия, направленные на создание безопасных условий перевозки грузов и пассажиров по автодорогам, в том числе, путем:

- организации дорожного движения с использованием технических средств;
- своевременного информирования участников дорожного движения об изменениях в организации движения.

Регламент устанавливает в качестве одного из основных требований безопасности для технических средств организации дорожного движения: местоположение соответствующих дорожных знаков должно обеспечивать своевременное информирование водителей транспортных средств и пешеходов об изменениях дорожных условий и допустимых режимах движения.

ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» в разделе 4 «Требования к техническим средствам организации дорожного движения и оборудованию дорог и улиц» в части дорожных знаков устанавливает, что автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов должны быть оборудованы дорожными знаками в соответствии с утвержденной в установленном порядке дислокацией. Дорожные знаки должны быть изготовлены по ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», и размещены по ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Принципы размещения знаков маршрутного ориентирования определяются согласно категориям дорог и улиц населенных пунктов. Необходимость дифференцированного

подхода к информационному обеспечению на улично-дорожной сети, исходя из категории, диктуется особенностями планировочных условий прохождения дорог и улиц, а также интенсивности транспортных потоков.

Одним из основных требований к знакам маршрутного ориентирования является необходимость и достаточность сообщаемых ими сведений, так как их недостаточность влечет за собой ошибки в выборе маршрутов движения, а избыточность – к лишним экономическим затратам и информационной перегрузке. Информационное обеспечение охватывает направления и объекты всех уровней. Состав дорожной информации на знаках маршрутного ориентирования определяется соответственно типу направления в целом, типу рассматриваемого пересечения и типу знака маршрутного ориентирования.

Информация, размещаемая на знаках маршрутного ориентирования, должна иметь два иерархических уровня:

1 уровень – предоставляет информацию о направлениях федерального и регионального значения, для транзитного движения транспорта;

2 уровень – о направлениях местного значения.

При формировании перечня первоочередных объектов проведения мероприятия предлагается запланировать оснащение информационными ТСОДД улично-дорожную городско-го округа г. Мирный. Необходимый объем информационных знаков индивидуального проектирования представлен в таблице 33.

Таблица 33 – Информационные знаки, требующие установки

№ п/п	Местоположение	Информационные дорожные знаки, шт
1	ул. Амакинская	1
2	ул. Аммосова	4
3	ул. Индустриальная	3
4	ул. Комсомольская	7
5	ш. Кирова	10
6	ш. Кузакова	1
7	ул. Ленина	3
8	Ленинградский пр-кт	11
9	ул. Московская	2
10	ул. Ойунского	7
11	ш. 50 лет октября	4
12	ул. 40 лет октября	3
13	ул. Титова	1
14	Подъездная автомобильная дорога «г. Мирный – аэропорт»	2
15	ул. Мухтуйская	4
16	Чернышевская трасса	2
Итого		65

Следуя требованиям ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля (с Поправкой), утвержденного и введенного в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26 сентября 2017 г. N 1245-ст, конкретное местоположение подлежащих установке информационных знаков определяется в рамках выполнения проекта организации дорожного движения

для рассматриваемого участка УДС.

Ориентируясь на среднюю стоимость установки одного информационного знака на собственном основании (40 – 60 тыс. рублей), целесообразно по возможности, с учетом соответствующих требований ГОСТ Р 52289-2004, размещать информационные знаки на одной опоре с существующими дорожными знаками. В этом случае затраты на установку одного информационного знака могут составить ориентировочно 20-30 тыс. рублей.

Таким образом, мероприятия по размещению и установке информационных знаков будут призваны обеспечить муниципальное образование «Город Мирный» эффективной системой маршрутного ориентирования участников дорожного движения, как в условиях существующей транспортной сети, так и на перспективу в пределах расчетного срока КСОДД.

С целью повышения уровня информированности и удобства восприятия информации граждан предлагается создать на официальном сайте муниципального образования «Город Мирный» раздел в новостной ленте, посвященный транспорту и дорогам (в настоящее время информирование граждан о ситуации на дорогах города осуществляется в общем разделе новостной ленты - «Мирный»).

Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения отображены в таблице 34.

Таблица 34 – Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения

№ п/п	Мероприятие	Количество
1	Развитие на официальном сайте муниципального образования «Город Мирный» раздела, посвященного транспорту и дорогам	1 единица
2	Установка информационных знаков в городском округе г. Мирный	65 единиц

4.7 Применение реверсивного движения

В связи с тем, что на некоторых городских магистралях и пригородных дорогах транспортные потоки в различные часы или дни недели приобретают определенное направление движения, для пропуска явно преобладающих потоков оказывается целесообразной организация реверсивного (переменного) одностороннего движения. Примером являются магистрали, ведущие в административные центры городов, по которым в утренний час пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд.

На территории муниципального образования «Город Мирный» не выявлено участков улично-дорожной сети, на которых наблюдается маятниковые изменения направления движения значительных объемов транспортных потоков в зависимости от временных интервалов. Поэтому в рамках настоящей КСОДД введение реверсивного движения на улицах и дорогах города не предлагается.

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

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 марш-

рутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения. В понятие МПТ входят трамваи, автобусы (маршрутные) и троллейбусы. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные и межмуниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Необходимыми условиями обеспечения комфорта и безопасности массовых пассажирских перевозок являются: исправные пассажирские транспортные средства, соответствующие дорожным условиям и объему перевозок; высокая квалификация и дисциплинированность водителей и всего служебного персонала; дороги, отвечающие нормативным требованиям; техническая оснащенность остановок общественного транспорта; рациональная организация движения с предоставлением в необходимых случаях приоритета общественному маршрутному транспорту.

Был проведен анализ соответствия расстояния между остановочными пунктами согласно СП 42.133302016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*), на некоторых участках УДС расстояние между остановочными пунктами превышает нормативное – 600 м, но с учетом размещения жилой застройки устройство новых остановочных пунктов не требуется.

На данный момент в г. Мирный действуют 4 муниципальных автобусных маршрута. В связи с развитием и модернизацией жилищного фонда согласно стратегии социально-экономического развития муниципального образования «Мирнинский район» и генеральным планом муниципального образования «Город Мирный» отсутствует необходимость организации новых маршрутов движения остановок городского пассажирского транспорта, так как новые жилые районы предполагаются на территории уже обеспеченной данной инфраструктурой.

По результатам анализа размещения социальных объектов притяжения и организации дорожного движения на участках УДС предлагается:

- перенос остановочного пункта на ул. Вилуйское кольцо в связи с открытием нового ресторана «Зазеркалье», нового торгового центра, расположением магазинов автозапчастей;
- перенос остановочных пунктов на ш. 50 лет Октября ближе к проектируемым 25 кварталу и кварталу ИЖС;
- устройство остановочных пунктов в мкр. Заречный в связи с устройством проектируемой зоны отдыха на р. Ирелях.

Сводный перечень мероприятий по организации движения маршрутных транспортных средств представлен в таблице 35.

Таблица 35 – Сводный перечень мероприятий по организации движения маршрутных транспортных средств

№ п/п	Мероприятие	Единица измерения	Мощность
1	Переустройство существующих остановочных пунктов		
1.1.	Демонтаж существующего остановочного пункта	ед	3
1.2.	Установка автобусного павильона	ед	3
1.3.	Строительство посадочной площадки	ед	3
1.4.	Строительство остановочной площадки	ед	3
1.5.	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса»	ед	3

№ п/п	Мероприятие	Единица измерения	Мощность
2	Обустройство существующих остановочных пунктов		
2.1	Установка автобусного павильона	ед	48
2.2	Строительство посадочной площадки	ед	31
2.3	Строительство остановочной площадки	ед	12
2.4	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса»	ед	39

4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Транзитный транспорт, проходящий по дорогам и улицам муниципального образования, является дополнительной нагрузкой для УДС, причем, эта нагрузка может быть довольно существенной в случае, если исследуемое муниципальное образование находится на пути прохождения крупных транспортных артерий, связывающих важные социально-экономические центры. Движение транзитных транспортных потоков следует организовывать таким образом, чтобы минимизировать влияние негативных факторов, порождаемых ими:

- повышение коэффициента загрузки дорог и улиц, как следствие возникновение заторов и снижение уровня транспортной безопасности;
- повышенный износ УДС, не предназначенной для интенсивного движения грузовых автомобилей с высокой осевой нагрузкой;
- повышенный уровень шума и загрязнения атмосферного воздуха в жилых районах, а также вблизи социальных объектов.

Основной маршрут большегрузного транзитного транспорта проходит по краю г. Мирный по объездной автомобильной дороге, совмещенной с Рудовозной дорогой, принадлежащей АК «Алроса». Данная дорога используется транзитным транспортом, следующим по региональной автомобильной дороге 98К-004 «Анабар» из Ленска на север в сторону г. Удачный, п.г.т. Айхал, Анабарского улуса, с. Оленёк. Так как на данный момент альтернативный маршрут движения транзитного транспорта в г. Мирный отсутствует, предлагается передать данную автомобильную дорогу в собственность муниципального образования «Город Мирный».

Действующую схему маршрутов транзитного транспорта можно считать близкой к оптимальной, так как основная доля транзита выведена за пределы центральной части жилых районов города.

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

Грузовой автомобильный транспорт является неотъемлемой частью экономики городского округа г. Мирный, с его помощью осуществляется основная часть грузоперевозок, связанных с деятельностью предприятий.

По данным Федеральной службы государственной статистики Российской Федерации, автомобильным транспортом в России перевозится около 80 % общего объема грузов, перевозимых всеми видами транспорта, т. е. подавляющая часть грузов не может быть доставлена

потребителям без транспорта. Однако, грузовой транспорт обладает рядом недостатков, таких как загрязнение окружающей среды, высокий уровень вибро- и шумонагрузки, повышенная нагрузка на дорожные одежды, приводящая к образованию колеи и иных видов дефектов, которые, в свою очередь, приводят к росту уровня аварийности на дорогах.

В целях снижения негативных эффектов, связанных с движением грузового транспорта высокой тоннажности, необходимо предусматривать мероприятия по ограничению въезда данных ТС на городскую территорию, особенно занятую плотной жилой застройкой.

Наиболее простым и менее затратным способом по ограничению въезда большегрузного транспорта на городскую территорию является оснащение УДС города знаками, запрещающими движение транспортных средств в необходимых местах знаками 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено».

Для соблюдения требований знаков наиболее эффективна установка камер фото- и видеофиксации, которые должны отслеживать нарушения установленного режима въезда грузовыми ТС. В отсутствие автоматизированной системы по контролю нарушений данного ограничения, контроль должен осуществляться сотрудниками ГИБДД.

Для дальнейшего ограничения грузового транспортного потока возможно введение ограничений на въезд в г. Мирный или в отдельные его районы по экологическому классу грузовых транспортных средств. Причем со временем введенные ограничения должны ужесточаться по мере обновления парка ТС. Например, первоначально может быть введено ограничение на въезд грузовых ТС с экологическим классом ниже 2. Через 3 – 5 лет необходимо будет ограничить въезд грузовых транспортных средств с 3 и менее экологическим классом.

Для введения данного ограничения должны использоваться знаки 5.36 «Зона с ограничением экологического класса грузовых автомобилей» и 5.38 «Конец зоны с ограничением экологического класса грузовых автомобилей», введенные Правилами дорожного движения РФ (Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090 «О правилах дорожного движения» с изменениями и дополнениями).

Для наиболее эффективного контроля движения грузовых ТС в черте города необходима реализация более сложного набора организационных и технических мероприятий.

Во-первых, администрацией муниципального образования «Город Мирный» должно быть принято постановление, вводящее ограничение на въезд грузовых ТС на территорию города или отдельные его районы. Основания для принятия такого постановления дает статья 11 Федерального закона от 29 декабря 2017 г. N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (вступает в силу с 30 декабря 2018 г.).

В рамках постановления должен быть сформулирован перечень условий, ограничивающих въезд грузовым ТС, исключительных условий, в том числе и регламент получения пропусков на въезд в зоны введения ограничений. Должен быть установлен размер штрафа для нарушителей и порядок его взимания.

Во-вторых, должен быть определен способ (или способы) доведения информации о введенных ограничениях до водителей грузовых ТС. В этих целях могут применяться аншлаги (стенды) с приведением необходимой информации в текстовом и графическом виде или экспериментальные дорожные знаки, использование которых допускается п. 4.6 ГОСТ Р 52289-2004, размещаемые в соответствующих местах. Применение данных технических средств организации дорожного движения должно быть согласовано с федеральным органом

управления Госавтоинспекции.

Наиболее эффективным способом контроля соблюдения данного постановления будет установка средств фотовидеофиксации в местах возможного въезда грузовых ТС в зоны введения ограничений.

В целях понимания практических вопросов введения ограничений на въезд грузовых ТС в городскую черту следует рассмотреть опыт города Москвы, администрация которого не только ввела подобное ограничение одними из первых в РФ, но и добилась успешного применения.

Правительство Москвы приняло постановление от 22 августа 2011 г. № 379-ПП «Об ограничении движения грузового автотранспорта в городе Москве и признании утратившими силу отдельных правовых актов Правительства Москвы», которым ограничило въезд грузового транспорта грузоподъемностью более тонны в пределы центральной части города (Третье кольцо и Садовое кольцо), и более 12 тонн на МКАДД и в пределы зоны, ограниченной МКАД. Впоследствии в данное постановление вносились изменения, направленные на ужесточение ряда ограничений и изменение порядка получения пропусков на въезд в зоны введения ограничений.

Данное постановление введено в соответствии со статьей 30 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статьей 6 Федерального закона от 4 мая 1999 г. N 96-ФЗ «Об охране атмосферного воздуха», поскольку во-первых, городской округ Москва является городом федерального значения и обладает соответствующими полномочиями, а, во-вторых, на момент принятия постановления Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» еще не был принят.

Грузовым ТС, которые обсуживают предприятия, необходимо получить разрешение на въезд в центр города в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. Пропуск выдается на платной основе с ограничением по времени: на срок не более 5 суток, на срок не более 1 года. Департамент фиксирует в Реестре всю необходимую информацию о грузовом ТС.

Информация для водителей о существующих ограничениях обеспечивается соответствующими дорожными знаками 3.1 «Въезд запрещен», совмещенные с табличками 8.4.1 «Вид транспортного средства» и 8.5.4 «Время действия» (рисунок 21), а также специальными знаками индивидуального проектирования.



Рисунок 21 – Применение знаков 3.1 и 8.4.1

На территории, где действует запрет въезда грузовым ТС, смонтированы средства фотовидеофиксации нарушений. Информацию, полученную с камер, обрабатывает программное обеспечение, проверяет по базе грузовых ТС, сравнивает разность между разрешенной максимальной массой и массой без нагрузки, а также время нахождения грузового ТС в зоне введенного ограничения.

С учетом вышеизложенного рекомендуется ступенчатое применение вариантов введения ограничений на въезд грузового транспорта с контролем достигнутого результата. В случае снижения грузового транспортного потока до необходимого уровня за счет мероприятий конкретного этапа, дальнейшие этапы допускается не реализовывать. В рамках реализации ограничений последовательно реализуются следующие этапы:

- этап 1: производится замена знаков 3.2 «Движение запрещено» на знаки 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», а также доустановка знаков 3.4 в необходимых местах;
- этап 2: введение ограничений по экологическому классу за счет установки знаков 5.36 «Зона с ограничением экологического класса грузовых автомобилей» и 5.38 «Конец зоны с ограничением экологического класса грузовых автомобилей»;
- этап 3: принятие постановления об ограничении въезда грузовых ТС, создание организационной структуры по выдаче пропусков на въезд в зоны ограничений, обеспечение информирования водителей грузовых ТС о принятых ограничениях, обеспечение контроля за соблюдением установленных ограничений.

В случае необходимости реализаций мероприятий этапа 3 важно определиться с оптимальной схемой введения ограничений. Это могут быть ограничения на постоянной основе или по времени суток, как правило на дневной период с 6:00 до 22:00. Въезд грузовых ТС для обслуживания предприятий может осуществляться в ночное время. Это позволит снизить негативные эффекты, связанные с присутствием грузовых ТС на УДС города, особенно в пи-

ковые периоды. Вместе с тем повышение шумо- и вибронагруженности улиц в ночное время может быть негативно воспринято жителями города.

При реализации мероприятий этапа 3 согласно требованиям Федерального закона от 29 декабря 2017 г. N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» должны быть предусмотрены компенсационные меры в виде создания парковок для отстоя грузовых ТС, информирования водителей ТС об альтернативных маршрутах движения, организации путей объезда для транзитного трафика.

На рисунке 22 показана схема введения ограничений на движение грузовых ТС, принимаемая в рамках данной КСОДД.

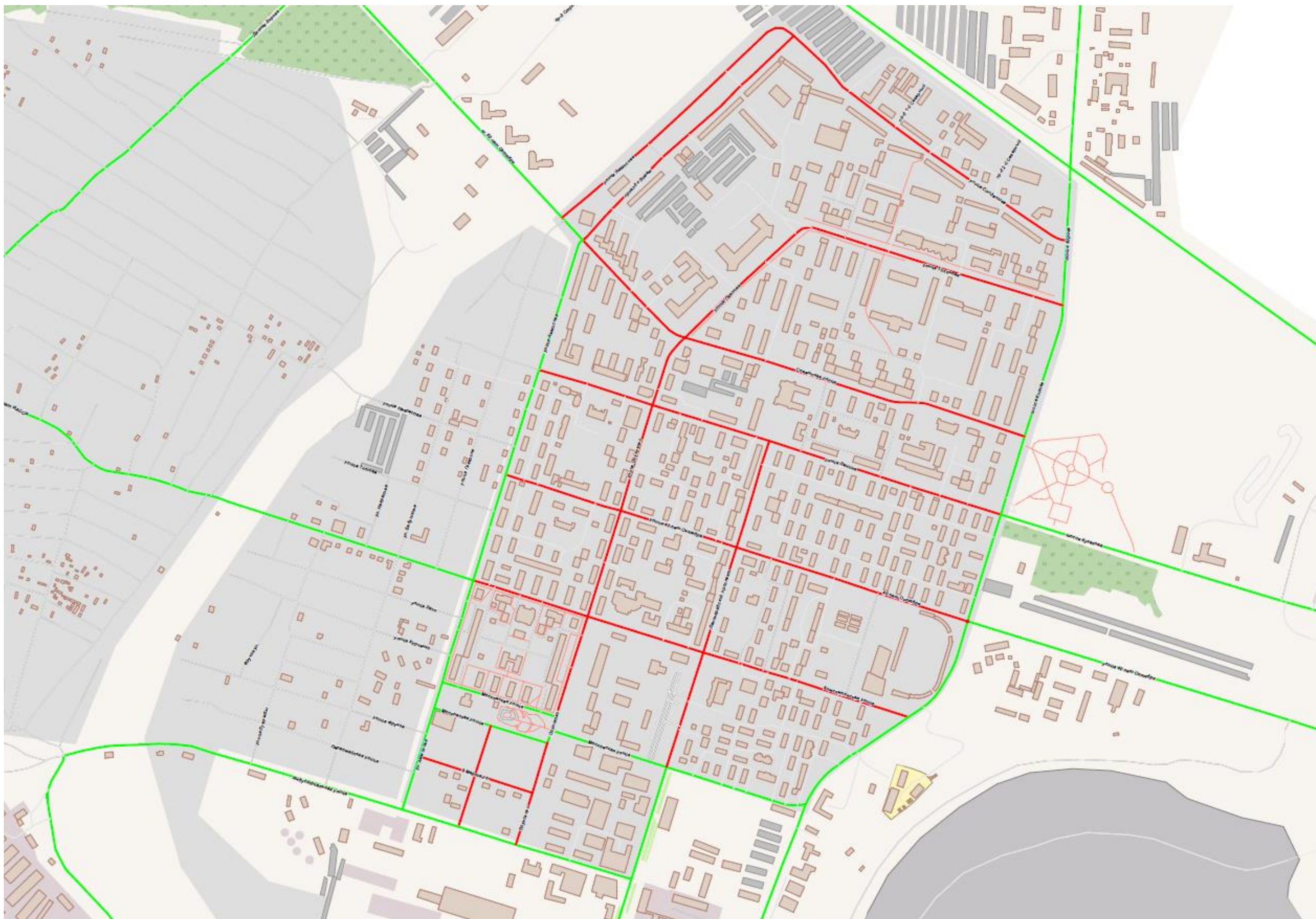


Рисунок 22 - Схема ограничений на движение грузовых ТС в г. Мирный

В целях оптимизации движения грузового транспорта в границах муниципального образования «Город Мирный» планируется строительство транспортно-логистического центра (ТЛЦ) со строительством ангаров под склады и организацией услуг по обработке, хранению, таможенному оформлению и транспортировке грузов. Введение в эксплуатацию ТЛЦ позволит переложить обслуживание предприятий города на грузовую технику малой и средней грузоподъемности, что позволит существенным образом снизить негативные эффекты от движения грузовых ТС.

Транспортно-логистический центр (ТЛЦ) представляет собой объект, на котором независимые операторы осуществляют комплекс функций, направленных на координацию и интеграцию логистических потоков. Важным фактором эффективности является оптимальное размещение транспортно-логистического центра на транспортной сети относительно пунктов зарождения и поглощения грузопотоков.

К основным задачам создания ТЛЦ относят:

- повышение согласованности работы разных видов транспорта в организации смешанных и интермодальных перевозок;
- надлежащая организация комплексного транспортного обслуживания клиентов;
- расширение видов оказываемых услуг и повышение их качества;
- привлечение дополнительных объемов перевозок транзитных грузов;
- сокращение времени доставки транзитных грузов за счет уменьшения простоев на пунктах перевалки грузов на другие виды транспорта и на пограничных переходах.

Строительство транспортно-логистического центра запланировано на 2020-2030 годы.

Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом определяются в соответствии приказом Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73 и регламентируют основные условия перевозки опасных веществ автомобильным транспортом, а также общие требования по обеспечению безопасности при их транспортировке. Маршруты движения ТС, перевозящих опасные грузы, осуществляются по автомобильным дорогам регионального и местного значения.

Движение грузовых транспортных средств, перевозящих опасные грузы, осуществляется согласно утвержденным маршрутам. На улично-дорожной сети г. Мирный знаки, ограничивающие движение транспортных средств с опасными грузами, установлены на ул. Заречная и ул. Рудовозная.

Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств на территории муниципального образования «Город Мирный», а именно, установка отсутствующих знаков ограничения движения грузовых ТС и реализации компенсационных мероприятий, для уменьшения количества большегрузного транспорта, представлены в таблице 36.

Таблица 36 – Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств

№ п/п	Наименование мероприятия	Единица изм-я	Количество
1	Установка знаков 3.4	кол-во пересечений	13
2	Строительство транспортно-логистического центра	кол-во объектов	1

4.11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

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

На территории г. Мирный ограничение доступа на определенные территории является целесообразным и необходимым при проведении различных работ по обслуживанию и ремонту дорог, прокладке коммуникаций под дорожным полотном, а также в качестве оперативной меры для обеспечения безопасности участников дорожного движения в экстраординарных ситуациях. Выполнение работ должно производиться в соответствии с требованиями соответствующего законодательства. Иных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не планируется.

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

Выбор скоростного режима движения транспортных средств должен решать оптимальным образом две основные задачи: с одной стороны, обеспечение безопасности дорожного движения, с другой – минимизация времени транспортных корреспонденций. Таким образом, эффективная организация скоростного режима подразумевает, во-первых, ограничение скорости (до 40 или 20 км/ч) на улицах с интенсивным пешеходным движением, в особенности вблизи детских спортивных площадок и образовательных учреждений, во-вторых – на протяженных улицах, спроектированных по параметрам автомобильных дорог, где присутствие пешеходов сведено к минимуму, повышение скоростного режима до 60 и более км/ч.

Выбор соответствующего скоростного режима основывается на установленной классификации городских улиц, согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*) и анализе расположения мест притяжения, повышенной опасности, а также интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков.

Превышение установленного скоростного режима и несоответствие скорости транспортного средства конкретным условиям движения практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на число, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Стоит отметить, что тормозной путь транспортного средства при экстренном торможении водителя будет тем больше, чем выше скорость. Особую актуальность данная

проблема приобретает в густонаселенных центральных районах города, характеризующихся большими объемами пешеходных корреспонденций, отсутствием разделителей на дорогах и высокой интенсивностью транспортных потоков.

Селитебная территория г. Мирный имеет преимущественно микрорайонную (квартальную) застройку, при этом существенная доля УДС приходится на районные проезды. На въездах в кварталы знаки 5.21 «Жилая зона», ограничивающие скорость движения ТС до 20 км/ч, не установлены. Предлагается установка дорожных знаков 5.21 «Жилая зона» и 5.22 «Конец жилой зоны» на следующих улицах г. Мирный:

- ул. Амакинская – по 1 шт.;
- ул. Аммосова – по 6 шт.;
- ул. Комсомольская – по 5 шт.;
- ш. Кирова – по 4 шт.;
- Ленинградский пр-кт – по 1 шт.;
- ул. Московская – по 1 шт.;
- ул. Ойунского – по 3 шт.;
- ш. 50 лет Октября – по 1 шт.;
- ул. 40 лет Октября – по 4 шт.;
- ул. Советская – по 5 шт.;
- проезд 1-й Северный – по 1 шт.;
- проезд 2-й Северный – по 1 шт.

На магистральной улично-дорожной сети города на наиболее опасных участках введено ограничение скоростного режима до 40-50 км/ч. Таким образом, существующая схема ограничения скоростных режимов движения ТС близка к оптимальной.

В подобной ситуации приоритетной задачей становится контроль за соблюдением скоростных режимов.

Основными способами обеспечения контроля соблюдения скоростного режима водителями ТС являются:

- использование средств фотовидеофиксации нарушений;
- изменение геометрических параметров участков УДС и монтаж искусственных ограничивающих элементов в целях принудительного снижения скорости.

Мероприятия по первому способу будут рассмотрены ниже в разделе 4.23.

В мировой практике известно множество способов и средств принудительного снижения скорости, наиболее эффективными из которых являются строительство островков безопасности с одновременным сужением полос движения на пешеходных переходах. Однако действующие на настоящий момент времени национальные стандарты РФ, в частности, раздел 4 ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования», обязательность применения которого закреплена Распоряжением Правительства РФ от 4 ноября 2017 г. № 2438-р, не допускает строительство островков безопасности на автомобильных дорогах и улицах, имеющих менее 6 полос движения.

Следует отметить, что практика проведения мероприятий по изменению геометрических параметров участков УДС (сужение проезжей части, искривление проезжей части и т.п.) не сформировалась к настоящему времени, в том числе и из-за нормативных запретов.

Сужение полос движения приводит к повышению безопасности дорожного движения в силу ряда объективных причин:

- сужение полосы движения приводит к усилению чувства опасности водителя и, как

следствие, снижению (в том числе не осознанному) скорости движения и повышению внимательности;

- за счет сужения полосы движения больше объектов попадает в поле зрения водителя – поле зрения водителя возрастает из-за снижения скорости и, с другой стороны, ширина проезжей части в этом поле занимает значительно меньшее место;

- риски ДТП снижаются при снижении скорости движения, которая является следствием сужения полосы движения.

В ряде международных исследований в отношении ширины полосы движения были отмечены следующие факты:

- при изменении ширины полосы движения с 12 ft до 10 ft (с 3,66 м до 3,05 м) было отмечено некоторое снижение количества ДТП;

- пропускная способность улицы не изменилась при снижении ширины полосы движения с 12 ft до 10 ft (с 3,66 м до 3,05 м);

- при установлении ширины полосы движения менее 10 ft (3,05 м) наблюдалось незначительное снижение пропускной способности.

Результаты подобных исследований были использованы разработчиками федеральных нормативов, в частности в вышедшей в 2016 г. редакции СП 42.13330.2016. «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» заложена возможность снижения ширины полосы движения на магистральных улицах до 3,25 м.

Таким образом, оптимальными направлениями мероприятий по принудительному влиянию на снижение скорости транспортного потока в настоящее время в РФ являются использование искусственных неровностей и сужение полос движения. Разработка данных мероприятий в отношении УДС г. Мирный рассмотрена ниже.

Использование узких полос движения на городских улицах помимо положительных эффектов, описанных выше, позволяет выделить дополнительное пространство вдоль улицы и использовать его в различных целях:

- увеличение площади осевой разделительной полосы с применением разметки 1.16.1 – 1.16.3 с целью снижения вероятности столкновения ТС, движущихся в противоположных направлениях, организации островков безопасности на пешеходных переходах, организации левоповоротных карманов;

- организации велополос по краям проезжей части;

- организации уличной парковки.

Для магистральных улиц общегородского и районного значения с расчетной скоростью движения 70 и менее км/ч следует принять ширину крайних правых полос движения 3,5 м (для обеспечения движения маршрутного пассажирского и грузового транспорта), ширину центральных полос движения – 3,25 м. Таким образом, ширина необходимой проезжей части для организации 4 полос движения составит 13,5 м, что больше существующей ширины улиц и дорог.

В настоящее время на магистральных улицах с 2 полосами движения в г. Мирный используется ширина проезжей части от 6,4 до 11 м. Таким образом, за счет сужения полос движения может быть получено дополнительное пространство шириной от 1,5 до 3 м.

Согласно результатам проведения анализа аварийности на территории г. Мирный места концентрации дорожно-транспортных происшествий отсутствуют, в связи, с чем мероприятия по сужению полос движения на территории города не предлагаются.

Следующим важным направлением реализации мероприятий в целях контроля скоростного режима является монтаж искусственных неровностей.

ИН устраивают на дорогах с асфальтобетонными и цементобетонными покрытиями на участках с искусственным освещением. В случае отсутствия искусственного освещения в месте запланированного монтажа ИН, монтаж должен быть отложен до момента ввода в эксплуатацию искусственного освещения.

ИН устраивают за 10-15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений.

ИН 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 районного 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», 5.31 «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.

Анализ применения ИН на УДС г. Мирный показывает, что магистральные улицы общегородского и районного значения оснащены ими на опасных участках не в полном объеме, в связи с чем, требуется установка ИН на магистральных улицах общегородского значения ш. Кирова и ул. Мухтуйская, также на магистральных улицах районного значения – ул. Аммосова, ул. Бабушкина, ул. Бабушкина-медвытрезвитель, ул. Павлова, автодорога ул. Комсомольская-общественные огороды, автодорога Мирный-Заречный с мостовым переходом, автодорога от проспекта Ленинградский на плотину, ул. 40 лет ЯАССР. Дополнительно акцент следует сделать на улицах местного значения в жилой застройке.

Прямоугольная система планировки УДС г. Мирный создает достаточное количество протяженных прямолинейных участков, что создает предпосылки для нарушения скоростного режима водителями ТС. При этом улицы местного значения оснащены средствами ОДД в меньшем объеме, чем магистральные. Поэтому в целях повышения безопасности дорожного движения необходимо введение ограничения скоростного режима до 40 км/ч на участках следующих улиц:

- ул. Индустриальная (от ул. Аммосова до ул. Оуйнского);
- ул. Комсомольская (от ул. Ойунского до Ленинградского пр-кта);
- ш. Кузакова (от горно-обогательного комбината до проезда к АГНКС);
- ул. Ленина (от ул. Аммосова до ул. Ойунского);
- ул. Ленина (от Ленинградского пр-кта до ш. Кирова);
- Ленинградский пр-кт (от комплекса фото-видеофиксации «Трафик Сканер-К» до ш. Кирова);
- ул. Мухтуйская (от ул. Мухтуйская д.32 до ул. Интернациональная);
- ш. 50 лет Октября (от ул. Павлова до ул. Аммосова);

- ш. 50 лет Октября (от ул. Гагарина до пос. Ромашовка);
- ул. 40 лет Октября (от ул. Аммосова до ул. Ойунского);
- ул. Советская (от д.5 до д.13);
- ул. Солдатова (от объездной дороги ул. Солдатова до ул. Северная 2-ая);
- ул. Тихонова (от ул. Тихонова д. 10 до ш. Кирова);
- ул. Павлова (от ул. Советская до ул. Тихонова).

Для реализации данных ограничений необходимо установить знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости». Количество устанавливаемых знаков -28 шт.

Для соблюдения скоростного режима на данных улицах необходимо разместить ИН, по возможности в районе действующих пешеходных переходов.

Практика применения ИН позволяет сделать вывод, что ее присутствие позволяет эффективно контролировать скоростной режим на участке 100 – 150 м. Согласно ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» в населенных пунктах следует предусматривать пешеходные переходы на расстоянии 200 – 300 м. Таким образом, размещение пешеходных переходов совместно с ИН через каждые 200 м позволяет получить оптимальный вариант по контролю скоростного режима на улицах местного значения в жилой застройке, на которых введено ограничение скоростного режима 40 км/ч.

На рисунке 23 приведена предлагаемая схема введения ограничений скоростного режима в г. Мирный.



Рисунок 23 – Предлагаемая схема введения ограничений скоростного режима в г. Мирный

Детализация мероприятий по снижению скоростного режима должна быть осуществлена путем разработки или актуализации соответствующих ПОДД.

Таким образом, в целях повышения безопасности дорожного движения за счет снижения максимальной скорости движения ТС и обеспечения контроля соблюдения установленного скоростного режима необходимо реализовать мероприятия по установке дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и устройстве искусственных неровностей. Полный перечень мероприятий приведен в таблице 37.

Таблица 37 – Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств в г. Мирный

№ п/п	Наименование мероприятия	Объем работ
1	Введение ограничения скоростного режима на улицах местного значения	Монтаж 28 знаков
2	Устройство искусственных неровностей на улицах местного значения	Монтаж 12 ИН

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

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

По результатам анализа параметров размещения мест стоянки и остановки ТС выявлен недостаток парковочных мест, как для постоянного, так и для временного хранения транспортных средств (ТС). Дефицит машино-мест для постоянного хранения ТС по г. Мирный составил 2391 единицу, который возможно нейтрализовать за счет профицита парковочных мест в соседних районах и гаражных кооперативах, находящихся в радиусе 1500 м от анализируемого района. Перечень близлежащих планировочных районов, за счет которых возможно нейтрализовать дефицит парковочных мест для постоянного хранения ТС, представлен в таблице 38.

Таблица 38– Перечень планировочных районов, за счет которых возможно нейтрализовать дефицит парковочных мест для постоянного хранения ТС

№ п/п	Наименование планировочного района	Дефицит	Планировочный район, за счет которого возможно нейтрализовать дефицит
1	5 квартал	110	6, 7 кварталы
2	9 квартал	128	10 квартал
3	13 квартал	22	14 квартал
4	19 квартал	91	1 квартал
5	22 квартал	149	25 квартал
6	23 квартал	1892	1, 2, 3 и 4, 24, 25 кварталы

Для устранения существующего дефицита парковочных мест для постоянного хранения ТС путем использования парковочных мест в соседних районах организация дополнительных мест для постоянного хранения автомобилей не предлагается.

Согласно проекту планировки с проектом межевания территории северной части г. Мирный, в том числе 25 квартала и квартала индивидуальных жилых домов по ш. 50 лет Октября (2 очередь) предлагается строительство гаражей мощностью 40 машино-мест – 12 объектов, мощностью 30 мест – 4 объекта.

Дефицит парковочных мест для временного хранения выявлен у 78 объектов притяжения транспорта и составил – 1118 м/мест. В таблице 39 приведены объекты притяжения, у которых необходимо организовать дополнительные места хранения автотранспорта.

Таблица 39 – Объекты притяжения, у которых необходимо организовать дополнительные парковочные места

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Дефицит, м/м
Гостиницы			
1	Энергия	ул. Комсомольская, 24	5
2	Зарница	ул. Ленина, 11А	15
3	Отель "Три ключа"	ул. Ленина, 10А	10
4	Северное сияние	ул. Ленина, 23	5
Кредитно-финансовые организации			
5	Банк "ВТБ"	ул. Тихонова, д.3	5
6	Азиатско-Тихоокеанский банк	ул. Тихонова, д.3	10
Отделения связи			
7	Почта России	Звездная улица д.7	3
Объекты образования			
8	МАДОУ № 6 "Березка"	ул. 40 лет Октября, 9А	18
9	МБДОУ " 8 "Чопоууска"	Советская, 7Б	16
10	СОШ №1	ул. 40 лет Октября, 12	30
11	Политехнический лицей	ул. Ленина 3	35
12	СОШ №7	Советская ул., 11А	22
13	СОШ №12	Комсомольская ул., 20	35
14	СОШ №26	ул. Тихонова, 3	35
15	ЧОУ «Православная гимназия	Ленинградский просп., 15	12
16	МКОУ «Школа – интернат»	Вилуйская ул., 7	17
17	ГКУ РС (Я) «МСРЦН»	ул. Комсомольская, д. 3 «а»	12
18	ГАПОУ РС (Я) Региональный технический колледж в г. Мирном	ул. Ленина, 1	49
19	ФГАОУ ВПО Политехнический институт (Филиал) Северо-Восточного Федерального Университета им. М.К. Аммосова	ул. Тихонова, 5/3	17
20	МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Музыкальное отделение	ул. Комсомольская д.18	19
21	МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Художественное отделение	ул. Тихонова д.29	1

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Дефицит, м/м
Детские сады			
22	Детский сад № 1 "Олененок"	г. Мирный, ул. Тихонова, д.8"А"	23
23	Детский сад №2 "Сардаана"	г. Мирный, ул. Московская, д.6"А"	19
24	Детский сад № 3 "Золотой ключик"	г. Мирный, ул. Молодежная, д.4	9
25	Детский садик № 11 "Теремок"	г. Мирный, улица Советская, 16	2
26	Детский садик № 12 "Солныш- ко"	г. Мирный, ул. Ленина, д.21 "А"	16
27	Детский садик № 13 "Карлсон"	г. Мирный, ул. Тихонова, д.9	24
28	Детский садик № 14 "Медве- жонок"	г. Мирный, ул. Советская, д.17	12
29	Детский садик " 52 "Крепыш"	г. Мирный, ул. Тихонова, д.9 "А"	30
30	Детский садик № 54 "Бело- снежка"	г. Мирный, ул.40 лет Октября, д.5	19
Объекты здравоохранения			
31	Главный корпус №1	ул. Павлова-1	34
32	Женская консультация	ул. 50 лет Октября, корпус №9	20
33	Родильный дом	ул. Павлова-1, корпус №4	14
34	Психиатрический корпус	Чернышевская трасса, корпус №12	6
35	Взрослая поликлиника	ул. Павлова 1, корпус №6	37
36	Детская поликлиника	ул. Павлова 1, корпус №5	34
37	Стоматологическая поликли- ника	ул. 50 лет Октября д.2, к10	11
38	Противотуберкулезный дис- пансер	ул. Промышленная 1 (Чернышевская трасса)	6
Объекты культуры			
39	Дом культуры	ул. Ленина, 17	44
40	Музей кимберлитов им. Д.И. Саврасова	ул. Ленина, 16	1
41	«Муниципальный краеведче- ский музей»	ул. Ойунского 9	2
42	Историко-производственный музей АК «АЛРОСА» (ПАО)	ул. Ленина, 17	2
43	АУ РС (Я) «Мирнинский те- атр»	Площадь 30-летия Победы, 2	44
44	Кинотеатр ДК «Алмаз»	ул. Ленина, 17	45
Объекты спорта			
45	Спортивный комплекс имени 60 летия Победы	Комсомольская ул., 1А	88
46	Бассейн "Кристалл"	Комсомольская ул., 27А	14
47	Оздоровительный комплекс "Олимп"	Ленинградский пр-кт, 22	16
48	Лыжная база (Заречный)	Куницына 186	2
49	МКОУ "ДЮСШ"	Индустриальная ул., 1	15

№ п/п	Наименование объекта	Местоположение	Дефицит, м/м
Органы власти и управления			
50	ГИБДД	ул. Аммосова, 96а	5
51	ФГКУ "3 ОФПС по РС(Я)"	Ленинградский пр-кт, 9	5
52	Мировой судья по судебному участку №18 Мирнинского района Республики Саха (Якутия)	ул. Ленина, д. 34	2
Промышленность			
53	АО "АЛРОСА-Газ"	ш. Чернышевское, 21	10
54	Мирнинский комбинат строительных материалов (в составе УКС АК «АЛРОСА»)	Ленинградский пр-кт, 9	5
Развлекательные комплексы			
55	Развлекательный комплекс "Глобус"	ул. Солдатова, 15а	25
Объекты торговли			
56	ТД "Атлант"	улица Тихонова, 2а	5
57	ТЦ "МЕГА"	Советская ул., 11	10
58	ТЦ "Полус"	Советская улица, 13	5
59	ТЦ "Якутский"	Советская улица, 4/3	10
60	ТД "Холмс"	улица 40 лет Октября, 2	2
61	ТЦ "Солнышко"	ул. Комсомольская, 4	2
62	ТЦ "Моника"	ул. 40 Лет Октября	2
63	ТЦ "Андреевский"	ул. 50 Лет Октября, 26/1	1
64	ТД "ЛИКОМ" ООО	ул. Аммосова, 97	1
65	Магазин "ТехноСити"	ш. Кирова, 24	2
66	Магазин "АвтоМаг"	Вилуйская ул., 8	2
67	Алкомаркет "Каспий"	Индустриальная улица	2
68	Оптовая База ул.Звездная 62	Звездная ул., 62	5
69	ТД "Олеся"	ул. Ойунского, 27	2
70	Магазин "Визит"	ул. Ойунского, 24А	5
71	ТК "Континент"	Иреляхская ул., 81а	5
Объекты общественного питания			
72	Pizza Time	Советская ул., 13б	5
73	Геофизик	ул. 50 Лет Октября, 1в	5
74	Золотое Руно	ул. Ойунского, 38а	20
75	Ресторан "Пегас"	Гаражная ул., 4	7
76	Обжорка	Индустриальная ул., 2, к. 4	1
77	MirBurger	пересечение ул. 40 лет Октября и Ленинградского пр-кта	3
78	Ночной клуб "Фараон"	ул. Ойунского, 2	5
Всего:			1118

При общеобразовательных организациях, подъезд к которым обеспечивается тупико-

выми проездами, следует предусматривать площадки для удобной и безопасной высадки детей. Площадки следует размещать вне территории школы; размер площадок в плане должен быть не менее 15м×15м. Для общеобразовательных организаций, подъезд к которым обеспечивается транзитными проездами, также следует предусматривать места для удобной и безопасной высадки детей. Они устраиваются в виде уширений проезжей части – «карманов» согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*».

В центральной и северной частях города, где устранение дефицита парковочного пространства не представляется возможным из-за недостатка земельных ресурсов рекомендуется устройство платных парковок вдоль проезжей части. Введение платных парковок возможно реализовать на следующих улицах города:

- ул. Комсомольская;
- ул. Павлова;
- ул. Ленина;
- ул. Тихонова.

Организация платных парковок позволит эффективно использовать ограниченное уличное пространство в центральной части города, а также будет стимулировать жителей и гостей города отказываться от использования личных автомобилей и склоняться в сторону альтернативных видов транспорта, что в свою очередь благотворно повлияет на экологическую обстановку в городе, повысит безопасность дорожного движения и снизит нагрузку дорожной сети.

Для эффективного функционирования платных парковок необходимо предусмотреть оптимальные тарифы за пользование парковкой, а также усилить контроль за нарушениями правил парковки. Тарифы платных парковок должны определяться с учетом результатов социологических опросов как приемлемые для большинства потенциальных пользователей и учитывать тип, расположение, продолжительность парковки. В дальнейшем цена должна корректироваться в зависимости от спроса на парковочные места таким образом, чтобы занятость парковочного пространства составляла не более 85 %.

Организация дополнительного парковочного пространства позволит создать рациональную систему размещения парковочных мест, снизить количество нарушений правил парковки и повысить безопасность дорожного движения.

Полный перечень мероприятий по организации парковочного пространства представлен в таблице 40.

Таблица 40 – Мероприятия по формированию единого парковочного пространства

№ п/п	Наименование мероприятия	Количество машино-мест
1	Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств у объектов притяжения	1118
2	Строительство гаражных комплексов в северной части г. Мирный в проектируемом квартале ИЖС по ш. 50 лет Октября	600

4.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных

потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время суток вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств, а также из-за увеличения числа полос, работающих в одном направлении, и появляется возможность разрешить временную стоянку автомобилей хотя бы на одной из крайних полос.

К основным недостаткам введения режима одностороннего движения можно отнести: перепробег автомобилей, увеличение транспортной нагрузки на городские магистрали и объездные дороги, значительное осложнение при пользовании маршрутным пассажирским транспортом из-за увеличения дальности пешеходных переходов, затруднение проезда в первое время после введения одностороннего движения.

Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в муниципальных образованиях с развитой улично-дорожной сетью, на параллельных улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения в целом, а также на узких улицах с большим количеством паркующихся вдоль тротуаров автомобилей.

На территории г. Мирный выявлен ряд параллельно расположенных (дублирующих друг друга) улиц, однако данные транспортные артерии обладают пропускной способностью, достаточной для реализации существующего и прогнозируемого объема автомобильных корреспонденций. По данным статистики аварийности одной из основных причин ДТП за 2018 г. является выезд на встречную полосу вблизи нерегулируемого перекрестка в зоне отсутствия жилой застройки. Проблемы с парковочным пространством планируется решать посредством организации парковок вне дорожного полотна и установки знаков запрета остановки и стоянки вдоль тротуаров, поэтому введение одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках на территории города в рамках настоящей КСОДД не планируется.

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

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

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

Согласно ОДМ 218.6.003-2016 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах» для информирования водителей и пешеходов о времени, оставшемся до окончания горения зеленого сигнала, допускается применение цифрового табло.

На основании результатов анализа условий дорожного движения необходимость введения светофорного регулирования на нерегулируемых пересечениях г. Мирный была выявлена на следующих пересечениях:

1. ул. Мухтуйская – Интеровская трасса (ул. Таежная). По Интеровской трассе в сторону города движется поток служебного и технологического транспорта с рудника «Интернациональный», в связи с чем, при отсутствии светофорного регулирования на пересечении с ул. Мухтуйская возникают заторы.

2. ш. Кирова – Рудовозная дорога. В связи с невозможностью устройства транспортной развязки в разных уровнях из-за состава транзитного транспортного потока, движущегося по Рудовозной дороге, предлагается введение светофорного регулирования.

3. Чернышевское шоссе – проектируемая подъездная автомобильная дорога общего пользования IV категории «г. Мирный – аэропорт». Проектируемая подъездная автомобильная дорога будет являться единственной дорогой, связывающей проектируемый аэропорт федерального значения и город Мирный, в связи с чем нагрузка на рассматриваемом пересечении увеличится. Устройство кольцевого пересечения на перекрестке не требуется, достаточно введения светофорного регулирования.

В таблице 41 приведен полный перечень мероприятий по введению светофорного регулирования на УДС г. Мирный.

Таблица 41 – Мероприятия по введению светофорного регулирования

№ п/п	Наименование мероприятия	Количество
1	Установка светофорных объектов типа Т.1	на 3 участках
2	Установка светофорных объектов типа П.1	на 3 участках

4.16 Режимы работы светофорного регулирования

При введении светофорного регулирования на пересечении, а также в процессе роста уровня автомобилизации, перераспределении транспортных потоков и изменении динамики загрузки дорожной сети возникает необходимость реализовывать мероприятия по выбору или изменению режима работы светофорного регулирования. Необходимость оптимизации режима работы существующего светофорного объекта выявляется путём анализа транспортных задержек на пересечении и средней длины затора на подъездах к пересечению. В зависимости от транспортной ситуации на пересечении и характера изменения интенсивности транспортных потоков необходимо вводить различные типы регулирования:

- жесткое регулирование (постоянное по времени независимо от интенсивности движения) вводится при постоянных и прогнозируемых интенсивностях транспортных потоков;

- адаптивное регулирование (программы зависят от интенсивности движения, используются транспортные детекторы) вводится при изменчивой и малопрогнозируемой интенсивности транспортных потоков в течение дня.

Наблюдаемое в течение суток изменение интенсивности движения требует соответствующего изменения длительности цикла и разрешающих сигналов. В противном случае задержка транспортных средств неоправданно возрастает. Многопрограммное жесткое управление способствует снижению задержки, однако не является оптимальным. Оно не способно учитывать кратковременные случайные колебания в числе автомобилей, подходящих к перекрестку.

Параметры управления должны учитывать, как суточное изменение интенсивности, так и ее колебания в один и тот же период времени (случайное прибытие транспортных

средств к перекрестку). Это возможно при использовании адаптивного управления, имеющего обратную связь с транспортным потоком. Она реализуется с помощью детекторов транспорта, расположенных в зоне перекрестка и обеспечивающих непрерывную информацию о параметрах потока.

Согласно ОДМ 218.6.003-2011. «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах» рекомендуется, чтобы любой светофорный объект, входящий в систему координированного управления движением, имел возможность работать в индивидуальном (резервном) автоматическом режиме, независимо от работы других светофорных объектов. Режим работы светофоров, регулирующих движение пешеходов и установленных на магистрали, оборудованной системой координированного регулирования, должен быть согласован с графиком координации сигналов для данной магистрали и с работой транспортных светофоров, установленных на том же светофорном объекте.

На основании оценки сложившейся ситуации по ОДД на следующих пресечениях г. Мирный предлагается:

- изменение режимов работы светофорного объекта на пересечении ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября;
- введение светофорного регулирования на пересечении ул. Мухтуйская – Интеровская трасса (ул. Таежная);
- введение светофорного регулирования на пересечении ш. Кирова – Рудовозная дорога;
- введение светофорного регулирования на пересечении Чернышевское шоссе – проектируемая подъездная автомобильная дорога общего пользования IV категории «г. Мирный – аэропорт».

С целью оптимизации работы светофорного объекта на пересечении ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября была создана транспортная микромодель.

Моделирование данного перекрестка проводилось в связи с заторами на ул. Аммосова со стороны ул. Ленина. На остальных подходах к перекрестку, а именно: ш. 50 лет Октября со стороны ул. Павлова, ш. 50 лет Октября со стороны Фабрики №3 и ул. Аммосова со стороны ул. Солдатова, проблем с проездом перекрестка не наблюдается (вся очередь проезжает за 1 цикл). На рисунке 24 отражена существующая нагрузка на пересечении.



Рисунок 24 – Существующая нагрузка на пересечении ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября

На данном перекрестке предусмотрен 1 режим работы светофора, разработка программ по времени суток не предлагается в связи с отсутствием часовых интенсивностей с указанием периода времени.

Длительность существующего цикла светофорного регулирования – 78 секунд, предлагаемого цикла – 82 секунды.

Время горения разрешающего и запрещающего сигналов светофора на данном пересечении представлено в таблице 42.

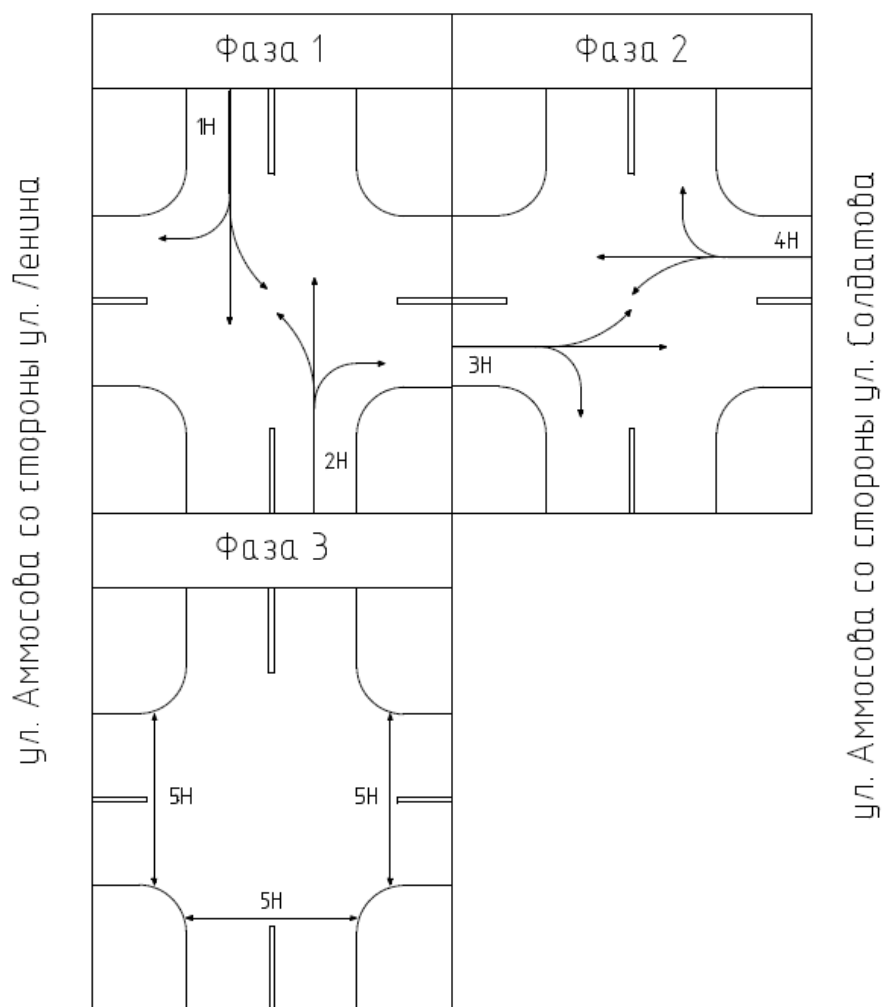
Таблица 42 – Время горения разрешающего и запрещающего сигналов светофора на пересечении ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября

Направление движения	Исходный цикл	Предлагаемый цикл	Изменение
Зеленый			
Направление 1	30	29	- 1 секунда
Направление 2	30	29	- 1 секунда

Направление движения	Исходный цикл	Предлагаемый цикл	Изменение
Направление 3	23	29	+ 5 секунд
Направление 4	23	18	- 5 секунд
Направление 5	15	14	- 1 секунда
Красный			
Направление 1	45	53	+ 8 секунд
Направление 2	45	53	+ 8 секунд
Направление 3	49	53	+ 5 секунд
Направление 4	49	64	+ 15 секунд
Направление 5	63	68	+ 7 секунд

Для сокращения заторов на ул. Аммосова со стороны ул. Ленина предлагается изменение схемы пофазного разъезда на перекрестке, а именно увеличение количества фаз с 3х до 4х. Пофазные схемы и временные диаграммы работы светофора представлены на рисунках 25-28.

ш. 50 лет Октября со стороны Фабрики №3



ш. 50 лет Октября со стороны ул. Павлова

Рисунок 25 – Существующая схема пофазного разъезда на перекрестке ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября

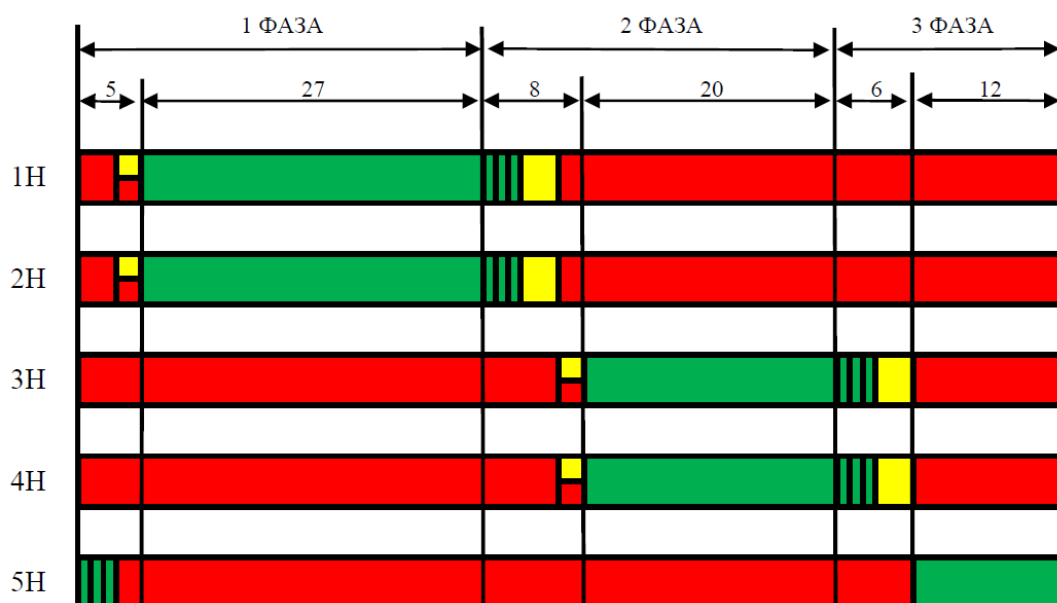
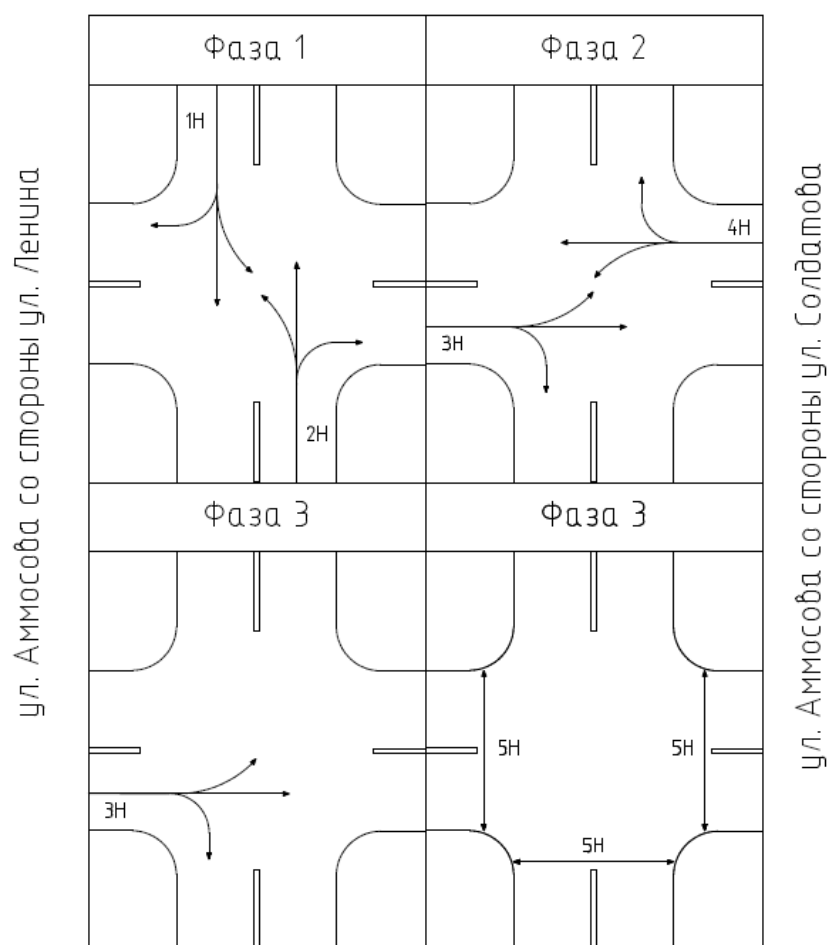


Рисунок 26 – Существующая временная диаграмма светофорного цикла на перекрестке ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября

ш. 50 лет Октября со стороны Фабрики №3



ш. 50 лет Октября со стороны ул. Павлова

Рисунок 27 – Предлагаемая схема пофазного разъезда на перекрестке ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября

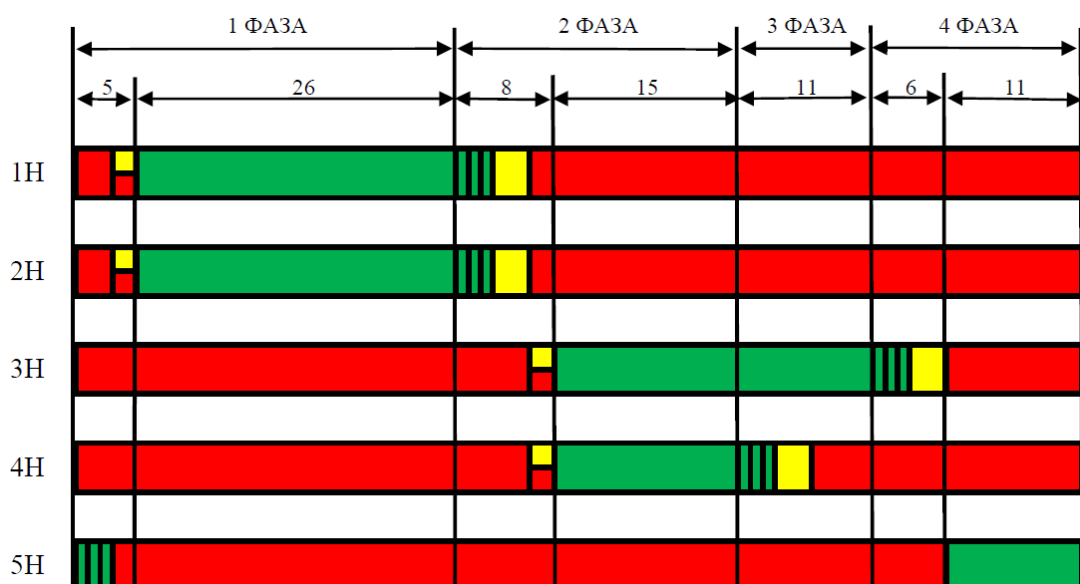


Рисунок 28 – Предлагаемая временная диаграмма светофорного цикла на перекрестке ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября

Результаты моделирования представлены в таблице 43 и на рисунке 29.

Таблица 43 – Результаты моделирования

	Параметр	Существующее положение	Предложение	Результат
1	Среднее время задержки, сек	101,8	77,3	-24%
2	Среднее количество остановок, ед	3,0	2,4	-20%
3	Средняя скорость движения, км/ч	15,4	18,5	20%
4	Среднее время простоя, сек	77,6	57,3	-26%
5	Пройденное расстояние, м	957,3	981,2	2%
6	Итоговое время в пути, час	62,2	52,9	-15%
7	Время задержки, час	43,0	33,3	-23%
8	Количество остановок, ед	4512	3678	-18%
9	Время простоя, час	32,8	24,6	-25%
10	Проехавшие ТС	1443	1477	2%



Рисунок 29 – Результаты моделирования на пересечении ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября

Согласно результатам проведенного моделирования ведение дополнительной фазы положительно повлияет на загрузку перекрестка: среднее время задержки сократится на 24%, среднее количество остановок, совершаемых ТС, сократится на 20%, средняя скорость движения потока увеличится на 20%, время простоя сократится на 26%.

Для всех оптимизируемых светофорных объектов необходимо разработать оптимальную программу работы с последующей разработкой или корректировкой существующего ПОДД. Проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования при организации светофорного регулирования на перекрестке, примыкании или пешеходном переходе включают:

- предложения и варианты схемы движения транспортных средств и пешеходов на перекрестке;

- расчет режимов работы светофорных объектов;
- проект энергоснабжения светофорного объекта;
- предложения по расстановке оборудования и прокладке кабелей на подоснове (топосъемке или ортофотоплане высокого разрешения) в масштабе 1:500 или 1:200 в зависимости от размеров территории, в отношении которой осуществляется разработка ПОДД;
- таблицы коммутации кабелей;
- предложения по временному выносу светофоров и контроллера, попадающих в зону строительства, для каждой очереди работ (при этом возможно полное переоборудование светофорного объекта с временным изменением организации движения на перекрестке, примыкании, пешеходном переходе и изменением режима работы светофоров);
- предложения о временной установке светофорных объектов на период строительства.

Перечень мероприятий по оптимизации организации дорожного движения на перекрестках, в том числе корректировки циклов светофорного регулирования, приведен в таблице 44.

Таблица 44 – Мероприятия по режимам работы светофорных объектов

№ п/п	Наименование мероприятия	Количество
1	Оптимизация режимов работы светофорного объекта г. Мирный ул. Аммосова – ш. 50 лет Октября, с последующей разработкой или корректировкой ПОДД	Для 1 светофорного объекта
2	Расчет режимов работы светофорного объекта г. Мирный	Для 3 светофорных объектов

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

Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, позволят повысить безопасность дорожного движения на улично-дорожной сети исследуемого муниципального образования. К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, организация переходно-скоростных полос и так далее.

Исходя из результатов анализа причин и условий дорожно-транспортных происшествий аварийно-опасных участков в г. Мирный не выявлено, в связи с чем, мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности на территории муниципального образования не предусмотрены.

4.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории городского поселения

Пешеходные корреспонденции являются одним из основных и наиболее распространенных видов передвижения. Любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой.

На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

В качестве основных мероприятий по созданию привлекательной среды и повышению безопасности пешеходных перемещений можно выделить следующие:

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек на УДС муниципального образования;
- повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- устройство пешеходных переходов;
- повышение видимости переходов посредством оборудования их современными техническими средствами ОДД;
- оборудование пешеходных переходов островками безопасности и другие мероприятия по обеспечению безопасности пешеходного движения;
- формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.

Согласно ГОСТ Р 52289-2004 наземные пешеходные переходы со светофорным регулированием должны быть обустроены ограничивающими пешеходными ограждениями перильного типа с двух сторон дороги на расстоянии не менее 50 м в обе стороны от пешеходного перехода. В г. Мирный около 76 % регулируемых пешеходных переходов не оборудованы пешеходным ограждением. Для повышения безопасности пешеходов необорудованные пешеходные переходы необходимо оснастить пешеходными ограждениями перильного типа соответствии с ГОСТ Р 52289-2004. Общая протяженность проектируемых ограждений перильного типа составит 17,5 км.

Для дополнительного привлечения внимания на пешеходных переходах необходимо установить дублирующие дорожные знаки 5.19 «Пешеходный переход» на желтом фоне над проезжей частью в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004, представленные в таблице 45.

Таблица 45 – Обустройство пешеходных переходов дублирующими дорожными знаками 5.19 на выносных консолях

№ п/п	Наименование главной улицы	Количество пешеходных переходов, шт.	Количество дорожных знаков 5.19, требующих установки, шт.
1	ул. Амакинская	1	2
2	ул. Аммосова	8	16
3	ул. Бабушкина	5	10
4	ул. Бабушкина-медвытрезвитель	3	6
5	ул. Бобкова	2	4
6	ул. Гагарина	4	8
7	ул. Индустриальная	5	10
8	ул. Интернациональная	1	2
9	ул. Комсомольская	6	12

№ п/п	Наименование главной улицы	Количество пешеходных переходов, шт.	Количество дорожных знаков 5.19, требующих установки, шт.
10	ш. Кирова	5	10
11	ш. Кузакова	3	6
12	ул. Лазо	1	2
13	ул. Ленина	6	12
14	Ленинградский пр-кт	8	16
15	ул. Лесная	2	4
16	ул. Московская	4	8
17	ул. Мухтуйская	1	2
18	ул. Некрасова	2	4
19	ул. Ойунского	9	18
20	ул. П. Лумумбы	2	4
21	ш. 50 лет Октября	6	12
22	ул. Первомайская	1	2
23	ул. Соболева	4	8
24	ул. Советская	5	10
25	ул. Солдатова	5	10
26	ул. Тихонова	1	2
27	ул. Фрунзе	5	10
28	ул. Павлова	1	2
29	ул. Аммосова от угла ш. 50 лет Октября- банный комплекс до поворота на ул. Сол- датова	2	4
30	а/д Мирный-Заречный с мостовым перехо- дом	1	2
31	ул. Иреляхская	1	2
32	а/д от пр-та Ленинградский на плотину	1	2
33	ул. Южная	1	2
34	ул. Газовиков	3	6
35	ул. Геологическая	5	10
36	ул. Весенняя	3	6
37	ул. 8 марта	2	4
38	ул. Целинная	1	2
39	ул. Ромашовка	2	4
40	ул. Экспедиционная	6	12
41	ул. Кузьмина	2	4
42	ул. Нагорная	1	2
43	ул. Ленская	2	4
44	Объездная дорога ул. Солдатова	1	2
45	ул. Транспортная	1	2
46	ул. Ручейная	1	2
47	ул. Титова	2	4
48	пер. 1-й Пионерский	2	4
Всего:		146	292

В целях эффективной организации пешеходного движения необходимо провести ряд мероприятий, направленных как на увеличение безопасности движения пешеходов, так и на общее улучшение условий движения пешеходов. Данные мероприятия включают в себя строительство и реконструкцию тротуаров на территории города (таблица 46), а также устройство линий электроосвещения (таблица 47).

Таблица 46 – Перечень мероприятий по строительству тротуаров на территории г. Мирный

№ п/п	Расположение	Протяженность, км	Расположение	Ширина пешеходной части тротуара
1	ул. Амакинская 1 участок	0,601	с обеих сторон	2
2	ул. Амакинская 2 участок	0,21	с обеих сторон	1
3	ул. Аммосова 1 участок	0,99	с обеих сторон	0,75
4	ул. Аммосова 2 участок	2,012	с обеих сторон	2,25
5	ул. Бабушкина	1,902	с обеих сторон	2
6	ул. Бабушкина медвытрезвитель	0,603	с обеих сторон	2,5
7	ул. Бобкова	0,807	с обеих сторон	2,25
8	ул. Гагарина	1,622	с обеих сторон	1
9	ул. Дорожная	0,132	с обеих сторон	0,75
10	ул. Звездная-кладбище	0,564	с обеих сторон	1
11	ул. Индустриальная	2,70	с обеих сторон	2,25
12	ул. Интернациональная	2,278	с обеих сторон	1
13	ул. Комсомольская	2,785	с обеих сторон	2,25
14	шоссе Кирова	3,955	с одной стороны	3
15	шоссе Кузакова	1,853	с одной стороны	3
16	Ул. Куницына	0,544	с обеих сторон	2
17	ул. Лазо	1,115	с обеих сторон	2
18	Ул. Ленина	0,56	с обеих сторон	2,25
19	ул. Лесная	1,73	с обеих сторон	1
20	ул. Московская 1 участок	0,496	с обеих сторон	2
21	ул. Московская 2 участок	1,088	с обеих сторон	0,75
22	ул. Мухтуйская	3,692	с обеих сторон	3
23	ул. Некрасова	0,694	с обеих сторон	2
24	ул. П. Лумумбы	1,018	с обеих сторон	1
25	ш. 50 лет Октября	2,941	с обеих сторон	2,25
26	ул. Первомайская	1,012	с обеих сторон	1
27	ул. Соболева	0,857	с обеих сторон	2
28	ул. 40 лет Октября	2,022	с обеих сторон	2,25
29	ул. Советская	1,207	с обеих сторон	2
30	ул. Солдатова	1,518	с обеих сторон	1
31	ул. Тихонова	0,59	с обеих сторон	2,25
32	ул. Фрунзе	1,15	с обеих сторон	1
33	ул. Павлова	0,043	с обеих сторон	2,25

№ п/п	Расположение	Протяженность, км	Расположение	Ширина пешеходной части тротуара
34	ул. Аммосова от угла ш. 50 лет Октября-банный комплекс до поворота на ул. Солдатова	0,614	с обеих сторон	1
35	проезд 1-й Северный	0,232	с обеих сторон	0,75
36	проезд 2-й Северный	0,238	с обеих сторон	0,75
37	а/д ул. Комсомольская-общественные огороды	0,25	с обеих сторон	2,25
38	а/д Мирный-Заречный с мостовым переходом	3,489	с обеих сторон	2,25
39	ул. Иреляхская 1 участок	0,302	с обеих сторон	1
40	ул. Иреляхская 2 участок	0,322	с обеих сторон	0,75
41	а/д от пр-та Ленинградский на плотину	0,482	с обеих сторон	2,25
42	ул. Восточная	1,598	с обеих сторон	2
43	ул. Южная	0,824	с обеих сторон	1
44	ул. Газовиков	1,044	с обеих сторон	1
45	ул. Геологическая	1,869	с обеих сторон	1
46	ул. Весенняя	0,414	с обеих сторон	2
47	ул. 8 марта	0,49	с обеих сторон	2
48	ул. Целинная	0,522	с обеих сторон	1
49	ул. Ромашовка	0,991	с обеих сторон	2
50	ул. Экспедиционная	2,568	с обеих сторон	1
51	ул. Кузьмина	2,288	с обеих сторон	2
52	ул. Нагорная	1,071	с обеих сторон	2
53	ул. Ленская	1,212	с обеих сторон	1
54	ул. Набережная	0,465	с обеих сторон	1
55	Объездная дорога ул. Солдатова	0,773	с обеих сторон	2
56	ул. 40 лет ЯАССР	0,588	с обеих сторон	2,25
57	ул. Транспортная	0,294	с обеих сторон	1
58	ул. Ручейная	1,886	с обеих сторон	2
59	ул. Титова	0,766	с обеих сторон	1
60	пер. 1-й Пионерский	0,354	с обеих сторон	1
Всего:		76,93		

Таблица 47 – Параметры мероприятий по устройству линий электроосвещения на дорогах общего пользования

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Протяженность, км
1	ул. Амакинская	0,163
2	ул. Аммосова	0,432
3	ул. Бабушкина	0,135
4	ул. Бабушкина-медвытрезвитель	0,151

№ п/п	Наименование улиц/дорог	Протяженность, км
5	ул. Бобкова	0,423
6	ул. Звездная-кладбище	0,030
7	ш. Кирова	0,660
8	ул. Куницына	0,232
9	ул. Лазо	0,090
10	ул. Некрасова	0,345
11	ул. П. Лумумбы	0,092
12	ул. Первомайская	0,514
13	ул. Соболева	0,603
14	проезд 1-й Северный	0,130
15	проезд 2-й Северный	0,100
16	а/д ул. Комсомольская-общественные огороды	0,125
17	а/д Мирный-Заречный с мостовым переходом	1,776
18	ул. Иреляхская	0,333
19	а/д от пр-та Ленинградский на плотину	0,717
20	ул. Восточная	0,490
21	ул. Южная	0,458
22	ул. Геологическая	0,960
23	ул. 8 марта	0,266
24	ул. Целинная	0,285
25	ул. Ромашовка	0,532
26	ул. Экспедиционная	1,225
27	ул. Кузьмина	1,159
28	ул. Ленская	0,629
29	ул. Набережная	0,145
30	Объездная дорога ул. Солдатова	0,623
31	ул. 40 лет ЯАССР	0,318
32	ул. Транспортная	0,150
33	ул. Ручейная	0,703
34	ул. Титова	0,088
Итого		15,082

По результатам оценки сложившейся ситуации по ОДД предлагается мероприятие по обустройству перекрёстков островками безопасности на пересечении ш. Кирова – ул. Московская.

На рисунке 30 представлены схемы мероприятия по устройству островков безопасности.

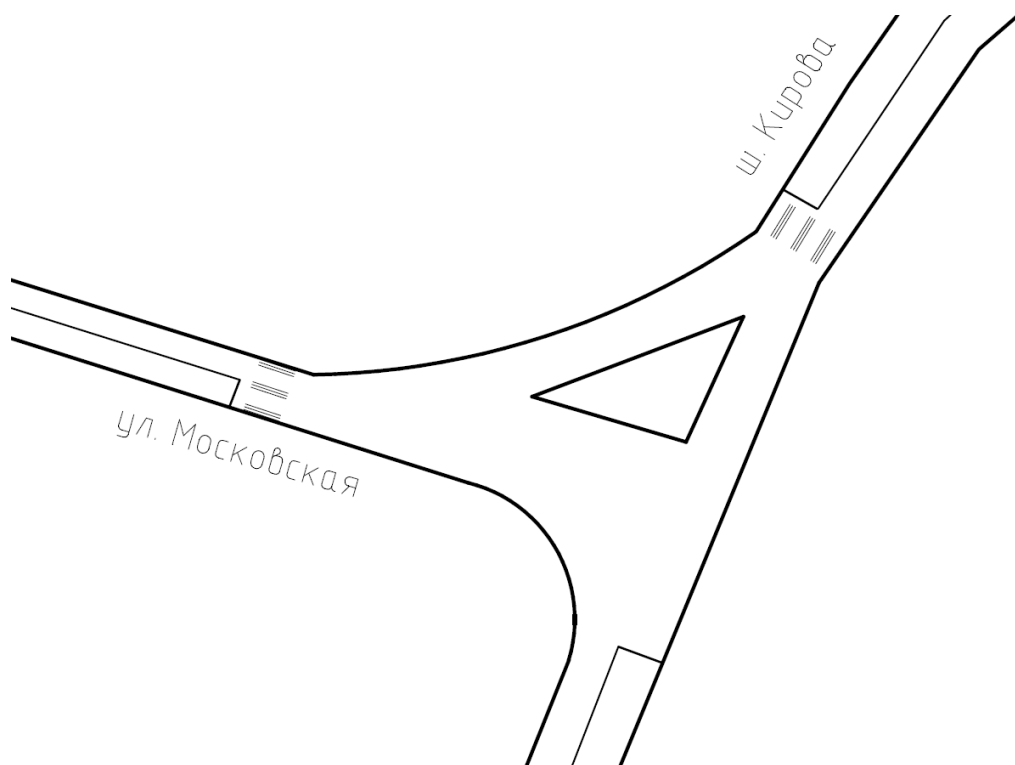


Рисунок 30 – Устройство островка безопасности на пересечении ш. Кирова – ул. Московская

По результатам анализа статистики аварийности за 2018 год участки улично-дорожной сети, где произошло 3 и более ДТП с участием пешеходов, не выявлены.

Наряду с положительными качествами, прежде всего повышение пропускной способности дорог, внеуличные пешеходные переходы имеют ряд существенных недостатков. Во-первых, внеуличный пешеходный переход создает существенные неудобства для маломобильных групп населения, к которым относятся не только инвалиды, а также беременные женщины, люди старших возрастов, люди с детскими колясками, люди с временным нарушением здоровья, то есть, по сути, каждый человек, в определенный период своей жизни может стать маломобильным.

Во-вторых, внеуличный переходный переход означает, что приоритет на этом участке улицы/дороги отдается автомобильному транспорту, а не пешеходу, то есть, мы жертвуем удобством пешехода ради удобства автомобиля, при том, что пешеход является менее защищенной группой населения.

В-третьих, количество ДТП с участием пешеходов на участках, где имеются внеуличные пешеходные переходы значительно выше, чем на других участках дороги. Это объясняется тем, что ради сокращения пути и нежелания лишний раз преодолевать значительные расстояния, пешеходы перебегают дорогу в неположенных местах, где водители попросту не ожидают появления людей на дороге.

По большей части необходимость введения внеуличных пешеходных переходов обусловлена на скоростных дорогах и загородных трассах, где отсутствует жилая застройка и интенсивность пешеходных потоков достаточно низкая, а скорость автомобилей может достигать внушительных показателей. Однако в городской черте, где большая интенсивность пешеходных потоков и значительное количество объектов притяжения населения, приоритет должен отдаваться пешеходам, т.е. пешеходные переходы должны быть в одном уровне с проезжей частью дороги.

Исходя из вышеперечисленного, организация надземных пешеходных переходов на

территории муниципального образования «Город Мирный» не выявлена.

В таблице 48 представлена сводная ведомость мероприятий по развитию пешеходного движения на территории г. Мирный.

Таблица 48 – Сводная ведомость мероприятий по развитию пешеходного движения

№ п/п	Мероприятие	Единицы измерения	Параметры
1	Строительство тротуаров	м/км	0,75*3,002
		м/км	1*21,936
		м/км	2*16,927
		м/км	2,25*19,269
		м/км	2,5*0,603
		м/км	3*15,193
2	Обустройство пешеходных переходов:		
2.1	Ограждениями перильного типа	км	17,5
2.2	Дублирующими знаками 5.19 на выносных консолях	шт	292
3	Устройство островка безопасности	шт	1
4	Устройство линий электроосвещения на улицах и дорогах	км	15,082

4.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Согласно Конвенции Организации Объединенных наций о правах инвалидов, принятой резолюцией № 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года, инвалиды должны иметь равные возможности для реализации своих прав и свобод во всех сферах жизнедеятельности, в том числе равное право на получение всех необходимых социальных услуг для удовлетворения своих нужд в различных сферах жизнедеятельности. При этом взаимодействие лиц с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями, с различными барьерами окружающей среды, может мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Поэтому среди основных принципов деятельности государств, правительств, всех институтов общества, Конвенцией определены принципы доступности, равенства возможностей, полного и эффективного вовлечения и включения в общество.

Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» устанавливает целью государственной политики Российской Федерации в области социальной защиты инвалидов обеспечение инвалидам равных с другими гражданами возможностей в реализации гражданских, экономических, политических и других прав и свобод, предусмотренных Конституцией Российской Федерации, в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

Российское законодательство о защите прав инвалидов на федеральном уровне включает в себя следующие основные документы:

- Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 3 мая 2012 года № 46-ФЗ «О ратификации Конвенции о правах инвалидов»;
- Указ Президента РФ от 2 октября 1992 года № 1157 «О дополнительных мерах

государственной поддержки инвалидов»;

- Указ Президента РФ от 6 мая 2008 года № 685 «О некоторых мерах социальной поддержки инвалидов»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2015 года № 1297 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на 2011-2020 годы».

На региональном уровне был издан указ Главы РС(Я) от 08 ноября 2014 г. № 148 "О создании доступной среды жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения Республики Саха (Якутия)".

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм (согласно статье 15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации») создают условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом и всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

Планировка и застройка городов, других населенных пунктов, формирование жилых и рекреационных зон, разработка проектных решений на новое строительство и реконструкцию зданий, сооружений и их комплексов, а также разработка и производство транспортных средств общего пользования, средств связи и информации без приспособления указанных объектов для доступа к ним инвалидов и использования их инвалидами не допускаются.

Государственные и муниципальные расходы на разработку и производство транспортных средств с учетом нужд инвалидов, приспособление транспортных средств, средств связи и информации для беспрепятственного доступа к ним инвалидов и использования их инвалидами, создание условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам инженерной, транспортной и социальной инфраструктур осуществляются в пределах ассигнований, ежегодно предусматриваемых на эти цели в бюджетах всех уровней. Расходы на проведение указанных мероприятий, не относящиеся к государственным и муниципальным расходам, осуществляются за счет других источников, не запрещенных законодательством Российской Федерации.

В целях реализации Федерального закона от 1 декабря 2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов», Постановления Правительства Российской Федерации от 17.06.2015 № 599 «О порядке и сроках разработки федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления мероприятий по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг в установленных сферах деятельности» и в соответствии с Указом Главы РС(Я) от 08 ноября 2014 г. № 148 "О создании доступной среды жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения Республики Саха (Якутия)" предлагаются мероприятия для развития до-

ступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального образования «Город Мирный».

Для лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата (в особенности передвигающихся на креслах-колясках) в местах жительства и на подходах к местам притяжения инвалидов, следует предусмотреть мероприятия по обустройству пандусов в местах его сопряжения с проезжей частью автомобильной дороги, а также устройство пандусов по краю тротуаров и пешеходных дорожек.

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливаются по ГОСТ Р 52766–2007, СП 42.13330.2016, а также ОДМ 218.2.007–2011. 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 необходимо осуществлять отдельно для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов), и полос, используемых для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Оборудование ступенями и лестницами пешеходных путей при резких перепадах высот следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007–2011.

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

К первой группе относятся люди, передвигающиеся при помощи вспомогательных опор (кроме опор на колесах), беременные женщины, люди с малолетними детьми, а также не имеющие физических ограничений; для них рекомендуется обустройство границы тротуара или пешеходной дорожки с пешеходным переходом из бортового камня высотой не более 0,04 м.

Ко второй группе относятся пешеходы, передвигающиеся при помощи вспомогательных опор на колесах, в креслах-колясках, с детскими колясками и тележками; для них рекомендуется применение на границе тротуара или пешеходной дорожки с пешеходным переходом пандуса или исполнение всего пешеходного перехода либо его отдельных полос в одном уровне с тротуаром.

Для третьей группы людей с различными заболеваниями по зрению и (или) нарушениями ориентации, координации движений, отклонениями правильного восприятия окружающей их ситуации по причине психических расстройств, а также для пожилых людей рекомендуется обустройство пешеходных переходов, аналогичное для первой группы с дополнительным информационным обеспечением (тактильными указателями, цветовым, световым и контрастным выделением опасных участков, осязательным, в том числе звуковым и тактильным выделением зон повышенной опасности, использованием доступных для восприятия указателей, знаков и символов).

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует разместить направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2015 и ГОСТ Р 52875–2007.

Размещение стоянок (парковок), оборудованных местами для транспортных средств, управляемых водителем-инвалидом или используемых для перевозки инвалидов (далее – транспортных средств инвалидов), а также планировка этих мест осуществляются согласно СП 59.13330.2016, СП 35–105–2002 и с учетом ОДМ 218.2.007–2011.

На уличных и внеуличных стоянках (парковках) машино-место для транспортного средства инвалида следует обозначать дорожным знаком 6.4 «Место стоянки» совместно со

знаком дополнительной информации 8.17 «Инвалиды». При наличии нескольких машино-мест дополнительно применяют таблички 8.2.2 – 8.2.6, указывающие зону действия знаков 6.4 и 8.17.

Исходя из вышеизложенного, в целях устойчивого развития доступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения предлагается ряд мероприятий:

- оснащение тактильной плиткой улиц с высокой интенсивностью пешеходных потоков
- оборудование пешеходных светофоров звуковыми устройствами информирования на пересечении улиц (таблица 49).

Таблица 49 – Перечень пересечений и примыканий УДС г. Мирный со светофорным регулированием движения пешеходов для оборудования звуковыми устройствами

№ п/п	Местоположение	Площадь предупреждающей тактильной плитки, м ²		Количество УЗС, шт
		Регулируемый пешеходный переход	Нерегулируемый пешеходный переход	
1	ул. Ленина - ул. Ойунского	16	-	8
2	ш. 50 лет Октября-ул. Павлова - ул. Советская	16	-	8
3	ш. 50 лет Октября - ул. Аммосова	12	-	6
4	ш. 50 лет Октября (м-н "Дойна")	-	8	-
5	ул. Павлова - ул. Тихонова	8	-	4
6	ул. Советская, д.19	-	8	-
7	ул. Ленина - Ленинградский пр-кт	12	-	6
8	Ленинградский пр-кт - ул. Комсомольская	16	-	8
9	ул. Ойунского - ул. Ленина	16	-	8
10	ул. Ленина - ш. Кирова - ш. Кузакова	16	-	8
Итого		112	16	56

У крупных объектов притяжения на парковках выделены парковочные места для инвалидов. Занижение бордюрного камня наблюдается на большинстве пересечений улиц опорной сети.

Полный перечень мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов представлен в таблице 50.

Таблица 50 – Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

№ п/п	Мероприятие	Единица измерения	Количество
Объекты местного значения			
1	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах	м ²	128
2	Устройство звукового информирования на пересечениях со светофорным регулированием	ед.	56

4.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

1. предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
2. устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
3. 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 1.23 «Дети»;
- установка средств фото- и видеофиксации.

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 / из образовательную (-ой) организацию (-и);
- 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/нерегулируемые) и подземные (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.

По результатам анализа данных раздела 6 первого этапа данной КСОДД все образовательные организации г. Мирный имеют Паспорта дорожной безопасности образовательных организаций.

На основании данных раздела 6 первого этапа данной КСОДД было выявлено неполное оснащение пешеходных переходов средствами повышения видимости, находящихся в непосредственной близости от детских образовательных учреждений.

Сводный перечень мероприятий по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям представлен в таблице 51.

Таблица 51 – Сводный перечень мероприятий по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

№ п/п	Мероприятие	Образовательные организации	Единица измерения	Количество
1.1	Установка знаков 1.23 «Дети»	СОШ №8	ед.	24
		МКОУ «Школа – интернат»		
		МБДОУ " 8 "Чопоууска"		
		Детский садик № 11 "Теремок"		
		МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Художественное отделение		
		Детский садик № 13 "Карлсон"		
		Детский сад № 1 "Олененок"		
1.2	Установка искусственных неровностей	СОШ №8	ед.	30
		МКОУ «Школа – интернат»		
		СОШ №12		
		МБДОУ " 8 "Чопоууска"		
		СОШ №1		
		МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Музыкальное отделение		
		ГАПОУ РС (Я) Региональный технический колледж в г.Мирном		
		Детский садик № 11 "Теремок"		
		МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Художественное отделение		
		Детский садик № 13 "Карлсон"		
		Детский садик № 54 "Белоснежка"		
		Детский сад № 1 "Олененок"		
1.3	Установка пешеходных ограждений	СОШ №12	п.м.	1350
		ЧОУ "Православная гимназия"		
		МБДОУ " 8 "Чопоууска"		
		МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Музыкальное отделение		
		ГАПОУ РС (Я) Региональный технический колледж в г.Мирном		
		Детский садик № 11 "Теремок"		
		Детский садик №4 "Лукоморье"		
		МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Художественное отделение		
		Детский садик № 13 "Карлсон"		
		Детский сад №2 "Сардаана"		
		Детский сад № 1 "Олененок"		
1.4	Установка светофоров типа Т.7 на солнечных энерго-	МБДОУ " 8 "Чопоууска"	ед.	18
		СОШ №1		
		МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Музыкальное отделение		

№ п/п	Мероприятие	Образовательные организации	Единица измерения	Количество
	станциях	ГАПОУ РС (Я) Региональный технический колледж в г. Мирном		
		Детский садик № 11 "Теремок"		
		МБОУ ДОД "ДШИ" г. Мирного. Художественное отделение		
		Детский садик № 13 "Карлсон"		
		Детский садик № 54 "Белоснежка"		
		Детский сад № 1 "Олененок"		

4.21 Организация велосипедного движения

Велосипедное движение является наиболее эффективным и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду.

Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает город более удобным и комфортным для туристов и жителей.

Одним из преимуществ велотранспорта перед автомобильным транспортом является скорость движения по городу. Велосипедист движется по городу со средней скоростью 17 км/ч и имеет возможность объезжать участки дорог, на которых образовался затор. Средняя скорость перемещения автомобиля по городу составляет 25-30 км/час, в часы пик - не превышает 13 км/ч. Развитие велотранспорта также интересно с точки зрения:

- значительной разгрузки дорог;
- сокращения занимаемой площади парковки транспортного средства (площадь для парковки велосипеда в 8 раз меньше площади парковки автомобиля);
- снижения негативного воздействия на окружающую среду, безопасность и здоровье населения за счет сокращения выбросов автотранспорта в воздушный бассейн;
- улучшения физического и эмоционального состояния населения города.

Организация велосипедных дорожек позволяет решить следующие задачи:

- снизить уровень аварийных ситуаций на дорогах с участием легкого транспорта;
- повысить мобильность населения муниципального образования, не имеющего индивидуального автомобильного транспорта;
- создать альтернативу автомобильному транспорту при передвижениях на небольшие расстояния (до 10 км).

Сложившиеся условия движения велосипедного транспорта на территории г. Мирный повышают риск возникновения ДТП с участием велосипедистов, а также создают значительные неудобства для пешеходов.

За 12 месяцев 2016 года – ДТП с участием велосипедистов не произошло.

За 12 месяцев 2017 года – 1 ДТП с участием велосипедистов, что составило 5,5 % от общего числа ДТП за год.

За 12 месяцев 2018 года – 1 ДТП с участием велосипедистов, что составило 6,25 % от общего числа ДТП за рассматриваемый период.

Учитывая долю ДТП с участием велосипедистов, произошедших за 2016-2018 гг., и выявленную невозможность устройства велосипедных дорожек на УДС города: организация

веломаршрутов возможна только на разделительных полосах между тротуарами и проезжей частью с устойчивыми зелеными насаждениями, организация велотранспортной инфраструктуры на территории муниципального образования «Город Мирный» в полном объеме не предлагается.

Для временного хранения велосипедного транспорта предлагается устройство вело-парковок у основных мест притяжения и объектов приложения труда. Расчет количества парковочных мест для велосипедов проведен в соответствии с СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*) и «Методическими рекомендациями по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Требованиями к планированию развития инфраструктуры велосипедного транспорта поселений, городских округов в Российской Федерации». Количество парковок для велосипедного транспорта в данной КСОДД посчитано ориентировочно и составляет 105 велопарковок, окончательное количество велопарковок необходимо уточнить на этапе выполнения проектно-сметной документации по организации велотранспортной инфраструктуры для каждого объекта притяжения.

Перечень мероприятий по созданию велотранспортной инфраструктуры на территории исследуемого муниципального образования приведен в разделе 6.

4.22 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционных мероприятий, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

К мероприятиям, описываемым в данном подразделе, относится как строительство дорог и их участков, существенно повышающих эффективность функционирования улично-дорожной сети в целом, так и проведение локально-реконструкционных мероприятий на пересечениях и примыканиях улиц и дорог, повышающих их пропускную способность.

В рамках выбранного варианта проектирования КСОДД предлагается реализация мероприятий, существенно повышающих эффективность функционирования улично-дорожной сети г. Мирный в целом.

Перечень и параметры мероприятий по строительству дорог и их участков, проведение локально-реконструкционных мероприятий сети дорог приведены в разделах 4.1, 4.2 настоящей КСОДД. Перечень мероприятий локально-реконструкционных мероприятий на пересечениях и примыканиях улиц и дорог представлен в таблице 52, схема расположения отражена в Приложении Б.

Таблица 52 – Перечень искусственных сооружений, предлагаемых к строительству

№ п/п	Наименование Мероприятия
1	Изменение типа пересечения на ул. Заречная - ул. Южная. Устройство кольцевого пересечения.
2	Изменение типа пересечения ул. Таежная - ул. Мухтуйская. Устройство кольцевого пересечения.
3	Реконструкция моста через р. Ирелях на км 230+926 автомобильной дороги «Анабар» (Ленск-Мирный-Удачный)
4	Реконструкция мостового перехода на автодороге Мирный-Заречный

5	Реконструкция путепровода через дорогу технологического транспорта АК «АЛРОСА» (ЗАО), входящего в состав шоссе Кузакова
---	---

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

Исходными данными для организации мероприятий по расстановке средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения послужили результаты проведенного анализа статистики аварийности.

Как показывает практика, данный вид мероприятий позволяет значительно снизить количество нарушений в местах установки камер, что повышает безопасность дорожного движения.

Камеры автоматической фиксации нарушений ПДД делятся на переносные, стационарные и мобильные.

Стационарные камеры постоянно располагаются на одном и том же месте дороги. Наиболее часто камеры используют для фиксации нарушений скоростного режима, но возможна фиксация и следующих нарушений ПДД:

- проезд на запрещающий сигнал светофора;
- выезд за стоп-линию;
- выезд на встречную полосу движения;
- проезд под знак «Въезд запрещен»;
- выезд на полосу для маршрутных транспортных средств;
- выезд на тротуар;
- движение грузовиков далее второй полосы на автомагистралях и дорогах для автомобилей;
- нарушение требований дорожной разметки;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- нарушение правил оплаты проезда для тяжелых грузовиков;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

Стационарные камеры могут контролировать движение одновременно по нескольким полосам движения, в том числе и по встречным.

Согласно ГОСТ Р 57145-2016. «Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения» технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений рекомендуется применять:

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

– на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;

- на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;
- на железнодорожных переездах;
- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;
- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;
- при изменении скоростного режима;
- на регулируемых перекрестках;
- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;
- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;
- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;
- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

На основании результатов проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа параметров и условий дорожного движения, а также причин и условий возникновения ДТП на улично-дорожной сети исследуемого муниципального образования аварийно-опасные участки не выявлены.

Перечень пересечений и участков дорог, на которых установлены стационарные автоматические комплексы фотовидеофиксации нарушений приведен в подразделе 1.6.1 настоящей КСОДД.

В связи с вышеизложенным расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории г. Мирный не предлагается.

4.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

Необходимость в организации специализированных (так называемых «Штрафных») стоянок для задержанных транспортных средств в настоящее время стала актуальной для населенных пунктов со статусом административного центра, т.е. обладающих дефицитом мест для парковки и стоянки автотранспорта. Зачастую только принудительная эвакуация транспортного средства является наиболее эффективным приемом воспитательного значения для недисциплинированных водителей.

Места организации «Штрафных» стоянок должны обеспечить равномерное распределение эвакуированных автомобилей по районам муниципального образования при условии, чтобы расстояние между местом эвакуации и специализированной стоянкой не превышало величины района.

На территории г. Мирный указанную деятельность осуществляет, ООО "ЯФЦ", расположенный по адресу - шоссе 50 лет октября, дом 38, вместимостью порядка 50 машино-мест.

Прогноз развития транспортной ситуации в г. Мирный не предполагает кардинальных изменений условий дорожного движения, что, в свою очередь, не вызовет необходимости

создания на муниципальном уровне специальной структуры для реализации мероприятия по принудительной эвакуации и последующего временного хранения транспортных средств, за счет средств местного бюджета. При необходимости могут быть внесены корректировки в существующую практику.

5. Очередность реализации мероприятий

В таблице 53 представлены мероприятия по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в муниципальном образовании город Мирный с указанием периодов их реализации.

Таблица 53 – Очередность реализации мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в муниципальном образовании город Мирный

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.		
		2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий				
1	Строительство транспортно-экономического коридора «Ленск – Мирный – Сунтар – Нюрба – Вилюйск – Якутск»			
2	Строительство автодорожного коридора Республика Саха (Якутия) - Восточная Сибирь (Якутск – Вилюйск - Мирный - Тура - Игарка) на участке Мирный - Тура			
3	Строительство федеральной автомобильной дороги федерального значения III категории А-331 «Вилюй», участок км 2134 + 740 - км 1310 + 585 (существующий автозимник)			
4	Строительство подъездной автомобильной дороги общего пользования IV категории "г. Мирный - аэропорт", предназначенной для доступа автотранспортных средств до объектов аэродромного комплекса			
5	Строительство магистральных дорог регулируемого движения			
6	Строительство магистральных дорог районного значения			
7	Строительство улиц местного значения в жилой застройке			
8	Строительство проездов, улиц и дорог местного значения			
2. Мероприятия по категорированию автомобильных дорог и улиц				

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.		
		2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
9	Реконструкция федеральной автомобильной дороги III категории А-331 «Виллой», участок км 2 - км 210			
10	Реконструкция федеральной автомобильной дороги IV категории А-331 «Виллой», участок км 216 + 013 - км 240 + 327			
11	Реконструкция федеральной автомобильной дороги III категории А-331 «Виллой», участок км 264 + 000 - км 561 + 046			
12	Реконструкция федеральной автомобильной дороги III категории А-331 «Виллой», участок км 15 + 000 - км 149 + 000 (Усть-Кут - Верхнемарково)			
13	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения 98К-004 «Анабар» (на участке Ленск – Мирный - Удачный) - 764 км			
14	Реконструкция магистральной улицы общегородского значения 3-го класса регулируемого движения пр-кт Ленинградский (капитальный ремонт)			
15	Реконструкция магистральной улицы районного значения ул. Комсомольская (капитальный ремонт)			
16	Реконструкция магистральной улицы районного значения ул. Ойунского (капитальный ремонт)			
17	Реконструкция Проезд основной ул. Ленская			
18	Реконструкция Проезд основной ул. Набережная			
19	Реконструкция Проезд основной пер. 1-й Пионерский			
20	Реконструкция Проезд основной пер. 2-й Пионерский			
21	Реконструкция улиц местного значения в жилой застройке			

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.		
		2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
22	Реконструкция магистральных дорог районного значения			
3. Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения				
23	Внедрение автоматизированной системы управления дорожным движением, обеспечивающей управление светофорными объектами			
4. Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации				
24	Корректировка КСОДД 1 раз в 5 лет			
25	Разработка ПОДД на дороги местного значения			
26	Корректировка ПОДД на дороги местного значения			
27	Установка транспортных детекторов на улично-дорожной сети города			
5. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения				
28	Развитие на официальном сайте муниципального образования «Город Мирный» раздела, посвященного транспорту и дорогам			
29	Установка информационных знаков в городском округе г. Мирный			
6. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения				
30	Переустройство существующих остановочных пунктов			
31	Обустройство существующих остановочных пунктов			
7. Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным па-				

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.		
		2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
раметрам таких средств				
32	Установка знаков 3.4			
33	Строительство транспортно-логистического центра			
8. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах				
33	Введение ограничения скоростного режима на улицах местного значения			
34	Устройство искусственных неровностей на улицах местного значения			
9. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)				
35	Строительство плоскостных парковок для временного хранения ТС			
36	Строительство гаражных комплексов в северной части г. Мирный			
10. Мероприятия по введению светофорного регулирования				
37	Установка светофорных объектов типа Т.1 и П.1 на 3 участках			
11. Мероприятия по режимам работы светофорных объектов				
38	Оптимизация и расчет режимов работы светофорных объектов, с последующей разработкой или корректировкой ПОДД для 4 светофорных объектов			
13. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования				
39	Строительство тротуаров			
40	Обустройство пешеходных переходов			
41	Устройство островков безопасности			
42	Устройство линий электроосвещения на улицах и дорогах			
14. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов				
43	Устройство тактильной плитки на пешеходных тротуарах			

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.		
		2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
44	Устройство звукового информирования на пересечениях со светофорным регулированием			
15. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям				
45	Обустройство пешеходных переходов вблизи детских учреждений			
16. Мероприятия по организации велосипедного движения				
46	Организация велосипедных парков			
17. Мероприятия по развитию дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционными мероприятиями, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом				
47	Изменение типа пересечения на ул. Заречная - ул. Южная. Устройство кольцевого пересечения			
48	Изменение типа пересечения ул. Таежная - ул. Мухтуйская. Устройство кольцевого пересечения			
49	Реконструкция моста через р. Ирелях на км 230+926 автомобильной дороги «Анабар» (Ленск-Мирный-Удачный)			
50	Реконструкция мостового перехода на автодороге Мирный-Заречный			
51	Реконструкция путепровода через дорогу технологического транспорта АК «АЛРОСА» (ЗАО), входящего в состав шоссе Кузкова			

6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, проектирование Комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «Город Мирный».

На этом этапе все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 4 настоящей КСОДД, формируются в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории муниципального образования. По каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности).

Программа в дальнейшем может выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы возникнет необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. При этом предусматривается разработка и актуализация проектов организации дорожного движения (ПОДД), которые разрабатываются в следующих случаях:

- на период эксплуатации дорог или их участков;
- на период введения временных ограничений или при прекращении движения транспортных средств и пешеходов по дорогам;
- для маршрутов или участков маршрутов движения крупногабаритных транспортных средств.

ПОДД на период эксплуатации дорог или их участков разрабатывается в отношении существующих, реконструируемых или новых дорог или их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, с общей численностью населения до 10 тысяч жителей и (или) на период эксплуатации дорог или их участков на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, по отдельным направлениям ОДД. ПОДД содержат информацию в текстовом и графическом формате, включающую:

- анализ существующей дорожно-транспортной ситуации;
- варианты проектирования;
- проектные решения для рекомендуемого варианта проектирования;
- расчет объемов строительно-монтажных работ;
- технико-экономические показатели проекта.

Оценка требуемых объемов финансирования проведена на основании аналогичных мероприятий и с учетом уровня инфляции.

Указанная Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «Город Мирный» приведена в таблице 54.

Таблица 54 – Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования «Город Мирный»

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг.	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
			Всего	6 584 816,14	7 547 342,89	6 003 909,34
			Региональный бюджет	-	823 645,64	-
			Местный бюджет	3 381 364,06	3 515 782,99	2 395 995,08
			Внебюджетные источники	3 203 452,08	3 207 914,26	3 607 914,26
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий						
1	Строительство транспортно-экономического коридора «Ленск – Мирный – Сунтар – Нюрба – Вилюйск – Якутск»	2029-2035	Федеральный бюджет	-	-	По проекту
2	Строительство автодорожного коридора Республика Саха (Якутия) - Восточная Сибирь (Якутск – Вилюйск - Мирный - Тура - Игарка) на участке Мирный - Тура	2029-2035	Федеральный бюджет	-	-	По проекту
3	Строительство федеральной автомобильной дороги федерального значения III категории А-331 «Вилюй», участок км 2134 + 740 - км 1310 + 585 (существующий автотрассы)	2019-2035	Региональный бюджет	По проекту	По проекту	По проекту

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
4	Строительство подъездной автомобильной дороги общего пользования IV категории "г. Мирный - аэропорт", предназначенной для доступа автотранспортных средств до объектов аэродромного комплекса	2019-2035	Местный бюджет	26 220,86	31 465,03	31 465,03
5	Строительство магистральных дорог регулируемого движения	2019-2035	Местный бюджет	65 479,59	98 219,39	54 566,33
6	Строительство магистральных дорог районного значения	2019-2035	Местный бюджет	1 005 023,64	516 093,22	1 249 488,85
7	Строительство улиц местного значения в жилой застройке	2019-2035	Местный бюджет	285 959,18	714 897,96	428 938,78
8	Строительство проездов, улиц и дорог местного значения	2019-2035	Местный бюджет	173 188,78	103 913,27	69 275,51
2. Мероприятия по категорированию автомобильных дорог и улиц						
9	Реконструкция федеральной автомобильной дороги III категории А-331 «Виллюй», участок км 2 - км 210	2019-2035	Региональный бюджет	По проекту	По проекту	По проекту

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
10	Реконструкция федеральной автомобильной дороги IV категории А-331 «Вилюй», участок км 216 + 013 - км 240 + 327	2019-2035	Региональный бюджет	По проекту	По проекту	По проекту
11	Реконструкция федеральной автомобильной дороги III категории А-331 «Вилюй», участок км 264 + 000 - км 561 + 046	2019-2035	Региональный бюджет	По проекту	По проекту	По проекту
12	Реконструкция федеральной автомобильной дороги III категории А-331 «Вилюй», участок км 15 + 000 - км 149 + 000 (Усть-Кут - Верх-немарково)	2019-2035	Региональный бюджет	По проекту	По проекту	По проекту
13	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения 98К-004 «Анабар» (на участке Ленск – Мирный - Удачный) - 764 км	2019-2023	Федеральный бюджет	По проекту	-	-
14	Реконструкция магистральной улицы общегородского значения 3-го класса регулируемого движения пр-кт Ленинградский (капиталь-	2019-2023	Местный бюджет	112 427,55	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
	ный ремонт)					
15	Реконструкция магистральной улицы районного значения ул. Комсомольская (капитальный ремонт)	2019-2023	Местный бюджет	83 678,95	-	-
16	Реконструкция магистральной улицы районного значения ул. Ойунского (капитальный ремонт)	2019-2023	Местный бюджет	63 144,24	-	-
17	Реконструкция Проезд основной ул. Ленская	2024-2028 гг.	Местный бюджет	-	100 591,84	-
18	Реконструкция Проезд основной ул. Набережная	2024-2028 гг.	Местный бюджет	-	39 857,14	-
19	Реконструкция Проезд основной пер. 1-й Пионерский	2024-2028 гг.	Местный бюджет	-	28 943,88	-
20	Реконструкция Проезд основной пер. 2-й Пионерский	2024-2028 гг.	Местный бюджет	-	28 943,88	-
21	Реконструкция улиц местного значения в жилой застройке	2019-2035	Местный бюджет	20 346,22	23 737,26	23 737,26

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки ре- ализации, гг	Источники финанси- рования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
22	Реконструкция магистраль- ных дорог районного значе- ния	2019-2035	Местный бюджет	44 078,78	34 003,63	47 856,96
3. Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения						
23	Внедрение автоматизиро- ванной системы управления дорожным движением, обеспечивающей управле- ние светофорными объек- тами	2024-2028	Региональный бюджет	-	238 645,64	-
			Местный бюджет	-	12 560,29	-
4. Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбо- ра и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации						
24	Корректировка КСОДД 1 раз в 5 лет	2019-2035	Местный бюджет	1 000,00	1 000,00	1 000,00
25	Разработка ПОДД на дороги местного значения	2019-2023	Местный бюджет	1 000,00	-	-
26	Корректировка ПОДД на дороги местного значения	2019-2035	Местный бюджет	500,00	500,00	1 500,00
27	Установка транспортных детекторов на улично- дорожной сети города	2019-2028	Местный бюджет	3 000,00	6 600,00	-
5. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения						

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
28	Развитие на официальном сайте муниципального образования «Город Мирный» раздела, посвященного транспорту и дорогам	2019-2035	Местный бюджет	200	200	200
29	Установка информационных знаков в городском округе г. Мирный	2019-2035	Местный бюджет	2 080,00	2 080,00	1 040,00
6. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения						
30	Переустройство существующих остановочных пунктов	2019-2023	Местный бюджет	32 736,91	-	-
31	Обустройство существующих остановочных пунктов	2019-2035	Местный бюджет	165 318,14	198 381,76	198 381,76
7. Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств						
32	Установка знаков 3.4	2019-2023	Местный бюджет	357,5	-	-
33	Строительство транспортно-логистического центра	2020-2030	Внебюджетные источники	3 200 000,00	3 200 000,00	3 600 000,00

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки ре- ализации, гг	Источники финанси- рования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
8. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах						
33	Введение ограничения ско- ростного режима на улицах местного значения	2019-2023	Местный бюджет	4 480,00	-	-
34	Устройство искусственных неровностей на улицах местного значения	2019-2023	Местный бюджет	1 140,00	-	-
9. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)						
35	Строительство плоскостных парковок для временного хранения ТС	2019-2035	Местный бюджет	96,62	434,80	434,80
		2019-2035	Внебюджетные источники	1 452,08	2 904,15	2 904,15
36	Строительство гаражных комплексов в северной ча- сти г. Мирный	2019-2035	Местный бюджет	38 000,00	38 000,00	38 000,00
		2019-2035	Внебюджетные источники	2 000,00	2 000,00	2 000,00
10. Мероприятия по введению светофорного регулирования						
37	Установка светофорных объектов типа Т.1 и П.1 на 3 участках	2019-2035	Местный бюджет	2 000,00	2 000,00	2 000,00

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки ре- ализации, гг	Источники финанси- рования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
11. Мероприятия по режимам работы светофорных объектов						
38	Оптимизация и расчет ре- жимов работы светофорных объектов, с последующей разработкой или корректи- ровкой ПОДД для 4 свето- форных объектов	2019-2035	Местный бюджет	1 133,33	566,67	566,67
13. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пеше- ходных и жилых зон на территории муниципального образования						
39	Строительство тротуаров	2019-2035	Местный бюджет	81 435,39	147804,75	147804,75
40	Обустройство пешеходных переходов	2019-2028	Местный бюджет	11 812,50	11 812,50	-
41	Устройство островков без- опасности	2019-2023	Местный бюджет	408,04	-	-
42	Устройство линий электро- освещения на улицах и до- рогах	2019-2035	Местный бюджет	17 230,00	700,00	19 530,16
14. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов						
43	Устройство тактильной плитки на пешеходных тро- туарах	2019-2028	Местный бюджет	767,50	767,5	-
44	Устройство звукового ин- формирования на пересече- ниях со светофорным регу-	2019-2023	Местный бюджет	2 220,72	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки ре- ализации, гг	Источники финанси- рования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
	лированием					
15. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям						
45	Обустройство пешеходных переходов вблизи детских учреждений	2019-2023	Местный бюджет	1 132 392,60	-	-
16. Мероприятия по организации велосипедного движения						
46	Организация велосипедных парковок	2019-2035	Местный бюджет	2 864,52	5 208,22	5 208,22
			Внебюджетные источники	4 414,83	3 010,11	3 010,11
17. Мероприятия по развитию дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционными мероприятиями, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом						
47	Изменение типа пересече- ния на ул. Заречная - ул. Южная. Устройство коль- цевого пересечения	2024-2028	Местный бюджет	-	16 500,00	-
48	Изменение типа пересече- ния ул. Таежная - ул. Мух- туйская. Устройство коль-	2029-2035	Местный бюджет	-	-	75 000,00

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, гг	Источники финансирования	тыс. рублей, в ценах соответствующих лет		
				2019-2023 гг.	2024-2028 гг.	2029-2035 гг.
	цевого пересечения					
49	Реконструкция моста через р. Ирелях на км 230+926 автомобильной дороги «Анабар» (Ленск-Мирный-Удачный)	2024-2035	Региональный бюджет	-	585 000	-
50	Реконструкция мостового перехода на автодороге Мирный-Заречный	2024-2035	Местный бюджет	-	630 000	-
51	Реконструкция путепровода через дорогу технологического транспорта АК «АЛРОСА» (ЗАО), входящего в состав шоссе Кузкова	2024-2035	Местный бюджет	-	720 000	-

Эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения заключается в сохранении жизней участникам дорожного движения и предотвращения социально-экономического и демографического ущерба от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Эффективность мероприятий по организации дорожного движения определяется как интегральная оценка эффективности отдельных мероприятий, при этом их результативность оценивается исходя из соответствия достигнутых результатов поставленной цели и значениям целевых индикаторов и показателей мероприятий по организации дорожного движения.

Социально-экономическая эффективность реализации мероприятий по организации дорожного движения выражается качественными и количественными параметрами, характеризующими улучшение экономических и финансовых показателей, а также показателей, влияющих на улучшение демографической ситуации (уменьшение смертности, в том числе детской), снижение в результате реализации мероприятий социально-экономического ущерба от смертности населения.

Социально-экономический эффект от внедрения предлагаемых мероприятий для муниципального образования выражается в следующем:

- повышение комфорта и удобства поездок, уменьшение риска ДТП за счет улучшения качественных показателей сети дорог;
- экономия времени за счет увеличения средней скорости движения;
- снижение затрат на транспортные перевозки как для граждан, так и для предприятий и организаций муниципального района;
- обеспечение доступности и повышение качества оказания транспортных услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам.

Оценка ожидаемого эффекта от внедрения мероприятий по ОДД приведена в таблице 55.

Таблица 55 – Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по ОДД

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
1	Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий	Развитие автомобильных дорог общего пользования, формирование лучшей связности территории муниципального образования	Снижение времени в пути
2	Мероприятия по категорированию автомобильных дорог и улиц	Развитие автомобильных дорог общего пользования	Увеличение протяженности дорог общего пользования соответствующим нормативным требованиям
3	Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального	Снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
	управления дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения	образования	
4	Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	Совершенствование системы маршрутного ориентирования	Повышение качества обслуживания населения
5	Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения	Реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение времени в пути, повышение качества обслуживания населения
6	Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	Развитие общественного транспорта муниципального образования, формирование лучшей связности территории, улучшение качества транспортных услуг, предоставляемых населению	Повышение качества обслуживания населения
7	Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	Реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП с участием грузового транспорта, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения
8	Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального	Снижение вероятности ДТП

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
	отдельных участках дорог или в различных зонах	образования	
9	Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)	Организация мест для постоянного и временного хранения автотранспортных средств	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры, исключение дефицита парковочного пространства
10	Мероприятия по введению светофорного регулирования	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП
11	Мероприятия по режимам работы светофорных объектов	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП
12	Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП
13	Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
14	Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	Повышение качества условий проживания населения муниципального образования за счет восстановления и развития объектов внешнего благоустройства и обеспечения экологического благополучия, повышение безопасности пешеходов	Повышение качества обслуживания населения, снижение вероятности ДТП с участием пешеходов
15	Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к	Обеспечение безопасности дорожного движения на	Снижение вероятности ДТП с

№ п/п	Наименование	Цель	Социально-экономический эффект
	образовательным организациям	территории муниципального образования	участием детей
16	Мероприятия по организации велосипедного движения	Повышение качества условий проживания населения городского округа за счет восстановления и развития объектов внешнего благоустройства и обеспечения экологического благополучия, повышение безопасности дорожного движения	Повышение качества обслуживания населения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП
17	Мероприятия по развитию дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционными мероприятиями, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	Развитие и сохранение автомобильных дорог общего пользования, реализация комплекса мер по безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Увеличение скорости движения, снижение времени в пути, снижение вероятности ДТП, снижение уровня негативного воздействия вредных выбросов от ТС на экологическую обстановку и здоровье населения
18	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	Обеспечение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования	Снижение вероятности ДТП

7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В целях обеспечения возможности реализации, предлагаемых в составе КСОДД мероприятий на исследуемой территории, при необходимости разрабатываются предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативно-правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Основанием для данной работы служат результаты проведенного в рамках выполнения разработки настоящей КСОДД всестороннего анализа сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования «Город Мирный».

Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального образования показал следующее.

Действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. При этом нормотворчество на муниципальном уровне не предусматривается.

Система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления муниципального образования в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако, возможно стоит предусмотреть создание единого информационного портала Республики Саха, (Якутия) в сфере организации и безопасности дорожного движения, в том числе и в виде мобильного приложения.

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений социальных институтов жизнедеятельности населения муниципального образования «Город Мирный», когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД.

Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

Социальный (или общественный) институт – это исторически сложившаяся или созданная целенаправленными усилиями форма организации совместной жизнедеятельности людей, осуществление которой диктуется необходимостью удовлетворения социальных, экономических, политических, культурных и иных потребностей общества в целом или его части. Институты характеризуются своими возможностями влиять на поведение людей посредством установленных правил.

В рамках реализации настоящей Схемы не предполагается проведение институциональных преобразований, структуры управления и взаимосвязей при осуществлении деятельности в сфере проектирования, строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры. Нормативно-правовая база для КСОДД сформирована.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках проекта по разработке комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования «Город Мирный» были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории района.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора документарных данных, проведения серии замеров, анализа полученных данных и результатов моделирования.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимоувязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение риска ДТП, создание велотранспортной и пешеходной инфраструктуры, устранение дефицита парковочного пространства для временного хранения ТС, оптимизация дорожного движения.

В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- улучшение экологической ситуации;
- ограничение движения грузовых автомобилей на территории муниципального образования;
- обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство велосипедных парковок;
- строительство и реконструкция тротуаров.

Для реализации мероприятий программы необходимо финансирование в размере 20 136 068,37 тыс. руб.

Выявленные на этапе анализа транспортные проблемы могут быть с успехом решены за счет реализации разработанной программы мероприятий.

ГРАФИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ

Приложение А – Схема существующего положения транспортной инфраструктуры;

Приложение Б – Схема перспективного положения транспортной инфраструктуры;

Приложение В – Схема движения маршрутов общественного транспорта;

Приложение Г – Схема расположения мероприятий по организации дорожного движения.