ООО «Ставрополь Дор Проект»

Свидетельство о допуске:
рег. номер записи в государственном реестре: СРО-С-226-15062010
выдано 08 февраля 2013 года
СРО Ассоциация «Экологического Строительства»»

Выполнение работ по разработке комплексной схемы организации дорожного движения Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской республики»

Заказчик:

Администрация Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики

Директор Ерофеев А.А.

г. Ставрополь 2018 г.

Введение

Объект исследования – организация дорожного движения (ОДД) на улично-дорожной сети (УДС) Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики.

Цель исследования – разработка концепции организации и обеспечения безопасности ДД на УДС Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики.

В процессе работы было проведено комплексное обследование УДС района, получены данные о движении транспортных и пешеходных потоков на УДС района, геометрических параметрах автомобильных дорог и обеспеченности элементами обустройства автомобильных дорог и техническими средствами организации дорожного движения.

На основе результатов проведенного обследования выполнен анализ существующей схемы организации дорожного движения и общего состояния УДС, распределения транспортных и пешеходных потоков на УДС, проанализированы организация движения пассажирского и грузового транспорта, организация парковочного пространства, произведен анализ дорожно-транспортных происшествий и наиболее затрудненных для движения участков автомобильных дорог.

На сегодняшний день на УДС Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики увеличивается число транспортных средств, что влечет за собой ряд негативных последствий:

- существующая УДС рассчитана на интенсивности движения в разы меньшие, чем в настоящее время. Условия сложившейся застройки не всегда дает возможности провести расширение дорог.
- наблюдается уменьшение пропускной способности УДС округа из-за отсутствия достаточного, с учетом постоянного роста числа транспортных средств, количества организованных парковок.
- наличие аварийности транспортных средств.
- снижение средней скорости движения.
- ухудшение экологической обстановки.

Целью разработки КСОДД на УДС Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики является решение вышеуказанных проблем в области организации дорожного движения.

Условные сокращения:

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения
УДС - улично-дорожная сеть
АД - автомобильная дорога
ДД - дорожное движение
ОДД - организация дорожного движения
ОБДД - обеспечение безопасности дорожного движения
КСОДД - комплексная схема организации дорожного движения
ПКРТИ - программа комплексного развития транспортной инфраструктуры
ДЗ - дорожный знак
СО - светофорный объект
ОПОТ - остановочный пункт общественного транспорта
ТП - транспортный поток
ПП - пешеходный переход
ДТП – дорожно-транспортное происшествие
ОДД – организация дорожного движения
ОТ – общественный транспорт
ПОДД – проект организации дорожного движения
ТС – транспортное средство
ТСОДД – технические средства организации дорожного движения
ОУ - образовательное учреждение

Состав проекта:

Наименование	Стр.
Раздел 1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики.	**7**
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.	**7**
1.1.1. Общие сведения о территории Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики.	**9**
1.1.2. Климатические условия.	**12**
1.1.3. Административно-территориальное деление, численность населения.	**13**
1.1.4. Объекты социального значения и массового притяжения граждан.	**16**
1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД и нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.	**20**
1.2.1. Государственное регулирование в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения.	**20**
1.2.2. Деятельность по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения.	**23**
1.2.3. Деятельность по ведению учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований.	**25**
1.2.4. Деятельность по обустройству и содержанию технических средств организации дорожного движения технических средств организации дорожного движения.	**26**
1.2.5. Информационное обеспечение деятельности местных органов власти в сфере организации дорожного движения.	**29**
1.3. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.	**30**
1.4. Описание основных элементов автомобильных дорог, их	**33**

пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дорог, транспортно-эксплуатационные характеристики. Категорирование АД.	
1.5. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Урупского района. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее - ТСОДД). Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	**47**
1.6. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).	**49**
1.7. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств.	**57**
Раздел 2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования). Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.	**59**
Раздел 3. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования.	**60**
3.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.	**60**
3.2. Распределение транспортных потоков по сети дорог.	**68**
3.3. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.	**70**
3.4. Организация движения маршрутных транспортных средств, пропуска транзитных транспортных потоков и грузовых транспортных средств.	**72**
3.5. Скоростные режимы движения транспортных средств на отдельных участках дорог.	**85**
3.6. Формирование единого парковочного пространства.	**88**
3.7. Мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения.	**91**
3.8. Организация движения пешеходов, обеспечение маршрутов безопасного движения детей.	**167**
3.9. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом	**171**

режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.	
Раздел 4. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровья населения.	**175**
Раздел 5. Очередность реализации мероприятий.	**176**
Раздел 6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.	**177**
Раздел 7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.	**188**
Приложение. Графические материалы.	**191**

Раздел 1. Характеристика сложившейся ситуации по ОДД Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики.

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.

При разработке КСОДД использован следующий комплекс методов получения необходимых исходных данных, широко применяемых как в Российской Федерации, так и за рубежом:

- камеральный;
- полевой.

Камеральный метод заключался в лабораторной обработке полученных при реализации полевого метода данных и в документальном изучении исходных данных об исследуемом объекте.

Документальное изучение исходных данных – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию. Источником исходных данных для документального исследования при разработке проекта КСОДД являются 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, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры;
- материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
- общие сведения о территории муниципального образования;
- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
- характеристика транспортной инфраструктуры;
- организация дорожного движения;
- данные о ДТП.

Средствами получения исходной информации являются:

- официальные запросы в органы государственной власти и органы местного самоуправления;
- интернет-ресурсы (официальные сайты органов государственной власти, органов местного самоуправления, Федеральной налоговой службы, органов Государственной статистики и т.д.);
- социологические опросы;
- моделирование дорожного движения.

Практика сбора официальных документарных статических исходных данных позволяет описать сложившуюся обстановку следующим образом:

- необходимая информация в открытых достоверных источниках представлена в неполном объёме;

- значительная часть полученных исходных данных не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к ним для использования в целях создания транспортных моделей, и требует дополнительной обработки.

Полевой метод получения исходных данных заключается в обследования и фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени непосредственно на территории Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики.

В настоящее время полевые исследования являются самыми распространенными видами получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применяются стационарные, передвижные или временные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых фиксируются параметры транспортных потоков (ТП) с помощью различных способов.

На практике используются три основных пассивных способа сбора информации о ТП:

- ручной;
- полуавтоматический;
- автоматический.

При ручном способе сбор данных производится непосредственно учётчиками, которые на устраиваемых постах (стационарных или временных) в течение определенного времени суток и проводят замеры характеристик УДС, транспортных и пешеходных потоков.

Полуавтоматический способ заключается в том, что сбор информации осуществляется с помощью специального видеооборудования, которое позволяет производить съемку на обследуемом участке, а обработка собранной информации производится вручную (в камеральных условиях). При реализации данного метода требуются дополнительные трудозатраты на обсчёт полученной в полевых условиях информации, при условии значительного сокращения трудоёмкости за счет исключения, по сравнению с ручным способом, звена учётчиков транспорта.

В процессе активного исследования используются методы организации дорожного движения и проводится активный эксперимент с целью получения новых характеристик ТП. Моделирование дорожного движения базируется на использовании математических методов для описания всех характеристик транспортной системы.

В рамках создания КСОДД использованы различные способы моделирования ТП:

- имитационный, заключающийся в моделировании локальных объектов транспортной системы;

- прогнозный, предусматривающий моделирование усредненных характеристик транспортной системы.

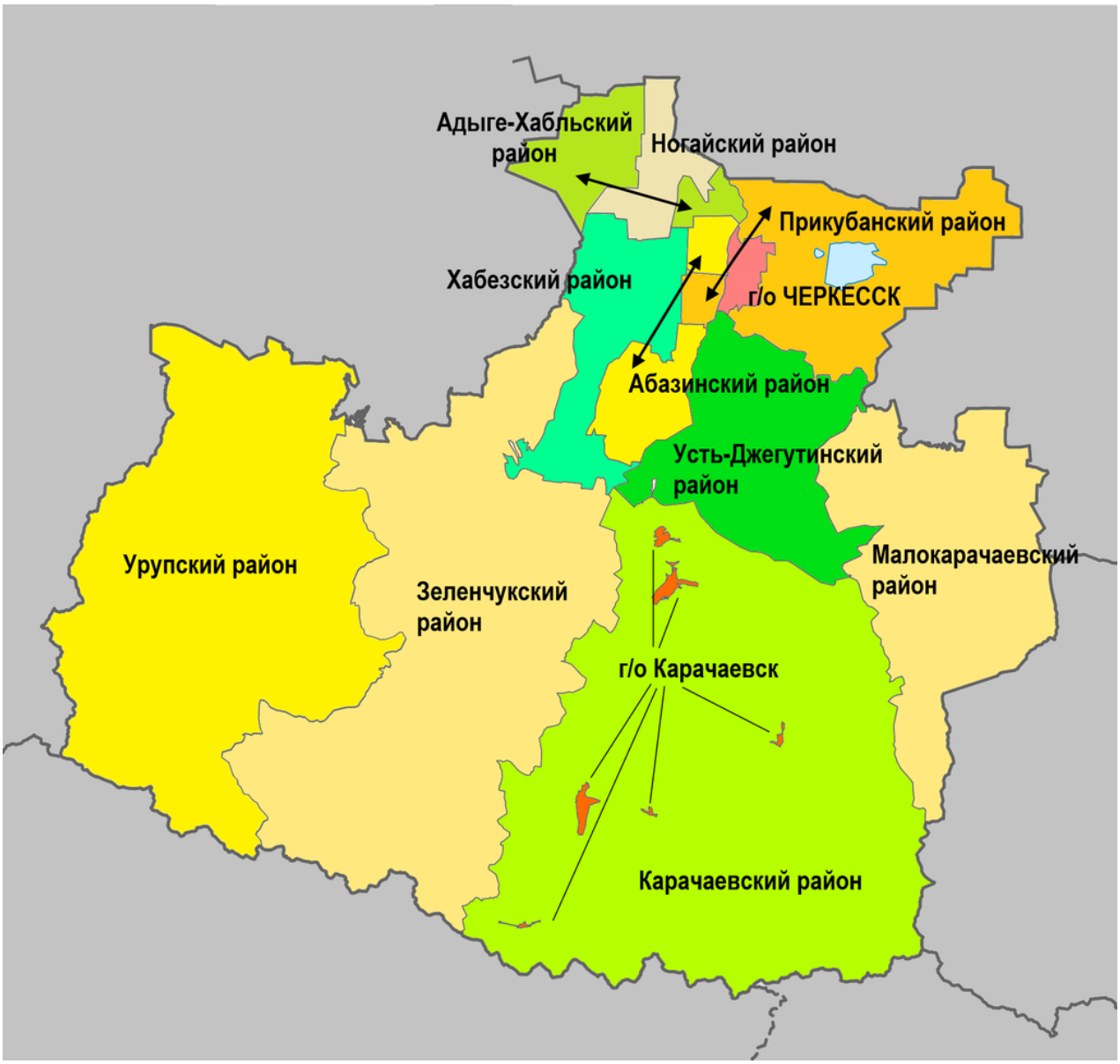
1.1.1. Общие сведения о территории Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики.

Карачаево-Черкесская Республика – один из самых южных субъектов Российской Федерации, входит в состав Северо-Кавказского федерального округа, обеспечивает выход России к государствам Закавказья. Располагается в предгорьях Северо-Западного Кавказа. На западе территория Карачаево-Черкесской Республики граничит с Краснодарским краем, на севере и северо-востоке – со Ставропольским краем, на востоке – с Кабардино-Балкарской Республикой, на юге граница проходит по Главному Кавказскому хребту с Грузинской Республикой и Республикой Абхазия.

В рамках муниципального устройства Карачаево-Черкесской Республики, в границах её административно-территориальных единиц образованы 100 муниципальных образований: 2 городских округа, 10 муниципальных районов, в том числе: 83 сельских и 5 городских поселений.

№	Название	Население	Административный центр
	Муниципальные районы		
1	Абазинский район	↗17 530	аул Инжич-Чукун
2	Адыге-Хабльский район	↗15 729	аул Адыге-Хабль
3	Зеленчукский район	↗48 343	станица Зеленчукская
4	Карачаевский район	↘31 835	город Карачаевск
5	Малокарачаевский район	↗43 662	село Учкекен
6	Ногайский район	↘15 566	посёлок Эркен-Шахар
7	Прикубанский район	↘28 880	посёлок Кавказский
8	Урупский район	↘22 763	станица Преградная

9	Усть-Джегутинский район	↘50 175	город Усть-Джегута
10	Хабезский район	↗30 839	аул Хабез
Города республиканского значения (городские округа)			
11	Черкесск (Черкесский)	↘122 395	город Черкесск
12	Карачаевск (Карачаевский)	↘38 588	город Карачаевск



Урупский муниципальный район расположен в юго-западной части Карачаево-Черкесской Республики. Западные и северные его границы совпадают с границами Карачаево-Черкесии – район граничит с Краснодарским краем, южные – с границами республики и государственными границами Российской Федерации. На юге район граничит с Республикой Абхазией.

Только восточная граница района отделяет его территорию от районного муниципального образования Карачаево-Черкесской Республики – Зеленчукского района.

Урупский муниципальный расположен в предгорной и горной частях республики. Муниципальные образования района значительно различаются по численности населения. Так, самым многочисленным является Преградненское сельское поселение, включающее административный центр района – станицу Преградную. Численность населения составляет 6,4 тыс. человек. Самое малочисленное среди муниципальных образований района – Загеданское сельское поселение. Численность его населения составляет всего 198 человек.

Общая численность населения муниципального района составляет 23,4 тыс. человек.

Границы муниципальных образований на территории Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики установлены Законом Карачаево-Черкесской Республики от 07.12.2004 № 42-РЗ «Об установлении границ муниципальных образований на территории Урупского района и наделении их соответствующим статусом».

Площадь района - 2782 км^2.

Территория Урупского района характеризуется сложным геологическим и геоморфологическим строением, принадлежит к горно-складчатой системе Большого Кавказа и характеризуется глубокими и сложными расчленениями поверхности. В её пределах основные хребты вытянуты с северо-запада на юго-восток. Наиболее высокие абсолютные отметки характерны для Главного Кавказского хребта (до 3000-4000 м и более). К северу наблюдается ступенчатое понижение высот основных элементов рельефа: Передовой хребет - 2000-3000 м, Скалистый хребет - 1200-2000м. Передовой и Скалистый хребты разделены Северо-Юрской депрессией.

Горные хребты, располагаются поперечными долинами реки Лаба, Уруп, Кяфарь. Долины этих рек относятся к оформленному типу.

Разнообразие форм рельефа, большие колебания высот между хребтами и речными долинами, большая крутизна и протяженность склонов различных экспозиций определяет сложный почвенный покров.

Направленность образования почв сказывается на развитии процессов эрозии и характере сельскохозяйственного использования земель.

В силу значительной расчлененности рельефа и наличия крутизны склонов применение механизации возможно только на выполненных террасах, склонах и долинах крупных рек.

1.1.2. Климатические условия.

Урупский район Карачаево-Черкесской Республики расположен в умеренном поясе Атлантико-Континентальной степной и Северо-Кавказской горной областей, граница между которыми проходит на высоте 700-800 м. Климат на территории - континентальный и высокогорный (по высотным поясам). Средняя температура января от -5°С на севере до -10°С на юге (в высокогорье); июля, соответственно, +21°С и +8°С. В предгорьях зимой температура воздуха колеблется от 0°С до -10°С градусов, летом - от +18°С до +25°С градусов. В горных районах значительно холоднее. Вегетационный период на севере - 182 дня, на юге (в горных районах) - 50-75 дней. Годовая сумма осадков от 550 мм в год на равнине до 2500 мм в горах.

1.1.3. Административно-территориальное деление, численность населения.

Границы муниципальных образований на территории Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики установлены Законом Карачаево-Черкесской Республики от 07.12.2004 № 42-РЗ «Об установлении границ муниципальных образований на территории Урупского района и наделении их соответствующим статусом».

В составе района 7 муниципальных образований – 6 сельских поселений и 1 городское:

1. Преградненское сельское поселение
2. Загеданское сельское поселение.
3. Курджиновское сельское поселение.
4. Кызыл-Урупское сельское поселение.
5. Предгорненское сельское поселение.
6. Урупское сельское поселение.
7. Медногорское городское поселение.

и 16 населённых пунктов:

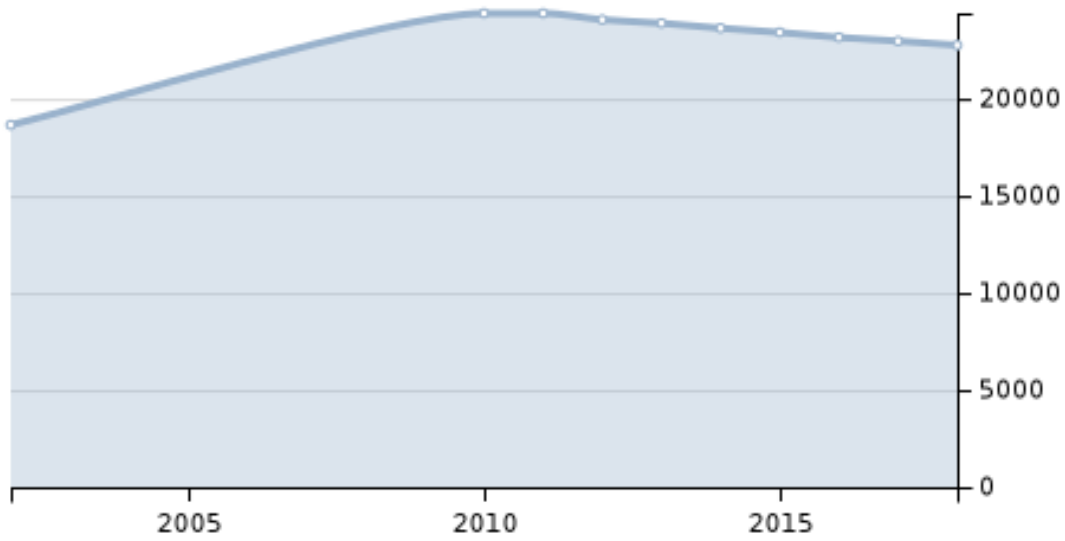
	Населенный пункт	**Тип**	**Население**	**Муниципальное образование**
1	Азиатский	поселок	↗40	Курджиновское сельское поселение
2	Большевик	хутор	↘106	Преградненское сельское поселение
3	Дамхурц	поселок	↘16	Загеданское сельское поселение
4	Ершов	хутор	↗128	Предгорненское
5	Загедан	поселок	↘66	Загеданское сельское поселение
6	Курджиново	село	↗5994	Курджиновское сельское поселение
7	Кызыл-Уруп	аул	↘1288	Кызыл-Урупское сельское поселение
8	Медногорский	рабочий поселок	↘5344	Медногорское городское поселение
9	Первомайский	хутор	↘0	Предгорненское
10	Подскальное	село	↗221	Предгорненское

11	Преградная	станица	↗7466	Преградненское сельское поселение
12	Подгорное	село	↗458	Предгорненское
13	Псемен	село	↗899	Курджиновское сельское поселение
14	Пхия	поселок	↗151	Загеданское сельское поселение
15	Рожкао	поселок	↗108	Курджиновское сельское поселение
16	Уруп	село	↘1399	Урупское сельское поселение

По численности населения Урупский муниципальный район занимает девятое место в Республике.

Численность населения, чел.								
2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
↗24 404	→24404	↘24077	↘23893	↘23637	↘23421	↘23162	↘22975	↘22763

График изменения численности населения Урупского муниципального района.



Прогноз численности населения построен на основе тенденций в динамике численности населения, наблюдаемых в период 2010-2018 гг.

Данный период, за счет своей длительности, нивелирует различные тенденции в динамике численности населения.

Прогнозная численность населения Карачаевского муниципального района составит:

	Прогнозный период	**Численность, чел.**
1	2028 год	20553
2	2038 год	18786

1.1.4. Объекты социального значения и массового притяжения граждан.

На территории Урупского муниципального района расположены:

9 муниципальных казенных дошкольных образовательных учреждений

№ п/п	Полное наименование образовательного учреждения	Почтовый адрес
1.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад № 1 "Огонек" п. Медногорский"	КЧР, Урупский район, п.Медногорский, ул. Бардина, 13а
2.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад № 2 "Колокольчик" п. Медногорский"	КЧР, Урупский район, п. Медногорский, ул.Бардина, 11а
3.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад № 1 "Светлячок" ст. Преградная"	КЧР, Урупский район, ст. Преградная, пер. Комсомольский, 26
4.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад № 2 "Одуванчик" ст. Преградная"	КЧР, Урупский район, ст. Преградная, ул. Октябрьская, 33
5.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад № 3 "Василек" ст. Преградная"	КЧР, Урупский район, ст. Преградная, пер. Пионерский, 29
6.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение	КЧР, Урупский район, с. Уруп, ул. Первомайская, 56
7.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад "Мадинка" аул Кызыл-Уруп"	КЧР, Урупский район, а. Кызыл-Уруп, ул. Пионерская, 21
8.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад "Белочка" село Курджиново"	КЧР, Урупский район, с. Курджиново, ул. Гагарина, 150а
9.	Муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение "Детский сад "Дубок" село Курждиново"	КЧР, Урупский район, с. Курджиново, ул. Шоссейная, 310 «б»

15 муниципальных казенных образовательных учреждений среднего образования

№ п/п	Полное наименование общеобразовательного учреждения	Почтовый адрес
1.	Муниципальное казенное	369281, КЧР, Урупский

	общеобразовательное учреждение «Лицей поселка Медногорский»	район п. Медногорский, ул. Московская, 28
2.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 1 поселка Медногорский	369281, КЧР, Урупский район п. Медногорский, ул. Спортивная, 3
3.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 1 станица Преградная»	369260,КЧР, Урупский район ст. Урупский район Преградная, ул. Красная, 111
4.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа №2 станица Преградная»	369260,КЧР, Урупский район ст. Преградная, ул. Красная, 69
5.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 3 станица Преградная»	369260, КЧР, Урупский район ст. Преградная, ул. Подгорная, 22
6.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа село Уруп»	369262 , КЧР, Урупский район с. Уруп, ул. Красная, 30
7.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 1 село Курджиново»	369272, КЧР, Урупский район с. Курджиново, ул. Н. Василенко, 58а
8.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа №2 село Курджиново»	369272, КЧР, Урупский район с. Курджиново, ул. Крайняя, 1
9.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа аул Кызыл – Уруп»	369264, КЧР, Урупский район а. Кызыл – Уруп, ул. Красноармейская, 11
10.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа село Предгорное»	369284, КЧР, Урупский район с. Предгорное, ул. Садовая, 40
11.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Основная общеобразовательная школа село Бескес»	369273, КЧР, с. Курджиново, с. Бескес, ул. Гагарина,62

12.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Основная общеобразовательная школа село Курджиново»	369272, КЧР, с. Курджиново, ул. Школьная, 53
13.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Основная общеобразовательная школа село Псемен»	369281, КЧР, Урупский район с. Псемен, ул. Ставропольская, 3
14.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Начальная общеобразовательная школа село Пхия»	369281, КЧР, Урупский район с. Пхия, ул. Центральная 8
15.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Начальная общеобразовательная школа село Рожкао»	369281, КЧР, с. Рожкао

В Урупском муниципальном районе расположено 8 почтовых отделений:

№ п/п	Индекс	Название	Адрес
1.	369264	КЫЗЫЛ-УРУП	ул. Чомаева, 30, аул Кызыл-Уруп, Урупский р-он, Карачаево-Черкесская Республика
2.	369281	МЕДНОГОРСКИЙ	ул. Бардина, 5, пос. г. т. Медногорский, Урупский р-он, Карачаево-Черкесская Республика
3.	369260	ПРЕГРАДНАЯ	ул. Голоколосовой, 41, станица Преградная, Урупский р-он, Карачаево-Черкесская Республика
4.	369284	ПРЕДГОРНОЕ	ул. Шоссейная, 31, село Предгорное, Урупский р-он, Карачаево-Черкесская Республика
5.	369280	ПСЕМЕН	ул. Советская, 16, село Псемен, Урупский р-он, Карачаево-Черкесская Республика
6.	369277	ПХИЯ	ул. Центральная, 27, пос. Пхия, Урупский р-он, Карачаево-Черкесская Республика
7.	369276	РОЖКАО	ул. Шоссейная, 48, пос. Рожкао, Урупский р-он, Карачаево-Черкесская Республика
8.	369262	УРУП	ул. Первомайская, 37, село Уруп, Урупский р-он, Карачаево-Черкесская Республика

а также Республиканское государственное бюджетное учреждение здравоохранения «Урупская центральная районная больница» (369281, КЧР, п. Медногорский, ул. Мира, 1) и Урупская Централизованная библиотечная система (369260, ст. Преградная, ул. Советская, 66).

На основе проведенного анализа можно сделать вывод, что большинство социальных объектов и объектов массового притяжения граждан на территории Урупского муниципального района расположены в населенных пунктах на центральных улицах и АД регионального и федерального значения.

1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов

местного самоуправления по ОДД и нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

1.2.1. Государственное регулирование в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения.

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

Государственная политика в сфере ОДД включает в себя следующие направления:

совершенствование территориального и территориального транспортного планирования;

развитие УДС;

модернизация ОТ;

организация городского парковочного пространства и парковочная политика;

введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;

совершенствование инженерных средств и методов ОДД;

оптимизация работы грузового автомобильного транспорта.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области ОДД принадлежит Федеральному закону № 196- ФЗ «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с ОДД в предложенном толковании, а ограничивается вопросами ОБДД без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы № 131- ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов ОДД на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере.

Таким образом, органы местного самоуправления, уполномоченные заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для безопасного движения и транспортного обслуживания населения, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом органы местного самоуправления не всегда располагают соответствующим объемом институциональных, финансовых, кадровых и методических ресурсов.

С учетом действующего законодательства задачи деятельности по ОДД фактически распределены между уровнями управления следующим образом:

1. Федеральный уровень:

разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;

разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;

обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

2. Региональный уровень:

обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и ОДД местного уровня;

согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и ОДД, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

3. Местный уровень:

разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;

разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и ОДД на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы:

максимально полное использование имеющейся пропускной способности АД;

комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития ОТ и грузовых ТС;

непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

совершенствованием существующих схем движения ТС и пешеходов, методов регулирования движения на существующих АД – реализуется с помощью традиционных средств ОДД (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 ТС (ограничение въезда отдельных видов транспортных средств, ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);

информационным обеспечением участников ДД 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 ОТ 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.).

В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» обязанность по ОБДД, а также по осуществлению государственного контроля (надзора) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения; регулированию дорожного движения; осуществлению государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения возложена на полицию. Однако при этом ГИБДД МВД России, не является органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по ОДД.

1.2.2. Деятельность по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного

транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения.

Постановление Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

В целях эффективного разграничения полномочий в области ОДД между Российской Федерации, 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.

Полномочия по ОДД и мониторингу ДД на АД регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением АД федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня.

Приказом № 43 от 17 марта 2015 года Министерством Транспорта РФ установлен перечень документов, регламентирующих мероприятия по ОДД. Такими документами являются КСОДД и ПОДД. Перечень является исчерпывающим.

Таким образом, на основе утвержденного документа КСОДД, в целях физической реализации мероприятий КСОДД, органам местного самоуправления необходимо организовывать разработку ПОДД.

Статьей 13 Федерального закона № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» к полномочиям органов местного самоуправления в области использования АД и осуществления дорожной деятельности отнесены:

установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на АД общего пользования местного значения;

утверждение перечня АД общего пользования местного значения, перечня АД необщего пользования местного значения;

определение размера вреда, причиняемого ТС, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов при движении по АД местного значения;

установление стоимости и перечня услуг по присоединению объектов дорожного сервиса к АД общего пользования местного значения.

Указанные полномочия реализуются путем разработки и утверждения органами местного самоуправления соответствующих нормативно-правовых актов.

1.2.3. Деятельность по ведению учета основных параметров дорожного движения (ДД) на территории муниципальных образований.

Обязанность по мониторингу ДД предусмотрена концепцией Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 № 443-ФЗ.

Мониторинг ДД 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.

К основным параметрам ДД относятся:

1) параметры, характеризующие ДД:

- интенсивность ДД,
- состав ТС,
- средняя скорость движения ТС,
- плотность ДД (среднее количество ТС в движении, приходящееся на один километр полосы движения),
- пропускная способность АД;

2) параметры эффективности ОДД, характеризующие потерю времени (задержку) в движении ТС и (или) пешеходов.

Порядок определения основных параметров ДД при ОДД, порядок ведения их учета устанавливаются Правительством Российской Федерации.

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

Несмотря на то, что вышеуказанный нормативно-правовой акт не вступил в силу, разработка мероприятий по ОДД возможна лишь при наличии у исполнителя информации о характере транспортных и пешеходных потоков и условиях, при которых происходит ДД.

Учет основных параметров ДД необходим для организации органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области ОДД на территории Урупского муниципального района.

1.2.4. Деятельность по обустройству и содержанию технических средств организации дорожного движения (ТСОДД).

ТСОДД - сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства АД и предназначенные для упорядочивания движения ТС и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения ОДД).

Установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об АД и дорожной деятельности, законодательством Российской Федерации по БДД 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 ОДД, включающая работы по содержанию и ремонту ТСОДД, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

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

В связи с отсутствием ПОДД комплексная деятельность по ОДД на территории Урупского муниципального района не осуществляется.

В тоже время, с учетом существующего уровня финансирования, в рамках возложенных действующим законодательством полномочий, администрацией Урупского муниципального района проводятся мероприятия локального характера по обустройству и содержанию ТСОДД.

В соответствии с законом Карачаево-Черкесский Республики от 09.11.2015 № 76-РЗ «О закреплении отдельных вопросов местного значения за сельскими поселениями в Карачаево-Черкесской Республики», постановления администрации Урупского муниципального района от 13.11.2014 № 400 «Об утверждении Порядка принятия решения о разработке муниципальных программ, формирования и реализации указанных программ Урупского муниципального района и Порядок проведения и критериев оценки эффективности реализации муниципальных программ Урупского муниципального района», а также во исполнение Градостроительного кодекса Российской Федерации, Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», постановления администрации Урупского муниципального района от 13.11.2014 № 400 «Об утверждении Порядка принятия решения о разработке муниципальных программ, формирования и реализации указанных программ

Урупского муниципального района и Порядок проведения и критериев оценки эффективности реализации муниципальных программ Урупского муниципального района» 14.04.2016 утверждено Постановление № 167 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории Урупского муниципального района на 2016-2025 годы».

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы составлял:
в 2016 — 2025 годах **77677,9 тыс. руб.**, в том числе за счет бюджета Урупского муниципального района -77677,9 тыс. руб.

В связи с приведением нормативно - правовых актов администрации Урупского муниципального района в соответствии с действующим законодательством, в последующее время администрацией Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской республики регулярно вносятся изменения в указанное постановление:

1. Постановление № 287 от 14.06.2016 «О внесении изменений в постановление администрации Урупского муниципального района от 14.04.2016 № 167 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории Урупского муниципального района на 2016-2025 годы».

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы составлял:
в 2016 — 2025 годах **78302,9 тыс. руб.**, в том числе за счет бюджета Урупского муниципального района 77652,9 тыс. руб.

2. Постановление № 184 от 13.06.2017 «О внесении изменений в постановление администрации Урупского муниципального района от 14.04.2016 № 167 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории Урупского муниципального района на 2016-2025 годы».

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы составлял:
в 2016 — 2025 годах **79391,02 тыс. руб.**, в том числе за счет бюджета Урупского муниципального района 78741 тыс. руб.

3. Постановление № 269 от 18.09.2017 «О внесении изменений в постановление администрации Урупского муниципального района от 14.04.2016 № 167 «Об утверждении муниципальной программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории Урупского муниципального района на 2016-2025 годы».

Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации мероприятий Программы составлял:

в 2016 — 2025 годах **80565,0 тыс. руб.**, в том числе за счет бюджета Урупского муниципального района 79915,0 тыс. руб., республиканского бюджета – 650 тыс. рублей

Таким образом, муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры на территории Урупского муниципального района на 2016-2025 годы» подлежит ежегодной корректировке в соответствии с реальными возможностями бюджета Урупского муниципального района и с учетом фактического выполнения программных мероприятий.

Исходя из динамики устойчивого роста финансирования мероприятий программы, можно сделать вывод о необходимости дальнейшей проработки перспективных мероприятий в области развития транспортного комплекса и совершенствования условий безопасности на УДС Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской республики в соответствии с утвержденным нормативно-правовым актом.

Деятельность по обустройству и содержанию ТСОДД на территории Урупского муниципального района осуществляется на основании следующих технических норм:

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;
- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»;
- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»;
- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования»;
- ГОСТ Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».

С целью совершенствования БДД и приведения УДС на территории Урупского муниципального района в состояние, удовлетворяющее требованиям нормативной документации, органам местного самоуправления необходимо уделить особое внимание деятельности по содержанию существующих и установке недостающих ТСОДД.

1.2.5. Информационное обеспечение деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения(ОДД).

Информационное обеспечение деятельности органов местного самоуправления в сфере ОДД условно можно разделить на два блока:

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников ДД об изменениях в установленной схеме ОДД, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов. Данные системы позволяют не только информировать граждан о происходящих изменениях, но и обеспечивать «обратную связь» с населением путем анализа обращений и предложений граждан, изучения общественного мнения, проведения социологических опросов среди жителей города.

В качестве инструмента информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере ОДД в Урупском муниципальном районе используются официальный сайт администрации Урупского муниципального района.

Использование средств теле- и радиовещания Карачаево-Черкесской Республики позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в ОДД 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.

Теме ОДД, а также повышения безопасности на АД органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Тема находит отражение и в ежегодных докладах главы администрации Урупского района о результатах деятельности.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере ОДД отвечает общепринятым нормам информирования населения.

С целью совершенствования информационного обеспечения деятельности в области ОДД, стоит рассмотреть возможность создание единого информационного портала.

1.3. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.

В соответствии с передовыми тенденциями в области ОДД документацией по ОДД являются КСОДД и ПОДД.

Документация по ОДД разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров ДД, статистической информации.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ документами территориального планирования муниципальных образований являются:

1) генеральный план поселения, муниципального района;
2) схема территориального планирования (СТП);
3) проект планировки территории;
4) проект межевания территории.

Документы территориального планирования устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

Генеральные планы и программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Урупского муниципального района утверждены и являются основополагающими документами территориального и транспортного планирования.

В 2014 - 2016 годах, в соответствии с градостроительным заданием, в качестве документов, направленных на создание оптимальных условий устойчивого территориального и социально-экономического развития муниципальных образований Урупского района Карачаево-Черкесской Республики разработаны генеральные планы на следующие муниципальные образования.

№ п/п	**Наименование СП**	**Срок планирования (1 очередь)**	**Срок планирования (окончательный)**
1	Преградненское СП	2021	2036
2	Загеданское СП	2020	2033
3	Курджиновское СП	2018	2033
4	Кызыл-Урупское СП	2020	2035

5	Предгорненское СП	2020	2033
6	Урупское СП	2020	2035
7	Медногорское ГП	2020	2035

Генеральные планы сельских поселений Урупского района утверждены и являются основополагающими документами территориального планирования.

В соответствии с разработанными генпланами, касаемо транспортной инфраструктуры сделаны выводы о том, что в границах полосы отвода автомобильной дороги запрещаются:

- выполнение работ, не связанных со строительством, с реконструкцией, капитальным ремонтом, ремонтом и содержанием автомобильной дороги, а также с размещением объектов дорожного сервиса;
- размещение зданий, строений, сооружений и других объектов, не предназначенных для обслуживания автомобильной дороги, ее строительства, реконструкции, капитального ремонта, и содержания и не относящихся к объектам дорожного сервиса;
- распашка земельных участков, покос травы, осуществление рубок и повреждение лесных насаждений и иных многолетних насаждений, снятие дерна и выемка грунта, за исключением работ по содержанию полосы отвода автомобильной дороги или ремонту автомобильной дороги, ее участков;
- выпас животных, а также их прогон через автомобильные дороги вне специально предусмотренных для указанных целей мест, согласованных с владельцами таких автомобильных дорог;
- установка рекламных конструкций, не соответствующих требованиям технических регламентов и (или) нормативным правовым актам о безопасности дорожного движения;
- установка информационных щитов и указателей, не имеющих отношения к обеспечению безопасности дорожного движения или осуществлению дорожной деятельности.

Земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги, предназначенные для размещения объектов дорожного сервиса, для установки и эксплуатации рекламных конструкций, могут предоставляться гражданам или юридическим лицам для размещения таких объектов. В отношении земельных участков в границах полосы отвода автомобильной дороги, предназначенных для размещения объектов дорожного сервиса, для установки и эксплуатации рекламных конструкций, допускается установление частных сервитутов в порядке, установленном гражданским законодательством и земельным законодательством.

В пределах полосы отвода автомобильной дороги могут размещаться объекты дорожного сервиса, инженерные коммуникации, железные дороги, линии электропередачи, линии связи, объекты трубопроводного и железнодорожного транспорта, а также иные сооружения и объекты, которые располагаются вдоль автомобильной дороги либо пересекают ее; подъезды, съезды и примыкания (включая переходно-скоростные полосы) к объектам,

расположенным вне полосы отвода федеральной автомобильной дороги и требующим доступа к ним.

Документация по планировке территории необходима в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

1.4. Описание основных элементов автомобильных дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дорог, транспортно-эксплуатационные характеристики. Категорирование АД.

Основными параметрами и характеристиками, определяющими транспортно-эксплуатационное состояние АД, являются:

- геометрические параметры, к которым относится ширина проезжей части, краевой укрепленной и остановочной полос обочин, продольные уклоны, радиусы кривых в плане и профиле, уклоны виражей и расстояние видимости;
- прочность дорожной одежды проезжей части, краевой укрепительной и остановочной полос обочин;
- ровность и сцепные свойства покрытия проезжей части, краевой укрепительной и остановочной (укрепленной связным материалом) полос обочин;
- прочность и устойчивость земляного полотна и его элементов;
- целостность и работоспособность водоотводных и дренажных сооружений;
- наличие и требуемое состояние элементов инженерного оборудования и обустройства АД.

Автомобильные дороги имеют стратегическое значение для Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики. Они связывают территорию поселения с соседними территориями, районным центром, обеспечивают жизнедеятельность муниципальных образований, во многом определяют возможности развития поселения, по ним осуществляются автомобильные перевозки грузов и пассажиров.

Конфигурация сети дорог, в основном, соответствует исторически сложившимся направлениям основных транспортно-экономических связей.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в границах Урупского района составляет 316,1 км, этот показатель остается неизменным на протяжении последних десяти лет. Помимо автомобильных дорог общего пользования на территории района имеются ведомственные дороги, общая протяжённость которых составляет 326,7 километров.

Протяженность автомобильных дорог местного значения:

№ п/п	Наименование АД	АД, км	Асфальтобетон, км	Гравий, км	Грунт, км
1.	Урупское сельское поселение	35,9	11,1	24,8	0
2.	Кызыл-Урупское сельское поселение	40,5	2	23,3	15,2
3.	Курджиновское сельское поселение	95,5	14,65	66,3	14,55

4.	Преградненское сельское поселение	66,8	7,7	59,1	0
5.	Медногорское городское поселение	42,1	5,39	3,13	33,58
6.	Предгорненское сельское поселение	4,8	1,7	3,1	0
7.	Загеданское сельское поселение	17,5	0	17,5	0
8.	Администрация Урупского муниципального района	13	13	0	0
	ИТОГО:	316,1	55,54	197,23	63,33

По территории Урупского муниципального района проходят 8 АД регионального или межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Карачаево-Черкесской Республики.

В соответствии с Приложением к Постановлению Правительства Карачаево-Черкесской Республики от 07.04.2014 № 86 «О внесении изменения в Постановление Правительства Карачаево-Черкесской республики от 16.12.2013 № 441 «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Карачаево-Черкесской Республики» утвержден перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, находящихся в государственной собственности Карачаево-Черкесской Республики, в соответствии с которым к Урупскому муниципальному району относятся следующие дороги.

№ п/п	**Наименование АД**	**Идентификационный номер АД**	**Протяженность АД, км**
1.	Майкоп-Карачаевск на участке Майкоп – Зеленчукская км 202+292 – км 241+731 (в границах КЧР)	91 ОП РЗ 91 К-006	39,439
2.	Псемен-Пхия	91 ОП МЗ 91 Н-070	56,3
3.	Преградная-Щелканка	91 ОП МЗ 91 Н-071	31,0
4.	Преградная-Горнуха	91 ОП МЗ 91 Н-072	23,3
5.	Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский	91 ОП МЗ 91 Н-073	15,6

	– а. Кызыл-Уруп		
6.	Нижний Бескес – Подскальное - Сладкое	91 ОП МЗ 91 Н-074	24,2
7.	Майкоп – Карачаевск – подъезд к х. Ершов – х. Первомайский	91 ОП МЗ 91 Н-075	13,3
8.	Майкоп – Карачаевск – подъезд к ст. Преградная	91 ОП МЗ 91 Н-076	2,3
	ИТОГО:		205,439

На территории муниципального образования существуют дороги, относящиеся к собственности СПК ПЗ Агролаба общей протяженностью 9,8 км.

Также, существуют дороги, находящиеся в пользовании Урупского лесхоза.

№ п/п	**Наименование АД**	**Протяженность АД, км**	**Асфальтобетон, км**	**Гравий, км**	**Грунт, км**
1.	Дороги, относящиеся к собственности СПК Уруп Щелканка – Черное озеро	11	11		
2.	Горный Потелеймоновка	28		18	10
3.	Карьер-Работайка	20,2		14	6,2
4.	Бахмутка	12		12	
5.	Змейка	5		5	
6.	Горный - Самопалка	6		6	
7.	Маньша	12		12	
8.	Бахмут - Зубатая	5		5	
9.	Бахмут Каменистая	4		4	
10.	Бахмут - Сухинка	2		2	
11.	Маньша - Куцая	6		6	
	ИТОГО:	111,2	11	84	16,2

Классификация и отнесение автомобильной дороги к категории автомобильной дороги осуществляется по результатам оценки технического состояния автомобильной дороги, проводимой в порядке, установленном Министерством транспорта Российской Федерации:

- в отношении автомобильной дороги общего пользования федерального значения - Федеральным дорожным агентством;

- в отношении автомобильной дороги необщего пользования федерального значения - федеральным органом исполнительной власти, в ведении которого находится указанная автомобильная дорога;

- в отношении автомобильной дороги регионального или межмуниципального значения - исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации;

- в отношении автомобильной дороги местного значения - органом местного самоуправления;

- в отношении частной автомобильной дороги - собственником частной автомобильной дороги.

В рамках данного КСОДД, с целью определения категорийности дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству проведена первичная диагностика автомобильных дорог местного значения, включающая в себя визуальное обследование по параметрам, влияющим на транспортно-эксплуатационные характеристики автомобильных дорог.

В соответствии с «Правилами классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог (утв. постановлением Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767)» автомобильные дороги по условиям движения и доступа к ним разделяются на следующие классы:

- автомагистраль;
- скоростная автомобильная дорога;
- обычная автомобильная дорога (нескоростная автомобильная дорога).

На территории Урупского района расположены только обычные автомобильные дороги.

В процессе диагностики автомобильных дорог проанализированы параметры и характеристики автомобильной дороги, определяющие степень соответствия нормативным требованиям постоянных (незначительно меняющихся в процессе эксплуатации или меняющихся после реконструкции и капитального ремонта) параметров.

С целью соблюдения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, а именно Постановления Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации дорог в Российской Федерации» пункта 4 «Порядка проведения оценки технического состояния автомобильных дорог» администрации Урупского района и органам местного самоуправления рекомендовано проводить оценку технического состояния автомобильных дорог не реже одного раза в год, а также утвердить соответствующие перечни автомобильных дорог с присвоением категории.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного назначения, расположенных в пределах границах Преградненского сельского поселения:

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, км	Вид покрытия	Категория АД
1	ул. Батарейная	0,5	гравийное	V
2	ул. Василенко	1,1	гравийное	V
3	ул. Высокая	2,3	гравийное	V
4	пер. Гастелло	0,8	гравийное	V
5	ул. Горная	1,15	гравийное	V
6	ул. Громова	0,55	гравийное	V
7	ул. Голоколосовой	3,9	гравийное	IV
8	пер. Дорожный	0,95	гравийное	V
9	ул. Дружбы	0,7	гравийное	V
10	ул. Заречная	1,8	гравийное	V
11	пер. Зеленый	0,357	гравийное	V
12	пер. Коммунальный	1,1	гравийное	V
13	пер. Комсомольский	0,926	гравийное/ асфальтовое	IV
14	ул. Казачья	1,15	гравийное	V
15	ул. Красная (от дома по ул. Красная,1 до ул. Свободы)	1,08	гравийное	III
16	ул. Крупской	1,5	гравийное	V
17	пер. Карачаевский	0,67	гравийное	V
18	ул. Калинина	1,4	гравийное	V
19	ул. Луговая	1,1	гравийное	V
20	ул. Лесная	0,8	гравийное	V
21	ул. Лермонтова	1,65	гравийное	V
22	ул. Мира	1,15	гравийное	V
23	ул. Набережная	2,1	гравийное	V
24	ул. Новая	0,37	гравийное	V
25	пер. Нагорный	0,6	гравийное	V
26	пер. Орловский	0,63	гравийное	V
27	пер. Осипенко	0,135	гравийное	V
28	ул. Октябрьская	1,2		IV
29	пер. Орджоникидзе	0,67	гравийное/ асфальтовое	IV
30	ул. Псекенская	1,5	гравийное	V

31	ул. Полевая	0,9	гравийное	V
32	ул. Петрушковой	0,85	гравийное	V
33	пер. Поперечный	0,6	гравийное	V
34	ул. Подгорная	2,2		IV
35	ул. Проточная	1,65	гравийное	V
36	пер. Пионерский	1,2		IV
37	пер. Партизанский	0,97	гравийное	V
39	ул. Родниковая	0,91	гравийное	V
40	пер. Раздольный	0,5	гравийное	V
41	ул. Речная	1,4	гравийное	V
42	ул. Северная	2,1	гравийное	V
43	пер. Сенной	0,75	гравийное	V
44	ул. Совхозная	0,5	гравийное	V
45	пер. Солнечный	0,35	гравийное	V
46	ул. Садовая	1,15	гравийное	V
47	ул. Советская	2,7		IV
48	ул. Свободы (от ул. Подгорная до ул. Громовой)	1,4		IV
49	ул. Теплая	1,5	гравийное	V
50	ул. Титовой	1,2	гравийное	V
51	ул. Урупская	2,93	гравийное	V
52	ул. Ферапонтовых	0,93	гравийное	V
53	ул. Чочиева	1,3	гравийное	V
54	пер. Школьный	0,65	гравийное	V
55	пер. Шевченко	0,4	гравийное	V
56	Объездная дорога	2,9	гравийное	IV
57	дорожное полотно от автодороги Майкоп-Карачаевск (232+100) до ул. Полевой	0,33	асфальтовое	IV
58	мост на ул. Голоколосовой на пересечении с ул. Проточной			V
	ИТОГО:	**66,108**		

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного назначения, расположенных в пределах границах Загеданского сельского поселения:

№ п/п	Наименование	Протяженность,	Вид	Категория

	улицы	км	покрытия	АД
	п. Пхия			
1	ул. Центральная	1,07	гравийное	IV
2	ул. Речная	0,89	гравийное	V
3	ул. Горная	0,552	гравийное	V
4	ул. Набережная	0,915	гравийное	V
	ИТОГО:	**3,427**		
	п. Загедан			
1	ул. Мира	0,387	гравийное	IV
	ИТОГО:	**0,387**		
	п. Дамхурц			
1	ул. Центральная	0,3	гравийное	IV
2	ул. Лесная	1	гравийное	V
3	а/д Кордон «Закан»	1	гравийное	V
	ИТОГО:	**2,3**		
	Итого по Загедаескому СП	**6,114**		
1	Автодорога Медногорский-Горный	**13**		IV

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного назначения, расположенных в пределах границах Курджиновского сельского поселения:

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, км	Вид покрытия	Категория АД
1	ул. Алычевая	0,777	гравийное	V
2	Пер. 8 Марта	0,132	гравийное	V
3	пер. Базарный	0,557	гравийное	V
4	ул. Больничная	0,956	асфальтовое	IV
5	ул. Бескесская	0,65	гравийное	V
6	ул. Верхняя	0,673	гравийное	V
7	пер. Второй	0,58	гравийное	V
8	пер. Высокий	0,5	гравийное	V
9	ул. Гагарина	2,3	гравийное	IV
10	пер. Гоголя	0,4	гравийное	V
11	пер. Грушевый	1,3	гравийное	V
12	пер. Гастелло	0,6		V
13	ул. Горная	1,1		V
14	пер. Дорожный	0,2	гравийное	V

15	ул. Дубового	0,7	гравийное	V
16	пер. Железнодорожный	0,35	гравийное	V
17	пер. Заводской	0,65	гравийное	V
18	пер. Западный	0,2	гравийное	V
19	ул. Зеленая	0,6	гравийное	V
20	ул. 1-ая Каменистая	0,75	гравийное	V
21	ул. 2-ая Каменистая	1,1	гравийное	V
22	ул. 3-я Каменистая	0,45	гравийное	V
23	ул. Короткая	0,85	гравийное	V
24	пер. Короткий	0,65	гравийное	V
25	ул. Крайняя	0,75	гравийное	V
26	ул. Красная	0,6	гравийное	V
27	ул. Красноармейская	0,29	гравийное	V
28	ул. Комсомольская			V
29	пер. Лабинский	0,3	гравийное	V
30	ул. Ленина	3,75	гравийное	V
31	ул. Лермонтова	0,4	гравийное	V
32	пер. Лесной	0,45	гравийное	V
33	пер. Ломоносова	0,3	гравийное	V
34	пер. Магазинный	0,3	гравийное	V
35	ул. Малая	1,1	гравийное	V
36	ул. Мира	0,65	гравийное	V
37	автодорога на мкр. Молодежный	0,9	гравийное	V
38	ул. Московская	0,9	гравийное	V
39	пер. Московский	1,4	гравийное	V
40	ул. Н. Василенко	2,4	гравийное	IV
41	ул. Набережная	1,3	гравийное	IV
42	пер. Нахимова	0,2	гравийное	V
43	пер. Новый	0,4	гравийное	V
44	ул. Октябрьская	0,676	гравийное	V
45	пер. Октябрьский	0,7	гравийное	V
46	ул. Партизанская	0,8	гравийное	V
47	пер. Первомайский	0,45	гравийное	V
48	ул. Пионерская	0,8	гравийное	V
49	пер. Портовый	0,4	гравийное	V
50	пер. Пролетарский	0,65	гравийное	V
51	ул. Пушкина	0,65	гравийное	V
52	пер. Пушкинский	0,55	гравийное	V
53	пер. Первый	0,45	гравийное	V
54	ул. Подгорная	2,751	гравийное	IV
55	ул. Подгорная до	0,58	асфальтовое	IV

	МКОУ «СОШ № 2 с. Курджиново»			
56	пер. Рабочий	0,65	гравийное	V
57	пер. Садовый	0,35	гравийное	V
58	ул. Свободы	0,95	гравийное	V
59	ул. Серегина	1,58	гравийное	V
60	ул. Советская	0,6	гравийное	V
61	пер. Сплавной	1,15	гравийное	V
62	пер. Спортивный	0,4	гравийное	V
63	ул. Толстого	0,55	гравийное	V
64	пер. Третий	0,604	гравийное	V
65	ул. Центральная	2,95	гравийное	IV
66	ул. Чапаева	0,6	гравийное	V
67	пер. Четвертый	0,316	гравийное	V
68	пер. Школьный	0,148	гравийное	V
69	ул. Школьная	0,54	гравийное	V
70	ул.Шоссейная	7,1	гравийное	IV
71	ул. Щорса	0,6	гравийное	V
72	от ул. Шоссейная до МКОУ ООШ с. Курджиново	0,242		V
	ИТОГО:	**62,202**		
	с. Псемен			
1	ул. Восточная	0,533	гравийное	V
2	ул. Гагарина	0,6	гравийное	V
3	ул. Комарова	0,7	гравийное	V
4	ул. Лабинская	0,45	гравийное	V
5	пер. Лесной	0,21	гравийное	V
6	ул. Некрасова	0,3	гравийное	V
7	ул. Псеменка	0,35	гравийное	V
8	ул. Речная	0,6	гравийное	V
9	ул. Советская	2,55	гравийное	IV
10	ул. Ставропольская	1,5	гравийное	IV
11	ул. Школьная	0,54	гравийное	V
12	ул. Шоссейная	3,05	гравийное	IV
	ИТОГО:	**11,383**		
	п. Азиатский			
1	ул. Акширская	0,3	гравийное	V
2	ул. Верхняя	0,5	гравийное	V
3	ул. Набережная	0,45	гравийное	V
4	ул. Гагарина	0,5	гравийное	V

5	ул. Титова	0,5	гравийное	IV
6	ул. Мира	1,35	гравийное	V
7	ул. Лесная	0,5	гравийное	V
	ИТОГО:	**4,1**		
	пос. Рожкао			
1	ул. Советская	2,2	гравийное	IV
2	ул. Центральная	1,45	гравийное	IV
3	ул. Лесная	0,3	гравийное	V
4	ул. Заречная	0,85	гравийное	V
5	ул. Каменистая	0,3	гравийное	V
	ИТОГО:	**5,1**		
	ИТОГО по Курджиновскому СП:	**82,785**		

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного назначения, расположенных в пределах границах Кызыл-Урупского сельского поселения:

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, км	Вид покрытия	Категория АД
1	ул. Пионерская	0,991	гравийное	V
2	пер. Рабочий	0,78	гравийное	V
3	пер. Продольный	0,23	гравийное	V
4	пер. Нагорный	0,13	гравийное	V
5	пер. Карачаевский	0,445	гравийное	V
6	ул. Красноармейская	1,013	гравийное	V
7	ул. Чомаева	0,259	гравийное	IV
	ИТОГО:	**3,848**		

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного назначения, расположенных в пределах границах Предгорненского сельского поселения:

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, км	Вид покрытия	Категория АД
	с. Предгорное			
1	ул. Советская	0,312	гравийное	V
2	ул. Садовая	1,357	гравийное	IV
3	пер. Третий	0,164	гравийное	V
4	пер. Первый	0,144	гравийное	V
5	пер. Второй	0,139	гравийное	V

	ИТОГО:	**2,116**		
	с. Подскальное			
2	ул. Набережная	0,314	гравийное	IV
3	ул. Шоссейная		гравийное	V
4	ул. Октябрьская	0,861	гравийное	V
5	ул. Кооперативная	0,139	гравийное	V
6	ул. 8 Марта	0,202	гравийное	V
	ИТОГО:	**1,516**		
	х. Ершов			
7	ул. Лесная	0,194	гравийное	V
8	ул. Пролетарская	0,15	гравийное	V
9	ул. Победы	0,326	гравийное	V
	ИТОГО: **ИТОГО по Предгорненскому СП:**	**0,670** **4,302**		

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного назначения, расположенных в пределах границах Урупского сельского поселения:

№ п/п	Наименование улицы	Протяженность, км	Вид покрытия	Категория АД
1	пер. Бахмутский	0,2	гравийное	V
2	пер. Верхний	0,546	гравийное	V
3	пер. Зеленый	0,14	гравийное	V
4	пер. Звонкий	0,254	гравийное	V
	ул. Крестьянская	0,172	гравийное	V
5	ул. Крестьянская	0,618	гравийное	V
6	пер. Кавказский	0,065	гравийное	V
7	ул. Крупской	0,767	гравийное	V
8	ул. Калинина	1,059	гравийное	V
9	ул. Красная (от дома по ул. Красная,1 до ул. Свободы)	1,08		IV
10	ул. Лесная	0,517	гравийное	V
11	ул. Мира	0,664	гравийное	V
12	пер. Медный	0,123	гравийное	V
13	ул. Первомайская	0,821	асфальтовое	IV
14	ул. Пионерская	0,781	гравийное	V
15	ул. Партизанская	1,547	гравийное	V
16	пер. Сенной	0,17	гравийное	V
17	ул. Садовая	0,363	гравийное	V

18	ул. Советская	0,373	гравийное	V
19	пер. Тихий	0,11	гравийное	V
20	пер. Торговый	0,123	гравийное	V
21	ул. Шевченко	0,472	гравийное	V
	ИТОГО:	**10,965**		

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного назначения, расположенных в пределах границах Медногорского городского поселения:

№ п/п	**Наименование улицы, дороги, проезда и т.п.**	**Протяженность км.**	**Границы**		**Идентификационный номер автомобильной дороги**	**Категория АД**
			начало	**конец**		
1	2	3	4	5	6	7
1.	ул. Бардина	0,61	ул. Бардина, д. 2	ул. Парковая	91-230-558 ОП МП Н 1	III
2.	ул. Комсомольская	0,58	ул. Гагарина	ул. Лесная	91-230-558 ОП МП Н 2	III
3.	ул. Гагарина	0,58	Пересечение с автомобильной дорогой «Медногорск - Преградная - Кызыл-Уруп»	ул. Мира	91-230-558 ОП МП Н 3	III
4.	ул. Мира (четная сторона)	0,32	ул. Спортивная	ул. Бардина, д. 7	91-230-558 ОП МП Н 4	III
5.	ул. Мира (нечетная сторона)	0,32	ул. Спортивная	ул. Бардина, д. 9	91-230-558 ОП МП Н 5	III
6.	ул. Спортивная	0,28	ул. Мира	ул. Парковая	91-230-558 ОП МП Н 6	III
7.	ул. Парковая	0,65	ул. Спортивная	ул. Московская, д. 24	91-230-558 ОП МП Н 7	III
8.	ул. Московская	0,59	ул. Комсомольская	ул. Парковая	91-230-558 ОП МП Н 8	III
9.	пер. Первомайский (четная сторона)	0,20	пер. Первомайский, д. 2	пер. Первомайский, д. 8	91-230-558 ОП МП Н 9	V

10.	Пер. Первомайский (нечетная сторона)	0,37	пер. Первомайский, д. 1	пер. Первомайский, д. 11	91-230-558 ОП МП Н 10	V
11.	ул. Пионерская.	0,26	ул. Комсомольская	пер. Первомайский	91-230-558 ОП МП Н 11	V
12.	ул. Лесная	0,24	ул. Комсомольская	пер. Первомайский	91-230-558 ОП МП Н 12	V
13.	ул. Широкая	0,34	ул. Широкая, д. 1	ул. Широкая, д. 13	91-230-558 ОП МП Н 13	V
14.	ул. Светлая	0,27	ул. Светлая, д. 1	ул. Светлая, д.13	91-230-558 ОП МП Н 14	V
15.	ул. Набережная	0,27	ул. Набережная, д. 1	ул. Набережная, д. 13	91-230-558 ОП МП Н 15	V
16.	пер. Ю. Фаляхова (нечетная сторона)	0,24	ул. Широкая	пер. Ю. Фаляхова, д.13	91-230-558 ОП МП Н 16	V
17.	Пер. Ю. Фаляхова (четная сторона)	0,19	пер. Ю. Фаляхова, д. 8	пер. Ю. Фаляхова, д. 14	91-230-558 ОП МП Н 17	V
18.	Подъезд к профилакторию	0,10	ул. Московская, д. 24	профилакторий	91-230-558 ОП МП Н 18	V
19.	Подъезд к ул. Широкая	0,29	Пересечение с автомобильной дорогой «Медногорск - Преградная - Кызыл-Уруп»	ул. Широкая	91-230-558 ОП МП Н 19	V
20.	Подъезд к улицам Набережная, Светлая	0,24	Пересечение с автомобильной дорогой «Медногорск - Преградная - Кызыл-Уруп»	ул. Широкая, д. 2	91-230-558 ОП МП Н 20	V
21.	Проезд с восточной стороны зоны индивидуальной жилищной застройки	0,50	ул. Набережная, д. 13	пер. Ю. Фаляхова, д. 14	91-230-558 ОП МП Н 21	V
	ИТОГО:	**7,44**				

	Медногорский - Уруп	**13,0**				

Обследование АД Урупского муниципального района и их пересечений основывалось на анализе следующих данных:
- интенсивности и состава ДД;
- плана прилегающих территории;
- показателей, характеризующих геологические и гидрогеологические условия прилегающей местности;
- пространственной геометрии АД;
- конструкции дорожной одежды;
- условиях движения пешеходов.

В настоящее время УДС Урупского муниципального района имеет низкий уровень благоустройства:
- основная часть АД имеет грунтовое покрытие;
- недостаточная ширина проезжих частей для встречного разъезда ТС;
- недостаточный радиус закруглений кромок проезжих частей на перекрёстках;
- наличие открытых водотоков;
- отсутствие в полном объеме тротуаров.

Отсутствие тротуаров негативно сказывается на общем уровне ОБДД и может привести к возникновению ДТП с участием самой незащищенной группы частников ДД - пешеходов.

СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», регламентирует необходимость:
- обустройства радиусов закругления проезжей части улиц и дорог по кромке тротуаров и разделительных полос не менее, м:

для магистральных улиц и дорог регулируемого движения	8
местного значения	5
на транспортных площадях	12

- организации на нерегулируемых перекрестках и примыканиях улиц и дорог, а также пешеходных переходах треугольников видимости;
- организации на территориях населенных пунктов тротуаров.

Хроническое недофинансирование мероприятий, направленных на ремонт и содержание АД на территории Урупского муниципального района привело к тому, что в настоящее время имеющаяся УДС требует капитального ремонта и реконструкции.

Стремительно возрастающее количество ТС привело к увеличению транспортных потоков, что в свою очередь с учетом ненадлежащего технического состояния АД, усугубляет ситуацию, связанную с БДД.

1.5. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Урупского района. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее - ТСОДД). Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД.

ОДД - комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению ДД, направленный на ОБДД.

В соответствии с положениями п. 5 ч. 1 ст. 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», п. 4 ст. 6 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», п. 6 ст. 13 Федерального закона от 18.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» к полномочиям органов местного самоуправления поселения в области ОБДД относится осуществление мероприятий по ОБДД на АД местного значения, в том числе на объектах УДС, в границах населенных пунктов поселения при осуществлении дорожной деятельности.

В силу п. 1 ст. 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» деятельность по ОДД должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами ОДД.

В связи с отсутствием ПОДД на АД общего пользования местного значения Урупского муниципального района комплексная деятельность по ОДД в Урупском муниципальном районе не осуществляется.

Несмотря на вышеизложенное, с целью реализации возложенных полномочий, органами местного самоуправления в пределах доводимого финансирования осуществляется локальные меры по ОБДД, путем установки и содержания ТСОДД.

С целью изучения ОДД на территории Урупского района был выполнен анализ следующих данных:

- параметров ДД,
- параметров движения ОТ,
- параметров размещения мест для стоянки и остановки ТС,
- скоростных режимов движения;
- размещения объектов социального притяжения граждан;
- пассажиро- и грузопотоков.

Преобладающее количество АД на территории Урупского района имеет грунтовое покрытие. Ширина некоторых АД не позволяет осуществлять встречный разъезд ТС.

Преобладающее количество перекрестков являются нерегулируемыми пересечениями равнозначных дорог.

При проезде указанных перекрестков водители транспортных средств руководствуются положениями пункта 13.11. Правил дорожного движения, регламентирующего обязанность на перекрестке равнозначных дорог уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа, что не всегда обосновано с учетом дорожных условий и интенсивностей движения ТС.

Основные внутренние транспортные и пешеходные потоки сформированы на центральных улицах населенных пунктов в большинстве случаев, являющихся АД регионального и федерального значения, по которым осуществляется транзитное движение, движение общественного и грузового транспорта.

Размещение ОПОТ и ПП на территориях сельских поселений, исходя из уровня развития инфраструктуры, застройки новых территорий, строительства объектов социального значения и объектов массового притяжения граждан, влекущих за собой формирование новых и укрупнение пешеходных потоков, не в полном объеме удовлетворяет существующим требованиям.

В ходе проведенного анализа выявлена необходимость обустройства дополнительных мест для парковки ТС, в том числе ТС инвалидов.

В ходе проведенного обследования УДС Урупского муниципального района в качестве основных проблем ОД ТС и пешеходов можно назвать следующие:

- недостаточная обеспеченность тротуарами;
- недостаточная обеспеченность ТСОДД;
- наличие необорудованных ОПОТ;
- движение ТС и пешеходов сосредоточено по одной центральной улице, по которой в то же время осуществляется движение транзитных ТС;
- недостаточная обеспеченность стоянками и парковками ТС.

В рамках КСОДД предложены мероприятия по ОДД, повышающие эффективность и безопасность функционирования УДС и ее приведению в соответствие требованиям государственных стандартов.

1.6. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП).

Непременным условием эффективного управления БДД является выявление закономерностей, определяющих влияние различных факторов на возникновение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и тяжесть их последствий.

Закономерности, общие для групп ДТП, но случайные для отдельных ДТП выявляются на основе анализа статистических данных, для чего и создается в масштабах государства система сбора и обработки информации о ДТП.

Описание системы сбора и обработки информации о ДТП целесообразно начать с определения используемых в ней основных понятий.

Согласно определению, данному в Правилах учета ДТП, действующих с 1 января 1985 г., дорожно-транспортным называется происшествие. возникшее в процессе движения механических ТС и повлекшее за собой гибель или телесное повреждение людей, либо повреждение ТС, грузов, дорог, дорожных и других сооружений или иного имущества.

Как следует из приведенного определения, для квалификации происшествия как дорожно-транспортного», необходимы следующие условия:

во-первых, участие в событии движущегося транспортного средства независимо от того, приводилось ли транспортное средство в момент ДТП в движение двигателем или, например, двигалось накатом.

вторым условием является наличие вредных последствий происшествия, к которым относятся гибель людей, причинение им телесных повреждений, либо нанесение материального ущерба гражданам или организациям,

Учету и анализу подлежат все ДТП независимо от размера ущерба.

Разделяют следующие виды ДТП:

столкновение - происшествие, при котором движущиеся ТС столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог (к этому виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством);

опрокидывание - ДТП, при котором движущееся ТС опрокинулось;

наезд на стоящее ТС - ДТП, при котором движущееся ТС наехало на стоящее ТС, а также прицеп или полуприцеп;

наезд на препятствие - ДТП, при котором ТС наехало или ударилось о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т.д.);

наезд на пешехода - ДТП, при котором ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС (к этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т.п.));

наезд на велосипедиста - ДТП, при котором ТС наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся ТС;
наезд на гужевой транспорт - ДТП, при котором ТС наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные, или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство (к этому виду также относится наезд на животное);
падение пассажира - ДТП, при котором произошло падение пассажира с движущегося ТС или в салоне (кузове) движущегося ТС в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.
иной вид ДТП - ДТП, не относящиеся к указанным выше видам (падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое ТС, наезд на лиц, не являющихся участниками ДД, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

Под условиями возникновения ДТП понимается совокупность характеристик АД, ТС, водителя и окружающей среды в момент совершения ДТП. Эти характеристики могут оставаться неизменными до и после возникновения ДТП и не обязательно имеют с ним причинную связь.

Обстоятельства возникновения ДТП - действия (или бездействие) участников ДД, иных причастных к ДТП лиц, а также другие события, имевшие место до момента и в процессе возникновения ДТП. В отличие от условий обстоятельства представляют собой описание механизма возникновения ДТП по времени.

Причины возникновения ДТП можно определить как «совокупность условий и обстоятельств возникновения ДТП, устранение которых сделало бы невозможным возникновение данного ДТП».

Существуют и другие подходы к определению причин ДТП. Полагалось, например, что всегда можно точно определить основную причину, но эта точка зрения постепенно изменяется, при этом предпринимается попытка определить взаимосвязь причин, приводящих к возникновению ДТП. Исходя из статистики в 80 - 90 % случаев причины связаны с человеком, в оставшихся 10 – 20 % носят технический характер.

Такое разделение выделяется из предположения, что участник ДД должен приспосабливаться к любой ситуации, возникающей на АД, компенсировать сбои, возникающие внутри системы. Однако, процесс исследования причин будет более эффективным, если выяснять почему человек действует ошибочно при данных обстоятельствах и в данной ситуации. При таком подходе часто могут быть выявлены причины (устранимые причины) в системе ОД.

Интересы объективного и всестороннего исследования обязывают исходить из классификации как видов нарушении по их содержанию, так и причин нарушений.

Основные цели анализа ДТП сводятся к систематическому поиску возможностей предупреждения ДТП.

Различают следующие виды анализа:

- анализ единичных ДТП (иначе детерминированный, причинно-следственный, юридический, экспертиза ДТП);
- анализ аварийности, как массового явления (иначе параметрический, вероятностный, статистический).

Первый основан на детальном исследовании причин конкретного ДТП и его последствий, второй - на использовании учетных данных о ДТП (параметров ДТП и других статистических данных о водителях, транспортных средствах и т.д.).

Общая схема причинно-следственного подхода к анализу ДТП - построение модели механизма совершения ДТП. Мысленные эксперименты с этой моделью и позволяют выявить возможности предупреждения ДТП и реализовать тем самым цели анализа ДТП.

При анализе сведений о большом количестве происшествий делаются выводы о том, каковы тенденции изменения показателей, характеризующих аварийность, с какими факторами сопряжен наибольший риск возникновения ДТП, на чем должны быть сконцентрированы усилия и вложены средства.

Изучение и сопоставление динамики изменения показателей аварийности производится для оценки результатов деятельности по ОБДД, выявления неблагоприятных тенденций, являющихся основанием для дальнейшего анализа, направленного на выяснение причин этих неблагоприятных изменений с целью принятия необходимых предупредительных мер.

Таким образом, для анализа использованы показатели аварийности на территории Урупского муниципального района за 2015-2018 года.

2015 год.

	Дата	**Время**	**Вид ДТП**	**Адрес**	**АД**	**км**	**м**
1	31.12.2015	13:30	Столкновение		Псемен-Пхия	1	400
2	03.12.2015	13:10	Опрокидывание		"Медногорский-Горный"	2	700
3	06.10.2015	8:20	Наезд на гужевой транспорт	ст-ца Преградная, Красная ул., 316	"Медногорск-Кызыл-Уруп"	5	0
4	25.09.2015	2:30	Опрокидывание		"Майкоп-Зеленчукская"	212	300
5	14.09.2015	16:19	Наезд на пешехода	ст-ца Преградная, Свободы ул.,			

				40			
6	10.09.2015	20:35	Съезд с дороги		"Майкоп-Зеленчукская"	238	0
7	27.08.2015	18:30	Наезд на животное		"Майкоп-Зеленчукская"	237	400
8	23.08.2015	10:30	Столкновение		"Майкоп-Зеленчукская"	218	0
9	22.08.2015	2:30	Опрокидывание		Майкоп-Зеленчукская	238	400
10	26.07.2015	1:45	Опрокидывание				
11	20.07.2015	17:30	Иной вид ДТП		Медногорский-Кызыл-Уруп	3	800
12	22.06.2015	17:30	Съезд с дороги		"Майкоп-Зеленчукская"	221	100
13	12.06.2015	20:30	Съезд с дороги		а/д "Псемен-Пхия"	24	600
14	01.06.2015	20:31	Столкновение	ст-ца Преградная, Подгорная ул., 1			
15	10.05.2015	18:40	Опрокидывание		"Медногорский-Горный"	10	700
16	07.04.2015	2:30	Съезд с дороги		Майкоп-Зеленчукская	230	900
17	06.04.2015	22:40	Наезд на животное		Бескес-Подскальный	11	900
18	31.03.2015	20:30	Столкновение	ст-ца Преградная, Свободы ул., 55			
19	01.03.2015	1:40	Опрокидывание		Майкоп-Зеленчукская	239	100
20	26.02.2015	22:00	Опрокидывание		"Медногорск-Кызыл-Уруп"	14	800
21	02.02.2015	15:40	Наезд на пешехода	ст-ца Преградная, Красная ул., 107			
22	31.01.2015	4:00	Съезд с дороги		Медногорск-Горный	0	250

2016 год.

	Дата	Время	Вид ДТП	Адрес	АД	км	м
1	23.12.2016	10:51	Съезд с дороги		Майкоп-Зеленчукская	214	800
2	04.12.2016	16:00	Съезд с дороги		Подъезд Кызыл-Уруп от а/д Майкоп-Карачаевск-Медногорский	1	850
3	08.10.2016	21:55	Съезд с дороги	ст-ца Преградная, Свободы ул., 43			
4	01.10.2016	14:08	Столкновение		Майкоп-Зеленчукская	232	800
5	28.07.2016	16:20	Съезд с дороги		Майкоп-Зеленчукская	222	120
6	25.07.2016	6:00	Съезд с дороги		Майкоп-Зеленчукская	235	600
7	05.07.2016	21:50	Наезд на велосипедиста	ст-ца Преградная, Красная ул., 141			
8	12.05.2016	13:30	Наезд на пешехода	ст-ца Преградная, Советская ул., 7			
9	11.05.2016	18:45	Иной вид ДТП	ст-ца Преградная, Красная ул., 93	Подъезд Кызыл-Уруп от а/д Майкоп-Карачаевск-Медногорский	7	900
10	23.02.2016	16:00	Опрокидывание		Майкоп-Зеленчукская	205	0
11	21.01.2016	15:00	Съезд с дороги		Майкоп-Зеленчукская	208	0
12	07.01.2016	16:25	Столкновение		Майкоп-Зеленчукская	219	500

2017 год.

	Дата	Время	Вид ДТП	Адрес	АД	км	м
1	26.11.2017	12:27	Съезд с дороги		Майкоп-	207	400

					Зеленчукская		
2	26.10.2017	14:00	Столкновение		Майкоп-Зеленчукская	235	500
3	13.09.2017	17:30	Съезд с дороги		Майкоп-Зеленчукская	216	350
4	07.07.2017	14:20	Столкновение	с Курджиново, Ленина ул., 80			
5	01.07.2017	14:50	Наезд на пешехода		Майкоп-Зеленчукская	204	660
6	01.06.2017	20:37	Наезд на животное		Майкоп-Зеленчукская	221	800
7	01.06.2017	0:10	Съезд с дороги	с Курджиново, Шоссейная ул., 182			
8	02.05.2017	0:20	Наезд на препятствие	ст-ца Преградная, Красная ул., 104			
9	01.05.2017	21:40	Съезд с дороги	с Псемен, Советская ул., 16	Псемен-Пхия	3	500
10	30.04.2017	9:00	Столкновение		Майкоп-Зеленчукская	232	456
11	16.04.2017	10:40	Столкновение		Майкоп-Зеленчукская	208	350
12	15.04.2017	13:00	Столкновение	ст-ца Преградная, Аскановых ул., 1	Майкоп-Зеленчукская	232	56
13	02.04.2017	16:00	Опрокидывание		Майкоп-Зеленчукская	229	500
14	19.01.2017	6:50	Наезд на пешехода	ст-ца Преградная, Аскановых ул., 16	Майкоп-Зеленчукская	231	150

2018 год.

	Дата	**Время**	**Вид ДТП**	**Адрес**	**АД**	**км**	**м**
1	18.07.2018	16:00	Наезд на пешехода	ст-ца Преградная, Красная ул., 252			

2	30.06.2018	8:30	Опрокидывание		Майкоп-Зеленчукская	232	200
3	11.06.2018	20:13	Съезд с дороги	с Курджиново, Шоссейная ул., 2			
4	08.05.2018	19:30	Столкновение	с Курджиново, Ленина ул., 80			
5	28.01.2018	16:30	Съезд с дороги		Майкоп-Зеленчукская	227	600
6	20.01.2018	19:20	Съезд с дороги		Майкоп-Зеленчукская	237	600
7	12.01.2018	11:45	Опрокидывание		Псемен-Пхия	7	700
8	03.01.2018	13:00	Столкновение		Подъезд Кызыл-Уруп от а/д Майкоп-Карачаевск-Медногорский	12	250

На территории Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской республики за период с 2015 года по момент разработки настоящего документа (июль 2018 года) произошло 251 дорожно-транспортное происшествие, из них 54 подпадают под статистическую отчетность, в которых 4 человека погибли, 77 человек получили ранения, из них 10 детей получили телесные повреждения разной степени тяжести.

Период совершения ДТП, год.	**Общее количество ДТП, шт.**	**Количество ДТП, подпадающих под статистическую отчетность, шт.**	**Количество раненых, чел.**	**Количество погибших, чел.**	**Количество раненых, чел. (дети)**
2015	87	22	26	1	4
2016	60	12	16	1	3
2017	75	14	20	0	2
2018 (1 полугодие)	29	6	5	2	1
Итого за весь период	251	54	67	4	10

Согласно проведенного анализа наиболее аварийными на территории Урупского района являются участки:
АД «Майкоп - Зеленчукская»:

км. 229-232,
км. 235-237,
км. 204-208;
АД «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп»:
км. 1-7;
АД «Псемен-Пхия»:
км. 1-7.

Причинами возникновения ДТП на территории Урупского района являются действие (или бездействие) участников ДД, сложившиеся дорожные условия и состояние ТСОДД.

Мероприятия, внедряемые в местах концентрации ДТП, имеют большую эффективность сокращению аварийности, чем те же мероприятия, внедряемые на менее опасных участках АД. В очагах аварийности эффективность отдельных мероприятий достигает 60 – 85 %, что при их массовом внедрении определяет гарантированное сокращение ДТП на 30 – 50 %. При средней концентрации ДТП, достигающей 30 %, сокращение количества ДТП может, составить 9 — 15 %.

Поскольку реализация программно-целевой методологии по сокращению и предотвращению ДПТ напрямую связана с выделяемыми для этого объемами финансирования, то гарантиями ожидаемого сокращения аварийности являются обоснованное выделение финансов и рациональное использование ресурсов.

По итогам проведенного количественного и качественного анализа материалов ДТП КСОДД предусмотрены мероприятия по повышению уровня БДД в наиболее аварийных местах и на локальных участках возникновения ДТП путем применения комплекса мер по обустройству АД и ТСОДД.

1.7. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств.

БДД представляет собой систему, имеющую двух субъектов: водителя и пешехода. Их взаимодействие локализовано в рамках определенной территории, которая включает в себя АД, тротуары, светофоры, пешеходные переходы, парковки и прочие составляющие дорожной инфраструктуры. Урбанизация, интенсификация ДД, увеличение количества ТС не только влекут за собой рост числа ДТП, но и способствуют трансформации основ взаимодействия пешеходов и водителей.

Социологическое исследование, результаты которого позволили провести сравнительный анализ мнений, оценок пешеходов и водителей относительно различных аспектов:

Большинство считают, что ПДД необходимо соблюдать.

Треть считают, что ПДД необходимо соблюдать и соблюдают их всегда.

8,0% пешеходов признались, что действуют так, как удобнее.

Большинство опрошенных водителей оценивают степень БДД как удовлетворительную. Однако пешеходы чаще называли ее хорошей.

Анализ данного аспекта в динамике показал, что водители несколько позитивней оценивают изменения в ОБДД, произошедшие за последнее время. При этом каждый третий водитель и пешеход считают, что особых изменений не произошло. Количество тех, кто отметил ухудшение, в двух группах также примерно одинаково 10%.

Взаимодействие пешеходов и водителей, а точнее сказать, культура их общения, представляет собой один из факторов ОБДД на АД в современном пространстве.

Водители и пешеходы сходятся во мнении, что рост числа ДТП на АД происходит вследствие нарушения правил безопасности со стороны водителей. Однако водители не исключают и вину пешеходов.

Аналогичная картина сложилась в оценке невнимательности участников ДД. На невнимательность водителей указали и водители и пешеходы, как и на невнимательность самих пешеходов.

Единство обследуемые из двух групп проявили в отношении таких причин роста числа ДТП, как «плохое состояние АД», «отсутствие и недостаточное количество наземных переходов и тротуаров», «недостаточное количество ТСОДД», «недостаточное количество ОПОТ», «неприрывный рост числа ТС».

Мнения водителей и пешеходов относительно мер повышения БДД на АД также в чем-то были схожи, а в чем-то разнились. Большинство согласились с необходимостью усиления обучения правилам поведения и увеличения количества наземных переходов. Однако сторонников ужесточения наказания для водителей среди самих водителей гораздо меньше, чем среди пешеходов.

При этом водители чаще выступают сторонниками ужесточения наказания для пешеходов.

Обеспокоенность у жителей Урупского района вызывает состояние дорожного полотна, которое не подвергалось капитальному ремонту уже более 30 лет. Жители Урупского района жалуются на то, что АД находятся в неудовлетворительном состоянии, капремонт не проводится. Из-за ненадлежащего состояния АД покрытия и недостаточного количества ТСОДД случаются аварии.

Раздел 2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД (варианты проектирования). Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.

В ходе разработки КСОДД были проработаны несколько вариантов проектирования:

1. ОБДД путем повышения транспортной доступности за счет повсеместного развития сети АД и их обустройства ТСОДД. (Поэтапное строительство и приведение АД в соответствие требованиям действующего законодательства).
2. ОБДД путем предпочтительного применения ТСОДД. (Установка ТСОДД с целью повсеместного снижения скоростного режима и ограничения движения отдельных видов транспорта).
2. ОБДД путем формирования каркаса АД, обеспечивающих удобство передвижения ТС и пешеходов. (Создание каркаса АД с усовершенствованным покрытием на участках УДС, прилегающих к объектам социального значения и имеющих высокую интенсивность движения, и первоочередное развитие тротуарных связей и ОПОТ).

Оценка, сравнение и выбор предлагаемого к реализации варианта осуществлялся на основании результатов прогнозирования параметров ДД, в том числе с использованием программных средств и математического моделирования.

Выбор предлагаемого к реализации варианта осуществлялся на основе сравнения показателей эффективности каждого варианта с базовым, за который могут была приняты существующая ситуация по ОДД. Оценка вариантов проектирования осуществлялась на основе существующего и прогнозируемого уровней БДД, затрат времени на передвижение ТС и пешеходов, уровня загрузки АД движением, перепробега ТС, удобства пешеходного движения.

На основании проведенной оценки вариантов проектирования и исходя из сложившихся дорожных условий и объемов доводимого финансирования, для скорейшего достижения целей, поставленных КСОДД, был выбран вариант 3 - «ОБДД путем формирования каркаса АД, обеспечивающих удобство передвижения ТС и пешеходов. (Создание каркаса АД с усовершенствованным покрытием на участках УДС, прилегающих к объектам социального значения и имеющих высокую интенсивность движения, и первоочередное развитие тротуарных связей и ОПОТ)».

Раздел 3. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования.

3.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры.

С целью обеспечения безопасности дорожного движения и обеспечения удобства передвижения предусмотрен комплекс мер по развитию АД и пешеходных связей.

ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» установлены требования к тротуарам и пешеходным дорожкам.

Тротуары или пешеходные дорожки устраивают на дорогах с твердым покрытием, проходящих через населенные пункты. На дорогах I-III категорий тротуары обязательны на всех участках, проходящих через населенные пункты, независимо от интенсивности движения пешеходов, а также на подходах к населенным пунктам от зон отдыха при интенсивности движения пешеходов, превышающей 200 чел./сут.

СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», регламентируется необходимость по размещению на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории пешеходных переходов в одном уровне с интервалом 200-300 м.

С целью обеспечения транспортной и пешеходной связанности территорий и канализирования пешеходных потоков необходимо проведение комплекса последовательных мер по приведению УДС в соответствие требованиям действующего законодательства.

	Наименование мероприятия	**Протяженность, м**
	Преградненское сельское поселение	
	ст. Преградная	
1	капитальный ремонт ул. Голоколосовой	3550
2	капитальный ремонт ул. Проточная	750
3	капитальный ремонт ул. Советская	1900
4	капитальный ремонт ул. Октябрьская	1200
5	капитальный ремонт ул. Свободы	550
	ИТОГО:	**7950**
6	обустройство и ремонт тротуара по ул. Красная	3600
7	обустройство и ремонт тротуара по ул.Октябрьская	1200
8	обустройство и ремонт тротуара по ул. Советская	1900

9	обустройство и ремонт тротуара по ул. Первомайская	1000
	ИТОГО:	**7700**
	х. Большевик	
1	капитальный ремонт ул. Чочиева	1000
2	капитальный ремонт ул. Мира	600
	ИТОГО:	**1600**
3	обустройство и ремонт тротуара по ул. Чочиева	1000
4	обустройство и ремонт тротуара по ул. Мира	600
	ИТОГО:	**1600**
	Загеданское сельское поселение	
	п. Пхия	
1	капитальный ремонт ул. Центральная	**700**
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Центральная	**700**
	п. Дамхурц	
1	капитальный ремонт ул. Центральная	**350**
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Центральная	**350**
	п. Загедан	
1	капитальный ремонт ул. Мира	**550**
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Мира	**550**
	Курджиновское сельское поселение	
	с. Курджиново	
1	капитальный ремонт ул. Школьная	2000
2	капитальный ремонт ул. Подгорная	2500
3	капитальный ремонт ул. Центральна	2300
4	капитальный ремонт ул. Н. Василенко	800
	ИТОГО:	**7600**
5	обустройство и ремонт тротуара по ул. Шоссейная	800
6	обустройство и ремонт тротуара по ул. Школьная	800
	ИТОГО:	**1600**
	п. Азиатский	
1	капитальный ремонт ул. Титова	400
2	капитальный ремонт ул. Набережная	400
	ИТОГО:	**800**
3	обустройство и ремонт тротуара по ул. Титова	400
4	обустройство и ремонт тротуара по ул. Набережная	400
	ИТОГО:	**800**
	с. Псемен	
1	капитальный ремонт ул. Школьная	**400**
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Ставропольская	**1300**
	п. Рожкао	
1	капитальный ремонт ул. Центральная	**850**

2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Центральная	**850**
Кызыл-Урупское сельское поселение		
а. Кызыл-Уруп		
1	капитальный ремонт ул. Чомаева	**1350**
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Чомаева	**1350**
Предгорненское сельское поселение		
с. Предгорное		
1	капитальный ремонт ул. Шоссейная	**1800**
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Шоссейная	**1800**
х. Ершов		
1	капитальный ремонт ул. Шоссейная	900
2	капитальный ремонт ул. Победы	300
3	капитальный ремонт ул. Пролетарская	300
	ИТОГО:	**1500**
4	обустройство и ремонт тротуара по ул. Шоссейная	900
5	обустройство и ремонт тротуара по ул. Победы	300
6	обустройство и ремонт тротуара по ул. Пролетарская	300
	ИТОГО:	**1500**
с. Подскальное		
1	капитальный ремонт ул. Шоссейная	**200**
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Шоссейная	**200**
Урупское сельское поселение		
с. Уруп		
1	капитальный ремонт ул. Красная	4300
2	капитальный ремонт ул. Мира	150
	ИТОГО:	**4450**
3	обустройство и ремонт тротуара по ул. Первомайская	**550**
Медногорское городское поселение		
п.г.т. Медногорский		
1	капитальный ремонт ул. Лесная	250
2	капитальный ремонт пер. Первомайский	600
	ИТОГО:	**850**
3	обустройство и ремонт тротуара по ул. Парковая	550
4	обустройство и ремонт тротуара по ул. Московская	550
5	обустройство и ремонт тротуара по пер. Первомайский	400
	ИТОГО:	**1500**

Таким образом, основными мероприятиями по приведению в соответствие УДС Урупского района являются:

Наименование СП	**Кап. ремонт улиц, м**	**Обустройство и кап. ремонт тротуаров, м**
Преградненское СП	9550	9300

Загеданское СП	1600	1600
Курджиновское СП	9650	4550
Кызыл-Урупское СП	1350	1350
Предгорненское СП	3500	3500
Урупское СП	4450	550
Медногорское СП	850	1500
ИТОГО:	**30950**	**22350**

Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии территорий. Уровень транспортного обеспечения существенно влияет на градостроительную ценность территории. Задача развития транспортной инфраструктуры – создание благоприятной среды для жизнедеятельности населения, нейтрализация отрицательных климатических факторов и обеспечение доступности услуг социальной сферы. Эффективное функционирование транспортного комплекса является важным условием для развития экономики Урупского района.

Именно развитие транспортной инфраструктуры может стать главным условием для активизации социально-экономического роста поселения. В течение расчетного срока потребуется произвести ремонт подъездов к населенным пунктам.

Благоустройство улиц и дорог является первоочередными мероприятием, обеспечивающим нормальные условия жизни населения.

Необходимо предусмотреть следующие ежегодные работы:

- Профилирование проезжей части всех улиц, дорог и проездов;
- Покрытие инертными добавками проезжей части главных улиц, центральных площадей, дорог и проездов с напряженным движением транспорта;
- Покрытие инертными добавками тротуаров на всех улицах.

В соответствии со статьей 50 Федерального закона от 06.10.2003 г.№ 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» все дороги, находящиеся в городских и сельских муниципальных образованиях, в 2008 г. были переданы им на баланс.

Остро стоит вопрос содержания и ремонта дорожной инфраструктуры. Требуют ремонта дороги. Средств на содержание дорог находящихся в муниципальной собственности, недостаточно.

При современном уровне развития многие автомагистральные направления трактуются как образующий фактор строительства мотелей, кемпингов, обзорных площадок, кафе, ресторанов, то есть помимо транспортной функции они осуществляют туристско-культурные функции. Применительно к территории Урупского района речь идет об перспективных объектах придорожного сервиса, которые помимо предприятий торговли и общепита может включать и СТО, АЗС.

Урупское сельское поселение.

Транспортно-географическое положение планируемого муниципального образования муниципального образования, как и в региональном масштабе можно так и на локальном, внутрирайонном уровне, можно назвать окраинным. Главным транспортным преимуществом территории Урупского СП выступает его относительная близость к транспортной оси Медногорский – Зеленчукская – Карачаевск – Черкесск.

Центральный населенный пункт – село Уруп находится в зоне получасовой доступности до районного центра.

Автодорожная сеть сельского поселения представлена проходящими через его территорию автомобильной дорогой, а также улично-дорожной сетью населенного пункта. Автодороги федерального и регионального значения на территории сельского поселения отсутствуют.

Внешние транспортные связи сельского поселения осуществляются по автомобильной дороге местного значения «Медногорский – Уруп». Указанная автомобильная дорога проходит через центральную часть населенного пункта.

Муниципальное образование характеризуется транзитным транспортным положением. Главной транспортной проблемой для Урупского СП выступает низкое качество покрытия дорог в населенном пункте поселения.

Для усиления выгод транспортно-географического положения поселения проектом генерального плана предлагается реконструкция и строительство новых автодорог в МО:

– Реконструкция автомобильной дороги «Медногорский – Уруп»;

– Реконструкция существующих одноколейных мостов;

– Организация движения транспорта и развитие системы общественного транспорта.

Преградненское сельское поселение.

Муниципальное образование характеризуется транзитным транспортным положением. Главной транспортной проблемой для сельского поселения выступает низкое качество покрытия дорог в населенных пунктах поселения.

Для усиления выгод транспортно-географического положения поселения предлагается реконструкция и строительство новых автодорог в МО:

- Строительство юго-западного обхода станицы Преградная протяжённостью 3,0 км по параметрам автодороги 3-ей категории (рассмотреть в качестве альтернативного варианта проведение реконструкции участка дороги, проходящего через станицу Преградную со строительством двухуровнего пересечения);

- Реконструкция автомобильных дорог регионального значения;

- Реконструкция улично-дорожной сети населенных пунктов Преграднеского сельского поселения;

- Развитие элементов придорожного сервиса (торговый центр, автосалон, пункт общественного питания, мойка, СТО, кафе, магазин);

- Благоустройство придорожных полос;

- Организация движения транспорта и развитие системы общественного транспорта;

- Профилирование проезжей части всех улиц, дорог и проездов;

- Покрытие инертными добавками проезжей части главных улиц, центральных площадей, дорог и проездов с напряженным движением транспорта.

- Благоустройство улиц и дорог является первоочередными мероприятием, обеспечивающим нормальные условия жизни населения.

Загеданское сельское поселение.

Муниципальное образование характеризуется периферийным транспортным положением. Главными транспортными проблемами для Загеданского СП выступает удаленность от крупных центров района и КЧР, низкое качество покрытия дорог в населенном пункте поселения.

Для усиления выгод транспортно-географического положения поселения предлагается реконструкция и строительство новых автодорог в МО:

– Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Псемен -Пхия;

– Реконструкция существующих одноколейных мостов;

– Организация движения транспорта и развитие системы общественного транспорта.

Курджиновское сельское поселение.

Муниципальное образование характеризуется транзитным транспортным положением. Главной транспортной проблемой для Курджиновского СП выступает низкое качество покрытия дорог в населенном пункте поселения.

Для усиления выгод транспортно-географического положения поселения проектом генерального плана предлагается реконструкция и строительство новых автодорог в МО:

– Реконструкция участка автомобильной дороги регионального значения Псебай - Зеленчукская;

– Реконструкция существующих одноколейных мостов;

– Организация движения транспорта и развитие системы общественного транспорта.

Кызыл-Урупское сельское поселение.

Транспортно-географическое положение планируемого муниципального образования муниципального образования, как и в региональном масштабе можно так и на локальном, внутрирайонном уровне, можно назвать окраинным. Главным транспортным преимуществом территории Кызыл-Урупского СП

выступает его расположение в зоне транспортной оси Черкесск – Карачаевск – Зеленчукская - Преградная.

Центральный населенный пункт – а. Кызыл-Уруп находятся в зоне получасовой доступности до районного центра.

Автодорожная сеть сельского поселения представлена проходящими через его территорию автомобильной дорогой регионального значения, а также улично-дорожной сетью населенного пункта. Автодороги федерального значения на территории сельского поселения отсутствуют.

Внешние транспортные связи сельского поселения осуществляются по автомобильной дороге регионального значения «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп». Указанная автомобильная дорога проходит через центральную часть населенного пункта.

Муниципальное образование характеризуется транзитным транспортным положением. Главной транспортной проблемой для Кызыл-Урупского СП выступает низкое качество покрытия дорог в населенном пункте поселения.

Для усиления выгод транспортно-географического положения поселения предлагается реконструкция и строительство новых автодорог в МО:

– Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп»;

– Реконструкция существующих одноколейных мостов;

– Организация движения транспорта и развитие системы общественного транспорта.

Предгорненское сельское поселение.

Транспортно-географическое положение планируемого муниципального образования муниципального образования, как и в региональном масштабе можно так и на локальном, внутрирайонном уровне, можно назвать окраинным. Главным транспортным преимуществом территории Предгорненского СП выступает его расположение в зоне транспортной оси Черкесск – Майкоп.

Автодорожная сеть сельского поселения представлена проходящими через его территорию автомобильной дорогой регионального значения, а также улично-дорожной сетью населенного пункта. Автодороги федерального значения на территории сельского поселения отсутствуют.

Внешние транспортные связи сельского поселения осуществляются по автомобильной дороге регионального значения «Нижний Бескес – Подскальное - Сладкое». Указанная автомобильная дорога проходит через центральную часть населенного пункта.

Муниципальное образование характеризуется транзитным транспортным положением. Главной транспортной проблемой для Предгорненского СП выступает низкое качество покрытия дорог в населенном пункте поселения.

Для усиления выгод транспортно-географического положения поселения проектом генерального плана предлагается реконструкция и строительство новых автодорог в МО:

– Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Нижний Бескес – Подскальное - Сладкое»;

– Реконструкция существующих одноколейных мостов;

– Организация движения транспорта и развитие системы общественного транспорта.

Медногорское городское поселение.

Транспортно-географическое положение планируемого муниципального образования муниципального образования, как и в региональном масштабе можно так и на локальном, внутрирайонном уровне, можно назвать центральным. Главным транспортным преимуществом территории Медногорского ГП выступает его расположение в зоне транспортной оси Медногоркий – Зеленчукская – Карачаевск – Черкесск.

Центральный населенный пункт – п.г.т. Медногорский находится в зоне получасовой доступности до районного центра.

Автодорожная сеть городского поселения представлена проходящими через его территорию автомобильной дорогой регионального значения, а также улично-дорожной сетью населенного пункта. Автодороги федерального значения на территории городского поселения отсутствуют.

Внешние транспортные связи городского поселения осуществляются по автомобильной дороге регионального значения «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп». Указанная автомобильная дорога проходит через центральную часть населенного пункта.

Муниципальное образование характеризуется транзитным транспортным положением. Главной транспортной проблемой для Медногорского ГП выступает низкое качество покрытия дорог в населенном пункте поселения.

Для усиления выгод транспортно-географического положения поселения проектом генерального плана предлагается реконструкция и строительство новых автодорог в МО:

– Реконструкция автомобильной дороги регионального значения «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп»;

– Реконструкция существующих одноколейных мостов;

– Организация движения транспорта и развитие системы общественного транспорта.

3.2. Распределение транспортных потоков по сети дорог.

Основой транспортной сети Урупского района является автомобильная дорога регионального значения, имеющая меридиональное направление, - автодорога Майкоп-Карачаевск на участке Майкоп – Зеленчукская км 202+292 – км 241+731 (в границах КЧР). Дорога имеет широтное направление, её протяжённость в границах Урупского района составляет 39,439 км. Данная автомобильная дорога является основой районной системы расселения, вдоль неё расположены населённые пункты: станица Преградная (административный центр района), Псемен, Курджиново, Ершов. В непосредственной близости от автомобильной дороги расположены населённые пункты Предгорное, Подскальное, Медногорский. Автомобильная дорога Майкоп-Карачаевск на участке Майкоп – Зеленчукская км 202+292 – км 241+731 (в границах КЧР) является важнейшей планировочной осью не только для Урупского района, но и для Карачаево-Черкесской Республики в целом.

Развитие данного транспортного направления является весьма перспективным, что обозначено в документах территориального планирования федерального и регионального уровней, стратегических и программных документах. Автомобильная дорога Майкоп-Карачаевск на участке Майкоп – Зеленчукская км 202+292 – км 241+731 (в границах КЧР) находится в удовлетворительном состоянии. Однако технические параметры не соответствуют современным требованиям. Другие автомобильные дороги в северной части Урупского района характеризуются худшим состоянием, чем автодорога Майкоп-Карачаевск на участке Майкоп – Зеленчукская км 202+292 – км 241+731 (в границах КЧР). Тем не менее, доступ к населённым пунктам по автомобильным дорогам с твёрдым покрытием обеспечивается. Дороги в северной части района требуют проведения мероприятий по защите их от воздействия чрезвычайных ситуаций природного характера, так как они подвержены воздействию паводков, селей, оползней и каменных обвалов.

Наихудшая ситуация сложилась в отношении автомобильной дороги, связывающей северную часть района с южной частью системы расселения – населёнными пунктами Азиатский, Рожкао, Дамхурц, Загедан и Пхия.

Фактически дорога в этом направлении доступна только для движения по ней специальной техники. Кроме того, дорога доступна только сезонно. Инженерные сооружения на данной автодороге не соответствуют требованиям, предъявляемым к таким сооружениям.

Данная проблема имеет наибольшее значение для градостроительной системы Урупского района. Отсутствие автодороги делает невозможным обеспечение постоянного сообщения населения, проживающего в южной части Урупского района, что при отсутствии нормальной социальной

инфраструктуры, обеспечивающей население доступными благами, является серьезным препятствием для закрепления системы расселения.

Во внутреннем пассажирском транспорте выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный, осуществляется движение исключительно проживающих и работающих в указанной зоне участников ДД, малой интенсивности.

Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими междугородние перевозки.

На основании вышеизложенного, а также в связи с тем, что конкретный маршрут движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов разрабатывается в зависимости от заявки перевозчика и конечного пункта назначения, можно сделать вывод о том, что внесение дополнительных предложений в рамках КСОДД по организации движения подобных транспортных средств нецелесообразно.

3.3. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.

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

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

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в ДД.

Представляется целесообразным подразделять информацию о ДД на три группы:

- дорожную,
- внедорожную,
- обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью ТСОДД.

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

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке ТС. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы. Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести ТС к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами.

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях. Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев ТС. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб. Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива. Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

В рамках разработки КСОДД Урупского муниципального района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования с учетом сложившихся условий являются достаточными.

С целью совершенствования информационного обеспечения участников ДД КСОДД целесообразно выполнение мероприятия по установке ДЗ 6.10.1 «Указатель направлений»:

«пгт. МЕДНОГОРСКИЙ» по АД «Майкоп - Карачаевск» в ст. Преградная на пересечении с ул. Красная;

«х. БОЛЬШЕВИК» по АД «Майкоп - Карачаевск» в ст. Преградная на пересечении с ул. Красная;

«а. КЫЗЫЛ-УРУП» по АД «Майкоп - Карачаевск» в ст. Преградная на пересечении с ул. Красная;

«с. УРУП» по АД «Майкоп - Карачаевск» в ст. Преградная на пересечении с ул. Красная, а также на пересечении с АД «подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп»;

«п. ПХИЯ», «п. ЗАГЕДАН», «п. ДАМХУРЦ», «п. РОЖКАО», «п. АЗИАТСКИЙ», «п. ЗАКАН» по АД «Майкоп - Карачаевск» в п. Псемен в районе пересечения с АД «Псемен – Пхия»;

«ЗАКАН» по АД «Псемен – Пхия»;

«х. ЕРШОВ», «х. ПЕРВОМАЙСКИЙ» по АД «Майкоп - Карачаевск» в районе пересечения с АД «Подъезд к х. Ершов – х. Первомайский»

«п. ПОДСКАЛЬНОЕ», «п. ПРЕДГОРНОЕ» по АД «Майкоп - Карачаевск» в с. Курджиново на пересечении с АД «Нижний Бескес – Подскальное - Сладкое».

3.4. Организация движения маршрутных транспортных средств, пропуска транзитных транспортных потоков и грузовых транспортных средств.

Обустройство ОПОТ на территориях сельских поселений Урупского района выполнено до вступления в силу СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», регламентирующего необходимость по размещению:

на магистральных улицах и дорогах регулируемого движения в пределах застроенной территории пешеходных переходов в одном уровне с интервалом 200-300 м.;

остановочных пунктов общественного транспорта на линиях пассажирского транспорта в пределах территории поселений

для автобусов - 400-600 м;

экспресс-автобусов - 800-1200 м.

Остановочный пункт на участках дорог в пределах населенных пунктов должен состоять из следующих элементов:

- остановочная площадка;
- посадочная площадка;
- заездной «карман»;
- боковая разделительная полоса;
- тротуары и пешеходные дорожки;
- автопавильон;
- пешеходный переход;
- скамья;
- урна для мусора;
- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения);
- освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

При прохождении дорог по территории населенных пунктов остановочные пункты размещают с обеспечением следующих требований:

на дорогах скоростного и улицах непрерывного движения - вне габаритов проезжей части в непосредственной близости от внеуличных пешеходных переходов, на боковых проездах (в случае их наличия);

на магистральных дорогах и улицах общегородского значения с регулируемым движением и районных при уровне загрузки не более 0,6 - в габаритах проезжей части;

на магистральных дорогах и улицах с проезжей частью в одну-две полосы движения в одном направлении при уровне загрузки более 0,6 - в заездных «карманах»;

Остановочные пункты на магистралях районного значения следует размещать за перекрестком или за наземным пешеходным переходом на расстоянии не менее 25 м и 5 м соответственно.

Длину остановочной площадки принимают в зависимости от одновременно стоящих транспортных средств из расчета 20 м на один автобус или троллейбус, но не более 60 м.

Ширину посадочной площадки следует принимать в зависимости от пассажирооборота остановочного пункта, но не менее 1,5 м.

Посадочную площадку размещают в пределах тротуара или полосы, отделяющей проезжую часть от тротуара.

Возвышение посадочной площадки над остановочной площадкой должно составлять 0,20 м.

С целью обеспечения безопасных условий движения на перегонах улиц с проезжей частью шириной менее 15 м расстояние между остановочными пунктами автобусов и троллейбусов встречных направлений следует принимать от 30 до 50 м один от другого.

Посадочные площадки на всех остановочных пунктах в районах с холодным климатом должны быть, как правило, оборудованы павильонами для пассажиров, а в районах с умеренным или жарким климатом - навесами.

В павильонах должны быть установлены скамья и урна для мусора.

С целью обеспечения упорядочивания посадки и высадки пассажиров и канализирования пешеходных потоков необходимо проведение комплекса последовательных мер по строительству новых и приведению существующих ОПОТ в соответствие требованиям действующего законодательства.

Интенсивное транзитное движение и движение грузовых ТС осуществляется по АД регионального значения, проходящим по территории сельских поселений.

Реализация предусмотренных КСОДД мероприятий позволит обеспечить безопасность участников ДД без ограничения движения вышеуказанных ТС.

На основании данных полученных в первом этапе разработки КСОДД была выявлена необходимость проведения следующих мероприятий.

	Мероприятие	**Кол-во, шт.**
	Преградненское сельское поселение	
1	обустройство ОПОТ при въезде-выезде в х. Большевик	1
2	обустройство существующих ОПОТ по АД «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп»	4
3	обустройство существующих ОПОТ в ст. Преградная: по ул. Красная в районе пересечения с ул. Голоколосовой, пер. Школьный, ул. Аксановых, ул. Проточная, ул. Свободы; по ул. Первомайская в районе дома № 65 и в районе мечети	12
	<u>Загеданское</u> сельское поселение	

1	обустройство ОПОТ по АД «Псемен - Пхия» в п. Дамхурц, п. Загедан, п. Пхия	5
<u>Курджиновское</u> сельское поселение		
1	обустройство ОПОТ по АД «Псемен - Пхия» в п. Азиатский, п. Рожкао	4
2	обустройство существующих ОПОТ в с. Курджиново по ул. Гагарина в районе пересечения с ул. Набережная, по ул. Шоссейная в районе пересечения с АД «Майкоп – Карачаевск», а также обустройство ОПОТ при движении в сторону пер. Московский, на пересечении с пер. Московский, ул. Школьная, в районе автостанции.	8
3	обустройство существующих ОПОТ на АД «Майкоп – Карачаевск» при въезде в п. Псемен, при пересечении с ул. Комарова, в районе пересечения ул. Ставропольская и ул. Шоссейная	6
<u>Кызыл-Урупское</u> сельское поселение		
1	обустройство конечного ОПОТ в а. Кызыл-Уруп	1
<u>Предгорненское</u> сельское поселение		
1	обустройство ОПОТ по в х. Ершов на пересечении ул. Пролетарская и ул. Шоссейная	2
2	обустройство ОПОТ по в х. Подскальное на пересечении ул. Набережная и ул. Шоссейная	1
3	обустройство ОПОТ в п. Предгорное в районе пересечения у. Шоссейная с пер. Второй	2
<u>Урупское</u> сельское поселение		
1	обустройство ОПОТ на АД «Медногорское - Уруп» в районе ГОК	2
2	обустройство ОПОТ в с. Уруп: по ул. Красная в районе пересечений с ул. Первомайская, ул. Калинина, ул. Пионерская, ул. Мира, в районе проходной ГОК обустроить конечный ОПОТ	7
Медногорское городское поселение		
1	обустройство ОПОТ в п.г.т. Медногорский на АД «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп» - «подъезд к ул. Широкая» - ул. Гагарина, а также в районе ГОК.	4
2	обустройство ОПОТ в п.г.т. Медногорский по ул. Бардина в районе дома № 5	2

В рамках КСОДД не предлагается дополнительных мероприятий по ограничению доступа ТС на определенные территории. В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования

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

Для удобства реализации работ по обустройству ОПОТ в рамках КСОДД были разработаны типовые схемы реализации указанных мероприятий.

Схема 1.

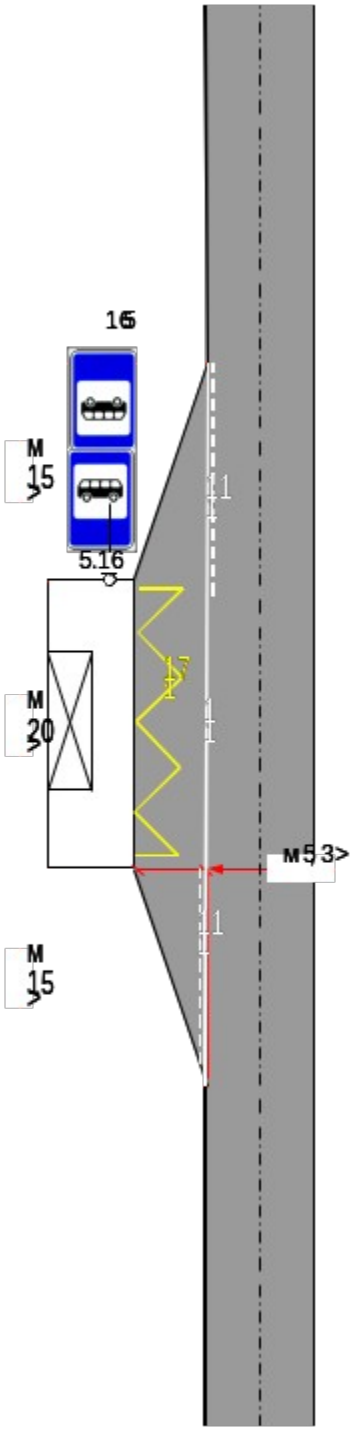
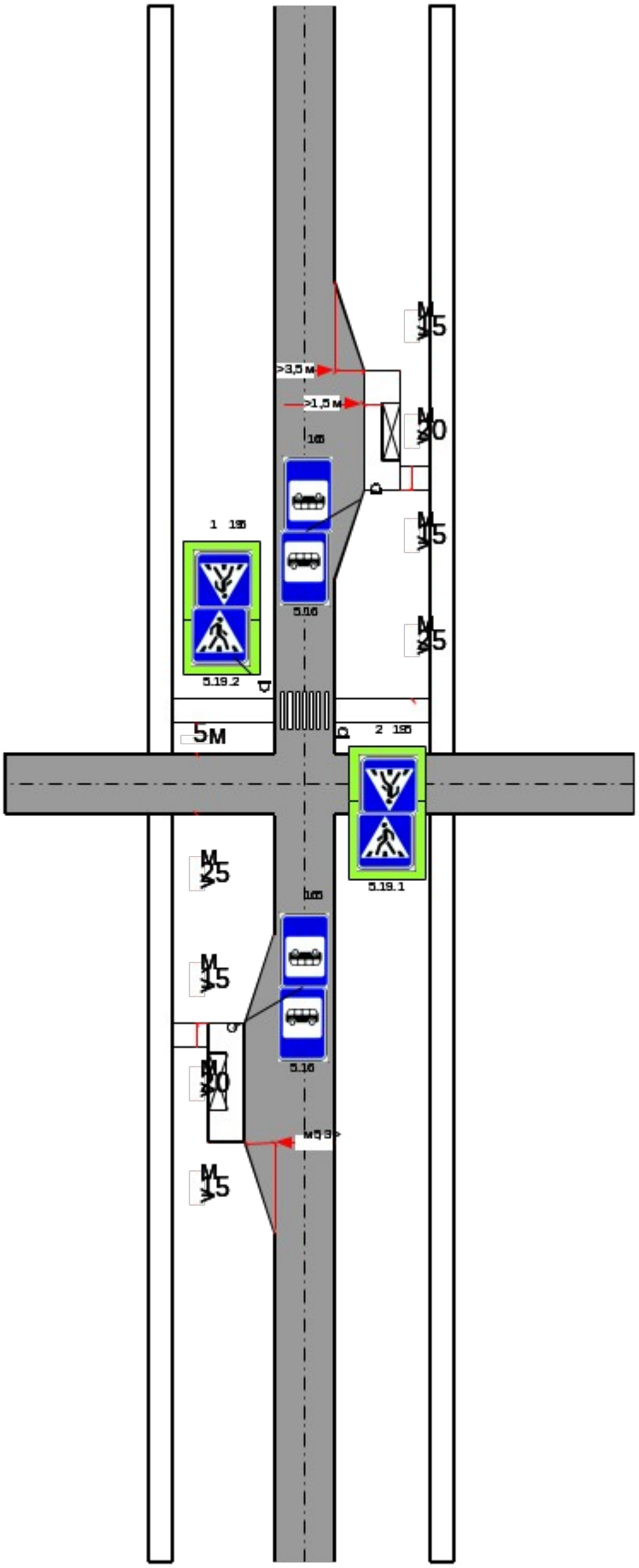


Схема 2.


>3,5 м
>1,5 м
1.16
1 1.95
5.16
5.19.2
5м
2 1.95
5.19.1
1.65
5.16
м 5 3>
15
20
15
15
25
15
20
15

Урупский район является динамично развивающимся регионом. В настоящее время на территории района планируется строительство нескольких предприятий горно-добывающей отрасли. Завершено строительство дробильно-сортировочного комплекса в с. Курджиново. Планируется строительство цементного завода. Наращивают темпы производства существующие промышленные предприятия.

На территории Урупского района документом территориального планирования федерального уровня предполагается строительство железнодорожной ветки Кисловодск - Черкесск – Адлер, а также автомобильной дороги федерального значения. Строительство данной железной дороги отнесено к мероприятиям второго этапа, срок реализации которых определён до 2030 года. В связи с чем изменится объем и характер передвижения населения и перевозок грузов на территории района. Второй этап реализации схемы базируется на Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р, и включает:

- создание рынка конкурентоспособных транспортных услуг для обеспечения потребностей интенсивного инновационного развития экономики и улучшения ка-чества жизни населения, повышения конкурентоспособности, производительности и рентабельности транспортных систем;
- выход на мировой уровень технологического и технического развития транспорта;
- создание резервов, необходимых для обеспечения ускоренного развития транспортной системы и повышения ее конкурентоспособности, эффективности и качества транспортного обслуживания, создания инфраструктурных условий для развития новых «точек» экономического роста в стране;
- расширение опорной транспортной сети;
- реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС и с другими государствами.

По своему географическому положению Урупский муниципальный район обладает потенциалом для перспективного развития мощной транспортной системы.

Транспортная инфраструктура района включает:

- 209 км республиканских автодорог,
- 316 км местных автодорог,
- 327 км ведомственных дорог,
- 1 автобусный вокзал и 1 автостанция,

- 18 мостов и путепроводов.

Автомобильный общественный транспорт является самым распространенным, наиболее гибким и массовым видом транспорта. Он занимает ведущее место в обеспечении транспортного обслуживания населения района.

Рынок услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом сформирован. Транспортное обслуживание осуществляется на конкурсной основе с привлечением к перевозкам пассажиров организаций различных форм собственности и индивидуальных предпринимателей, имеющих разрешительные документы на осуществление данного вида деятельности.

В основу формирования рынка услуг положено соблюдение равных условий развития предпринимательства и конкуренции, равенство прав и обязанностей юридических лиц и предпринимателей при осуществлении транспортной деятельности.

Маршрутная сеть автомобильного пассажирского транспорта организована с учетом потребностей в перевозках населения, является в настоящее время оптимальной и удовлетворяет платежеспособный спрос населения в пассажирских перевозках.

Маршрутная сеть состоит из автобусных маршрутов. Перевозки пассажиров автомобильным транспортном общего пользования осуществляются юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями.

На маршрутной сети работают 6 автобусов различной вместимости. Транспортная инфраструктура автобусных пассажирских перевозок располагает 1 автовокзалом и 1 автостанцией. В основном все остановочные пункты маршрутов транспорта общего пользования оборудованы посадочными площадками.

К основным перспективам инноваций на автомобильном транспорте относятся следующие:

- увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием;
- повышение мобильности населения района до уровня городских населенных пунктов республики;
- снижение дифференциации в доступности транспортных услуг населенных пунктов района и социальных групп населения;
- повышение экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок, оптимизация транспортных издержек экономики, повышение доступности транспортных услуг для населения;
- обновление, модернизация и пополнение автомобильного транспорта с улучшенными технико-экономическими характеристиками, модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы;
- разработка и внедрение современных моделей и методов оценки и прогнозирования тенденций развития автотранспортной отрасли,

формирование спроса на перевозки и услуги автомобильного транспорта, его воздействия на состояние окружающей среды и здоровья населения, безопасности и антитеррористической защищенности автотранспортных средств;

- совершенствование нормативно-правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность.

В то же время, Урупский муниципальный район несет значительные потери от низкой конкурентоспособности транспортной системы. Его экономический рост сдерживается отсутствием в сфере пассажирского транспорта возможностей обеспечения необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов.

Износ основных производственных фондов транспорта по отдельным группам достиг 55 - 88 процентов. Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и инновационного развития недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли. Также больший процент существующих дорог не соответствует необходимым требованиям, представляемым к нормальной эксплуатации дорожного полотна.

Общими причинами неудовлетворительного состояния, как мостовых сооружений, так и дорог являются длительные сроки нахождения в эксплуатации, недостаточный уровень ремонта и содержания, сложные климатические условия и влияние неблагоприятных природных факторов.

В целом, главные особенности развития транспортной сети на территории района можно представить следующим образом:

- отсутствие иных видов транспортных путей, кроме автомобильных дорог, на территории района;
- несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки;
- неравномерность распределения всей сети дорог по территории;
- тупиковая транспортная схема в южной части района;
- наличие в сети дорог, особенно в южной части района, дорог, не имеющих асфальтового покрытия;
- невозможность круглогодичного использования опорной транспортной сети района;
- наличие мостов с недостаточным габаритом и грузоподъемностью, техническим состоянием, не соответствующим установленным требованиям;
- отсутствие обходов населённых пунктов;
- отсутствие на отдельных дорогах автомобильного сервиса и необходимых обустройств;
- отсутствие сооружений инженерной защиты при строительстве элементов транспортной инфраструктуры на территории района, что обусловлено высоким риском возникновения чрезвычайных ситуаций природного характера;
- несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли;

- недоиспользование транзитного потенциала через территорию района ;
- низкая конкурентоспособность перевозчиков на рынке.

В муниципальном районе представлено одно предприятие по работе транспортных средств общего пользования — ОАО «Урупавтотранс».

На балансе предприятия для обслуживания пассажирских перевозок стоит 11 единиц автотранспорта.

Пассажирооборот с 2015 по 2018 год составил на пригородных маршрутах 15367,8 тыс. пасс. км., на междугородних маршрутах 9323,3 тыс. пасс. км.

Предприятие обслуживает следующие междугородние маршруты: Преградная – Ставрополь, Преградная – Пятигорск, Курждиново – Черкесск.

На момент разработки КСОДД схемы опасных участков, необходимые для проведения анализа безопасности пассажирских перевозок на указанных маршрутах, предоставлены только по маршруту Преградная – Пятигорск. Данная схема, утвержденная и согласованная органами ГИБДД в 2006 году устарела и требует координальной переработки.

Также, в связи с изменением действующего законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, имеется острая необходимость скорейшего приведения всех схем опасных участков в соответствие с требованиями нормативно-правовых актов Российской Федерации.

Согласовано:
Начальник ГИБДД
Урупского РОВД
А.М. Шептукин
2006 г.

«Утверждаю»
Генеральный директор
ОАО «Урупавтотранс»
И.М. Биджиев
2006 г.

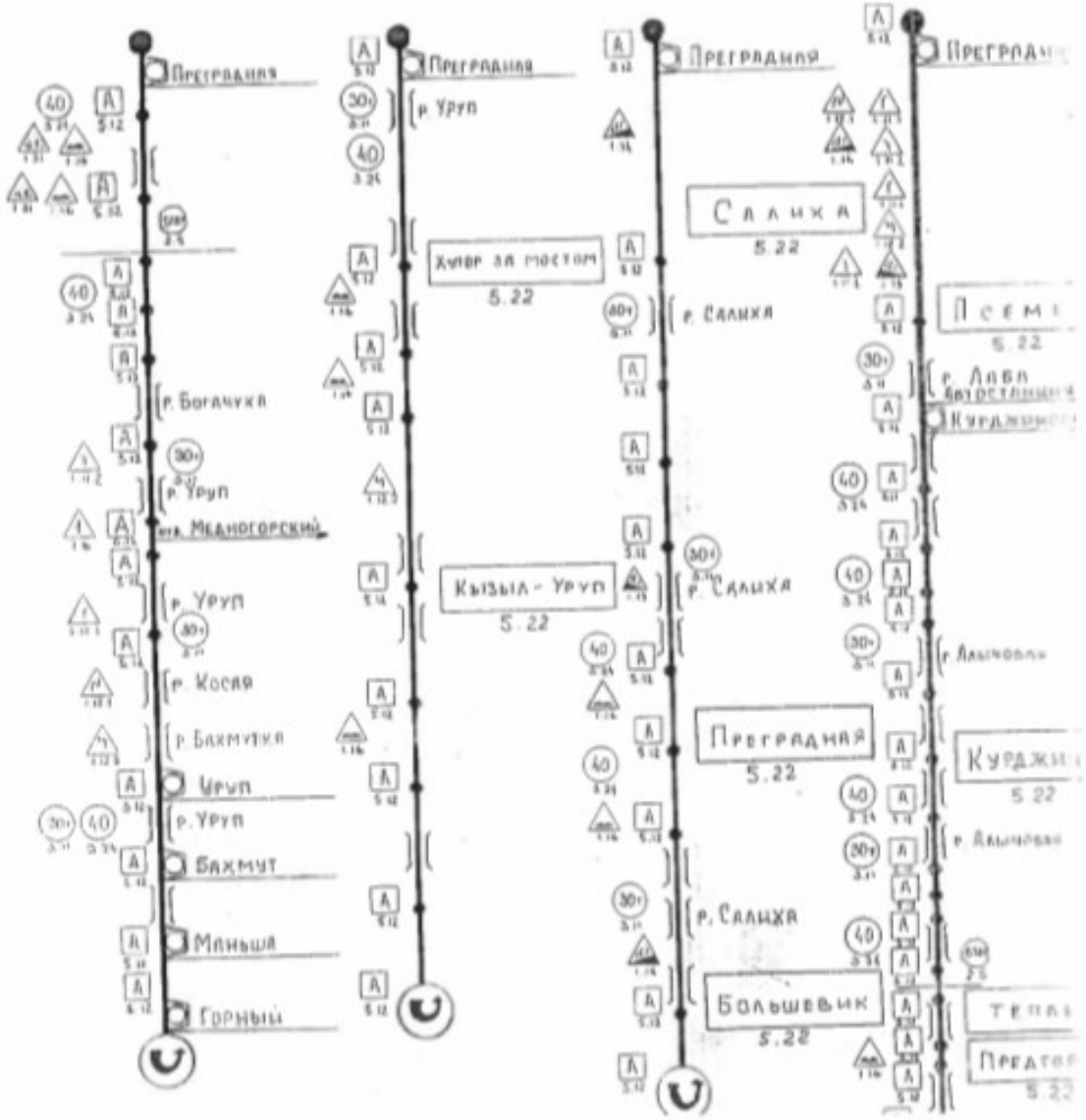
Схема опасных участков пригородных маршрутов обслуживаемых ОАО «Урупавтотранс».

«Преградная - Медногорский - Горный».

«Преградная - Кызыл - Уруп».

«Преградная - Салиха - Большевик».

«Преградная - Курджиново - Подскальный».



Согласовано:
ГИБДД Ставропольского
« Утверждаю »
Генеральный директор
ОАО « Урупавтотранс »
И.М. Биджиев
АВТОБУСНОГО МАРШРУТА
Суворовская
Р. Дарья
Победа
Свобода
Отв. Ново Благодарный
Лермонтов
Вин-Сады
г. Пятигорск
Красногорская
Важный
Р. Кубань
Усть-Джегута
Р. Джегута
Р. Джеганас
Автовокзал
Черкесск
Р. Овечка
Кавказский
Мичуринский
Кавказ
ДПС
Октябрьский
Р. Кума
Суворовская
Автовокзал
Прегрудная
Р. Уруп
ДПС
Р. Тёплая
Кобу-Баши
Р. Калинка
Р. Кичмалка
Р. Бол. Карабежгонка
Р. Карабежгонка
Кавказ
Р. Бол. Зеленчук
Автовокзал
Зеленчукская
Р. Хуса
Р. Мяртха
Р. Аксаут
Автостанция
Кардоникская
Р. Кардоник
Р. Андрикот
Р. Кубань
Сары-Тюз

Генеральный директор
ОАО «Урупавтотранс»
Н.И. Биджиев
2006 г.

Схема автобусного маршрута «Уруп - Черкесск» с указанием опасных участков, линейных и дорожных сооружений.

Анализ отдельных аспектов несоответствия транспортной системы потребностям социально-экономического развития района показывает, что они не являются проблемами отдельных видов транспорта, а носят комплексный характер. Существующие ограничения связаны, по сути, с отсутствием единой транспортной системы.

3.5. Скоростные режимы движения транспортных средств на отдельных участках дорог.

Превышение скорости и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям ДД практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть ДТП.

Высокие скорости повышают риск попадания в ДТП по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением ТС, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники ДД могут неправильно оценить скорость его ТС. 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. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. С целью снижения уровня аварийности и повышения БДД необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима.

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных АД это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по территории населенных пунктов, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является опасным.

В настоящее время на территории Урупского муниципального района ограничение скоростного режима введено в местах скопления детей и местах массового притяжения граждан.

Проведенный анализ показал, что на территории Урупского муниципального района расположены участки УДС, на которых принудительное ограничение скоростного режима движения осуществляется путем применения ИН без обустройства указанных ТСОДД ДЗ 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 1.17 «Искусственная неровность» и линиями дорожной разметки.

В соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 ДЗ 3.24 «Ограничение максимальной скорости» применяют для запрещения движения всех транспортных средств со скоростью выше указанной на знаке при необходимости введения на участке АД иной максимальной скорости, чем на предшествующем участке.

При ограничении скорости движения на опасных участках АД (крутые повороты, необеспеченная видимость встречного автомобиля, сужение дороги и т.п.) зона действия знака должна соответствовать протяженности опасного участка.

Если на данном участке устанавливают максимальную скорость, отличающуюся от максимальной скорости движения на предшествующем

участке на 20 км/ч и более, применяют ступенчатое ограничение скорости с шагом не более 20 км/ч путем последовательной установки знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» на расстоянии 100-150 м друг от друга.

Значение скорости, указываемое на ДЗ, должно соответствовать конструкции неровности.

С целью ОБДД в рамках реализации мероприятий по совершенствованию ОДД КСОДД предусмотрены мероприятия по снижению скоростного режима движения ТС на участках АД, непосредственно прилегающих к территориям ОУ, и в местах расположения нерегулируемых ПП с большими значения интенсивностей движения пешеходов.

В рамках КСОДД разработаны типовые схемы обустройства участков АД в местах ограничения скоростного режима и установки ИН.

Схема 1.

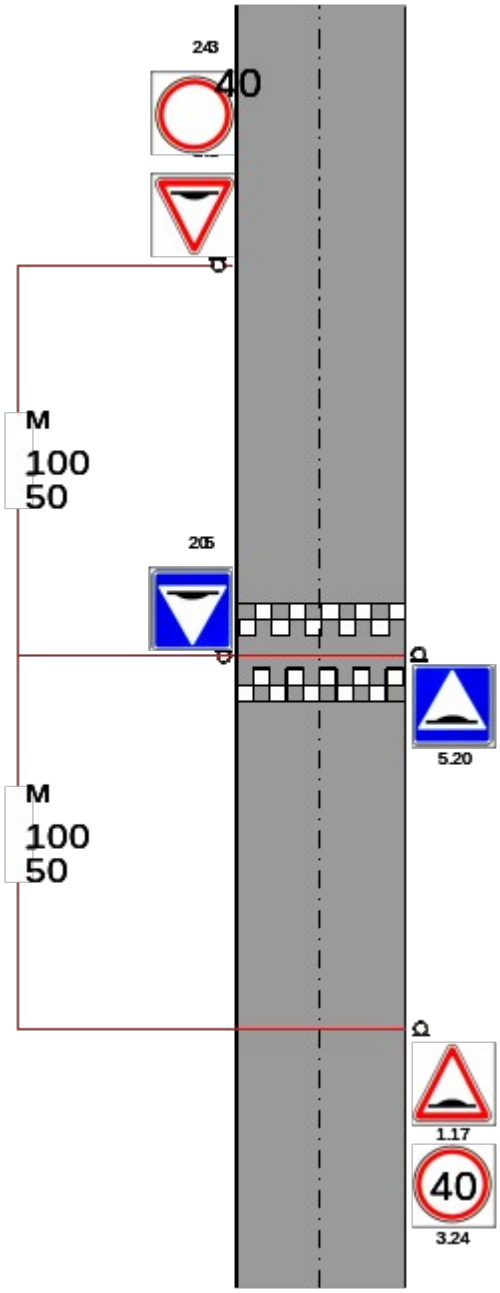
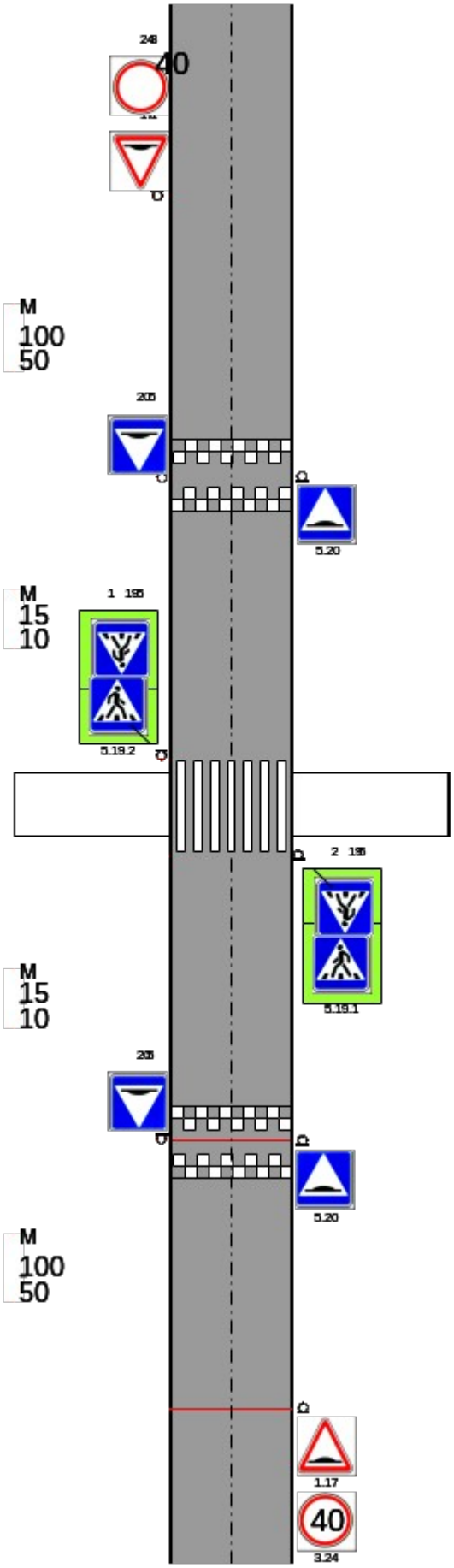


Схема 2.



3.6. Формирование единого парковочного пространства.

Анализ современного состояния транспортной инфраструктуры, системы ОДД, научных исследований в области ОДД показывает высокую актуальность направления, связанного с разработкой развития и управления парковочными системами.

Дефицит парковочного пространства выдвигает на одно из центральных мест в транспортных проблемах задачу комплексного решения управления парковками.

Ситуация осложняется бесконтрольной парковкой ТС, в связи с чем снижается уровень БДД и пропускная способность УДС.

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку ТС, вопреки действию запрещающих ДЗ, а также повысить уровень БДД и снизить социальную напряженность населения.

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории Урупского муниципального района. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований и геоинформационных сервисов в сети интернет.

Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на УДС.

В настоящий момент ввиду наличия достаточного количества свободных земельных участков, владельцы ТС самостоятельно устраивают парковки в удобном для них месте. Самостоятельное устройство парковок может повлечь за собой затруднение движения, нарушение правил парковки, нерегламентированное использование участков может стать причиной нарушения границ линий отвода различных видов коммуникаций (газопроводы, водопроводы, линии электропередач и т.д.), ТС, припаркованные на самостоятельно устроенных парковках, могут мешают движению пешеходов. Парковка на газонах влечет за собой распространение грязи по УДС, что негативно складывается на здоровье жителей.

Наиболее актуальна проблема недостатка парковочных мест для населённых пунктов – ст. Преградная, с. Курджиново и пгт. Медногорский.

В результате исследования парковочного пространства и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;
- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей;
- слабый контроль существующего парковочного пространства.

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- увеличение числа парковочных мест;

- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах; (задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах);

- изменения градостроительных требований к застройщикам.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей. Следовательно, необходимое количество парковочных мест в настоящее время составляет:

	Населенный пункт	**Тип**	**Население**	**Паркоместа, шт.**
1	Азиатский	поселок	40	14
2	Большевик	хутор	106	37
3	Дамхурц	поселок	16	5
4	Ершов	хутор	128	45
5	Загедан	поселок	66	23
6	Курджиново	село	5994	2140
7	Кызыл-Уруп	аул	1288	460
8	Медногорский	рабочий поселок	5344	1908
9	Первомайский	хутор	0	0
10	Подскальное	село	221	78
11	Преградная	станица	7466	2666
12	Подгорное	село	458	163
13	Псемен	село	899	321
14	Пхея	поселок	151	53
15	Рожкао	поселок	108	38
16	Уруп	село	1399	499
	ИТОГО:			**8450**

Ввиду преобладания на территории Урупского муниципального района индивидуальной жилой застройки, позволяющей осуществлять парковку и хранение ТС на территории частных земельных участков, предлагается, с учетом существующей необходимости, организовать комплекс мероприятий по обустройству дополнительных парковочных мест у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль УДС.

Мероприятия по обустройству парковочных мест целесообразно выполнять в рамках работ по капитальному ремонту АД.

На основании вышеизложенного, а также в связи с тем, что на территории Урупского района отсутствует централизованная служба эвакуации транспортных средств, вопрос размещения специализированных стоянок для задержанных транспортных средств предлагается рассмотреть в рамках создания соответствующей службы эвакуации.

В свою очередь, считаем целесообразным приобретение для указанных нужд 2 единиц специализированной техники с постоянной дислокацией в ст. Преградная и с. Курджиново. Ориентировочная стоимость указанной техники составляет 7 000 тыс. руб.

3.7. Мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения (ОДД).

С целью совершенствования и обеспечения БДД и приведения УДС в состояние, удовлетворяющее требованиям нормативной документации на территории Урупского муниципального района необходимо выполнить следующие мероприятия:

с. Курджиново

По ул. Гагарина необходимо:

- на пересечении с ул. Советская обустроить пешеходный преход дорожными знаками и разметкой;
- обустроить искусственную дорожную неровность в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения;
- построить пешеходные подходы и тротуар к детскому саду.

- в районе пересечения с ул. Набережная выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения, а также подходы к пешеходному переходу;

По ул. Шоссейная:

- на пересечении с АД «Майкоп - Карачаевск» выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения;

-выполнить строительство пешеходного тротуара;

- выполнить строительство дополнительного ОПОТ в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения при движении в строну пер. Московский;

- на пересечении с пер. Московский выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения;

- на пересечении с ул. Школьная выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с требованиями безопасности дорожного движения;

По ул. Школьная в районе муниципального общеобразовательного учреждения основной общеобразовательной школы с. Курджиново выполнить полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения, а также выполнить асфальтирование участка автомобильной дороги.

По ул. Шоссейная в районе автостанции обустроить ОПОТ с асфальтированием заездного кармана и установкой дорожных знаков.

В с. Бескес в районе муниципального общеобразовательного учреждения основной общеобразовательной школы с. Бескес выполнить полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения, а также выполнить асфальтирование участка автомобильной дороги.

В районе муниципального общеобразовательного учреждения средней общеобразовательной школы № 1 с. Курджиново:

- выполнить полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения, а также выполнить асфальтирование участка автомобильной дороги. Выполнить переустановку стоек дорожных знаков, расположенных на недостаточном расстоянии друг от друга;

- выполнить перенос искусственной дорожной неровности от пешеходного перехода;
- выполнить строительство подходов к пешеходному переходу;
- выполнить строительство пешеходного тротуара.

Выполнить строительство и реконструкцию мостовых сооружений на ул. Подгорная, Центральная, Н. Василенко.

Выполнить профилирование гравийных дорог с добавлением нового материала.

На территории населенного пункта необходимо:

- по всем асфальтированным улицам выполнить нанесение линий горизонтальной дорожной разметки;
- повсеместно выполнить замену изношенных дорожных знаков;
- установить знаки приоритета;
- обустроить участки улиц вблизи образовательных учреждений искусственными неровностями и дорожными знаками и пешеходными ограждениями;
- выполнить реконструкцию и строительство тротуаров;
- выполнить обустройство дополнительных пешеходных переходов вблизи социально значимых объектов и пересечений основных улиц;
- выполнить строительство и реконструкцию мостовых сооружений;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

с. Псемен

При въезде в с. Псемен необходимо:

- установить дорожные знаки 5.23.1 «Начало населенного пункта», 5.23.2 «Конец населенного пункта»;
- выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с нормативными требованиями обеспечения безопасности дорожного движения;
- выполнить строительство пешеходного тротуара.

- обустроить пешеходный переход на пересечении с пер. Грушовый.

Обустроить объекты дорожного сервиса дорожными знаками и разметкой;

На всем протяжении ул. Ставропольская выполнить строительство пешеходного тротуара.

- выполнить комплексное оборудование дорожными знаками и искусственными дорожными неровностями в соответствии с требованиями законодательства, участка автомобильной дороги в районе МОУ СОШ с. Псемен.

На пересечении ул. Ставропольская и ул. Советская необходимо поправить дорожные знаки.

На пересечении ул. Ставропольская и ул. Шоссейная необходимо выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с нормативными требованиями обеспечения безопасности дорожного движения, необходимо поправить дорожные знаки.

На пересечении с ул. Комарова необходимо выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с нормативными требованиями обеспечения безопасности дорожного движения.

а. Кызыл-Уруп

На автомобильной дороге Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп необходимо:

- установить дорожные знаки 5.23.1 «Начало населенного пункта», 5.23.2 «Конец населенного пункта»;
- установить дорожные знаки 1.26 «Перегон скота».

По ул. Чомаева необходимо:

- ремонт мостового сооружения при въезде в а. Кызыл-Уруп;

- строительство пешеходного тротуара;

- выполнить полный комплекс работ по обустройству искусственной дорожной неровности в районе дома № 1А

- выполнить комплексное оборудование дорожными знаками и искусственными дорожными неровностями в соответствии с требованиями законодательства, участка автомобильной дороги в районе МОУ СОШ а. Кызыл-Уруп, в том числе:

- заменить дорожные знаки 1.23 «Дети»;

- установить знаки дополнительной информации (таблички) 8.2.1 «Зона действия» на стойку дорожного знака 1.23 «Дети»;

- установить дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости 40 км/ч» на стойку совместно с дорожным знаком 1.17 «Искусственная неровность» по обе стороны ул. Чомаева;

- установить дорожные знаки 5.20 «Искусственная неровность» по обе стороны ул. Чомаева;

- строительство пешеходных подходов к пешеходному переходу;

- выполнить комплексное обустройство конечного ОПОТ, в том числе: установить дорожные знаки, выполнить ремонт и устройство асфальтобетонного покрытия.

Необходимо выполнить профилировку проезжих частей по всем улицам а. Кызыл-Уруп.

На территории населенного пункта необходимо :

- по асфальтированной улице выполнить нанесение линий горизонтальной дорожной разметки;
- повсеместно выполнить замену изношенных дорожных знаков;
- обустроить участки улиц вблизи образовательного учреждения искусственными неровностями и дорожными знаками;
- выполнить реконструкцию и строительство тротуаров;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

п.г.т. Медногорский

При въезде в населенный пункт «поселок городского типа Медногорский» необходимо:

- установить дорожные знаки 5.23.1 «Начало населенного пункта», 5.23.2 «Конец населенного пункта»;
- выполнить реконструкцию мостового сооружения через реку «Сероштайка (Кыча)» с ремонтом ограждений и тротуара ;
- установить дорожные знаки 2.6 «Преимущество встречного движения»;

На пересечении автомобильной дороги «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп» - «подъезд к ул. Широкая» - ул. Гагарина необходимо:

- обустроить пешеходный переход;
- выполнить ямочный ремонт проезжей части;
- дооборудовать пересечение дорожными знаками приоритета, в том числе знаками 8.13 «Направление главной дороги»

Ширины автомобильной дороги «подъезд к ул. Широкая» недостаточно для двустороннего движения. Необходимо:

- установить дорожные знаки 2.6 «Преимущество встречного движения»;
- выполнить профилировку проезжей части с добавлением нового материала;
- на пересечении с ул. Фаляхова установить дорожные знаки приоритета;

- на пересечении с ул. Светлая установить дорожные знаки приоритета;

На пересечении ул. Фаляхова с ул. Светлая необходимо установить дорожные знаки приоритета.

На пересечении ул. Светлая с ул. Широкая необходимо установить дорожные знаки приоритета.

По ул. Гагарина необходимо:

- выполнить замену дорожных знаков 3.27 «Остановка запрещена» по обе стороны ул. Гагарина;
- демонтировать дорожный знак 5.21 «Начало жилой зоны»
- заменить дорожный знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости 30 км/ч» на дорожный знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости 40 км/ч».

- выполнить перенос дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с установкой предупреждающих дорожных знаков;
- выполнить замену искусственной дорожной неровности и обустройство ее необходимыми дорожными знаками;

- на пересечении с ул. Комсомольская выполнить замену дорожных знаков приоритета;

- выполнить замену дорожного знака 3.27 «Остановка запрещена», демонтировать дорожный знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»;

- обустроить пешеходный переход через ул. Гагарина к рынку и автостанции.

- обустроить парковку по четной стороне в районе «Урупской центральной районной больницы» необходимыми дорожными знаками (обустроить дополнительные места для транспортных средств инвалидов);

- обустроить пешеходный переход через ул. Гагарина к «Урупской центральной районной больнице» в районе дома № 7 с обязательной установкой дорожных знаков, нанесением линий дорожной разметки и строительством асфальтированного пешеходного подхода.

- на пересечении с ул. Мира поправить дорожные знаки 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» по четной стороне ул. Гагарина.

По ул. Мира необходимо:

- обустроить пешеходный переход через ул. Мира в районе пересечения с ул. Гагарина с обязательной установкой дорожных знаков, нанесением линий

дорожной разметки и строительством асфальтированного пешеходного подхода;

- обустроить пешеходный переход через ул. Спортивная в районе пересечения с ул. Мира с обязательной установкой дорожных знаков, нанесением линий дорожной разметки и строительством асфальтированного пешеходного подхода;

- обустроить парковку с обязательным выделение парковочных мест для людей с ограниченными возможностями.

По ул. Спортивная необходимо:

- выполнить комплексное оборудование дорожными знаками и искусственными дорожными неровностями в соответствии с требованиями законодательства, участка автомобильной дороги в районе МОУ СОШ №1 п. Медногорский, в том числе:

- заменить дорожные знаки 1.23 «Дети»;

- установить знаки дополнительной информации (таблички) 8.2.1 «Зона действия» на стойку дорожного знака 1.23 «Дети»;

- установить дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости 40 км/ч» на стойку совместно с дорожным знаком 1.17 «Искусственная неровность» по обе стороны ул. Спортивная;

- установить дорожные знаки 5.20 «Искусственная неровность» по обе стороны ул. Спортивная;

- выполнить перенос дорожного знака 3.28 «Стоянка запрещена» на пересечение с ул. Мира;

- на пересечении с ул. Парковая установить дорожные знаки приоритета;

По ул. Парковая необходимо:

- выполнить нанесение линий дорожной разметки на всем протяжении улицы;

- построить участок тротуара от въезда во внутридворовую территорию дома № 2 до существующего тротуара по ул. Спортивная;

- выполнить реконструкцию существующего пешеходного тротуара вдоль всей ул. Парковая;

- на пересечении с ул. Бардина установить знаки приоритета;

По ул. Бардина необходимо:

- выполнить нанесение линий дорожной разметки на всем протяжении улицы;

- выполнить обустройство искусственных неровностей по ул. Бардина дорожными знаками в соответствии с требованиями ГОСТ;

- заменить дорожный знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости 30 км/ч» на дорожный знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости 40 км/ч».

- при установке дорожного знака 5.20 «Искусственная неровность» по четной стороне, конструктивно выделить стойку дорожного знака с целью обеспечения ее сохранности;

- заменить дорожные знаки 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход», привести в соответствие к единому типоразмеру;

- обустроить искусственную дорожную неровность в районе дома № 8 дорожными знаками 5.20 «Искусственная неровность»;

- обустроить парковку по четной стороне с установкой основных знаков и знака дополнительной информации (таблички) 8.6.1 «Способ постановки транспортного средства на стоянку»;

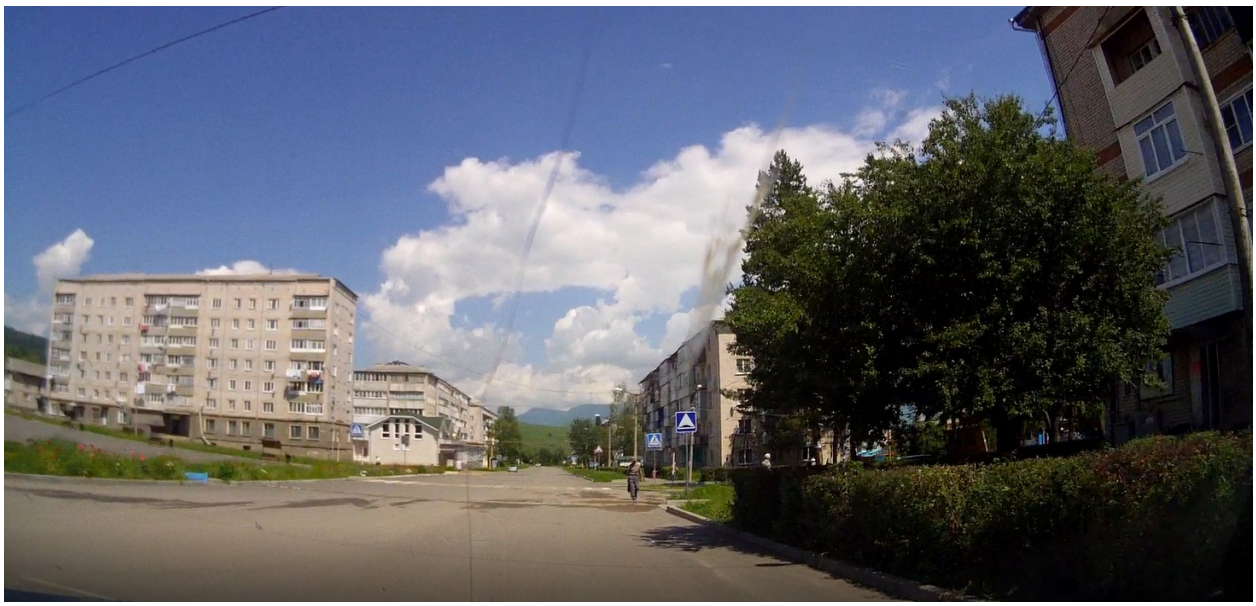
- обустроить 2 искусственные неровности в районе пересечения с ул. Мира знаками 3.24 «Ограничение максимальной скорости 40 км/ч» по нечетной и нечетной стороне;

- обустроить искусственную неровность знаками 5.20 «Искусственная неровность» по четной и нечетной стороне;

- в районе пересечения с пер. Первомайский установить знаки приоритета;

- обустроить пешеходные переходы через пер. Первомайский;

- на пересечении с ул. Мира заменить дорожные знаки 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход», привести в соответствие к единому типоразмеру;



- демонтировать подходы к ул. Бардина с нечетной стороны на пересечении с ул. Мира с целью недопущения хаотичного движения пешеходов;

- установить знаки, информирующие участников дорожного движения о запрете проезда по ул. Мира.

- обустроить 2 искусственные неровности в районе дома № 6 дорожными знаками 5.20 «Искусственная неровность» в полном объеме;

- демонтировать знаки 8.17 «Инвалид»;

- заменить дорожные знаки 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход», привести в соответствие к единому типоразмеру;

- выполнить комплексное оборудование дорожными знаками и искусственными дорожными неровностями в соответствии с требованиями

законодательства, участка автомобильной дороги в районе МОУ СОШ №1 п. Медногорский (здание начальной школы);

- Обустроить ОПОТ по нечетной стороне в районе дома № 5 (построить заездной карман, установить дорожные знаки 5.16);

- демонтировать пешеходный подход к проезжей части в районе дома № 5№»;

- на пересечении с ул. Комсомольская установить и заменить знаки приоритета;

- обустроить 2 пешеходных перехода через ул. Комсомольская и 1 через ул. Бардина;

- выполнить строительство ливневой канализации и профилирование проезжей части по ул. Бардина в районе дома № 2;

- выполнить реконструкцию пешеходной зоны, ведущей к автомобильной дороге «Уруп – Медногорский»;

По ул. Комсомольская необходимо:

- на пересечении с ул. Московская установить знаки приоритета;
- на пересечении с ул. Московская обустроить пешеходный переход;
- обустроить пешеходный переход через ул. Комсомольская в районе пересечения с ул. Московская с обязательной установкой дорожных знаков, нанесением линий дорожной разметки и строительством асфальтированного пешеходного подхода;
- выполнить строительство ливневой канализации;

- на пересечении с ул. Пионерская установить знаки приоритета;

- на пересечении с ул. Лесная установить знаки приоритета;

По ул. Лесная:

- в связи с тем, что ширины проезжей части недостаточно для организации двустороннего движения (3 – 3,5 метра) необходимо установить дорожные знаки 2.6 «Преимущество встречного движения»;

- на пересечении с пер. Первомайский установить знаки приоритета;

По пер. Первомайский:

- необходимо выполнить ремонт проезжей части от ул. Лесной до ул. Московская.

По ул. Московская:

- выполнить комплексное оборудование дорожными знаками и искусственными дорожными неровностями в соответствии с требованиями законодательства, участка автомобильной дороги в районе МОУ Лицей п. Медногорский;

- выполнить демонтаж пешеходного перехода на пересечении с ул. Лесная и пешеходного перехода в районе ул. Парковая;

- выполнить строительство участка тротуара по нечетной стороне ул. Московская,

- выполнить строительство пешеходных подходов к пешеходному переходу;

- выполнить перенос существующих дорожных знаков 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» ближе к пешеходному переходу;

- установить пешеходные ограждения по нечетной стороне ул. Московская;

- на пересечении с ул. Парковая необходимо установить знаки приоритета;

- построить участок тротуара от пересечения с пер. Первомайский

- на пересечении с пер. Первомайский необходимо установить знаки приоритета,

- на пересечении с пер. Первомайский необходимо обустроить пешеходные переходы через ул. Московскую и пер. Первомайский;

- выполнить ремонт тротуара по нечетной стороне ул. Москвская от пер. Первомайский.

По пер. Первомайский в связи с тем, что ширины проезжей части недостаточно для организации двустроннего движения (3 – 3,5 метра) необходимо установить дорожные знаки 2.6 «Преимущество встречного движения»;

- выполнить ремонт тротуара пер. Первомайский от ул. Московская до дома № 3.

На автомобильной дороге «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп» - в районе ОПОТ выполнить строительство пешеходных подходов к пешеходному переходу;

- установить дорожные знаки 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»;

- выполнить подсыпку и ремонт обочины, ямочный ремонт проезжей части;

- обустроить дополнительные остановки в районе горно-обогатительного комбината, выполнить ремонт тротуара.

На территории населенного пункта необходимо :

- по всем асфальтированным улицам выполнить нанесение линий горизонтальной дорожной разметки;
- повсеместно выполнить замену изношенных дорожных знаков;
- установить знаки приоритета;
- обустроить участки улиц вблизи образовательных учреждений искусственными неровностями и дорожными знаками и пешеходными ограждениями;
- выполнить реконструкцию и строительство тротуаров;
- выполнить обустройство дополнительных пешеходных переходов вблизи социально значимых объектов и пересечений основных улиц;
- рассмотреть возможность установки дорожных знаков 5.21 «Жилая зона», 5.22 «Конец жилой зоны» в районе въездов на внутридворовую и внутриквартальные территории;
- обустроить дополнительные парковочные места, в том числе для транспортных средств инвалидов;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

х. Большевик

На автомобильной дороге «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп» из ст. Преградная на х. Большевик необходимо:

- выполнить ремонт удерживающих ограждений;

- установить дорожные знаки 1.26 «Перегон скота».

При въезде-выезде в х. Большевик необходимо:

- установить дорожные знаки 5.23.1 «Начало населенного пункта», 5.23.2 «Конец населенного пункта»;
- обустроить остановочный пункт общественного транспорта.

Необходимо выполнить профилировку проезжих частей по всем улицам х. Большевик.

На территории населенного пункта необходимо:

- повсеместно выполнить установку дорожных знаков;
- выполнить профилировку проезжих частей улиц;
- обустроить остановочный пункт общественного транспорта;
- выполнить строительство уличного освещения;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

ст. Преградная

На автомобильной дороге Майкоп – Карачаевск – подъезд к ст. Преградная необходимо:

- выполнить обустройство ОПОТ дорожными знаками, разметкой, построить остановочный карман;

- выполнить ремонт автомобильного моста через реку «Уруп»

- обустроить ОПОТ в районе пересечения с дорогой, ведущей к очистным сооружениям;

- выполнить обустройство объекта сервиса дорожными знаками и дорожной разметкой;

По ул. Красная необходимо:

- на пересечении с ул. Голоколосовой выполнить установку дорожных знаков приоритета;

- на пересечении с ул. Голоколосовой выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с требованиями нормативной документации (заездной карман, дорожные знаки, разметка);

- районе дома №231 обустроить искусственную дорожную неровность предупреждающими дорожными знаками 1.17 «Искусственная неровность», 3.24 «ограничение максимальной скорости 40 км/ч».

- выполнить ремонт тротуара по обе стороны ул. Красная от пер. Зеленый;

- выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с требованиями нормативной документации (заездной карман, дорожные знаки, разметка);

- обустроить пешеходный переход между остановками в районе пересечения с пер. Школьный;

- в районе пересечения с ул. Аксановых выполнить обрезку деревьев, строительство пешеходных подходов, водопропускного сооружения для обустройства асфальтированного тротуара через ручей, выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с требованиями нормативной документации (заездной карман, дорожные знаки, разметка);

- выполнить комплексное оборудование дорожными знаками и искусственными дорожными неровностями в соответствии с требованиями законодательства, участка автомобильной дороги в районе МОУ СОШ №1 ст. Преградная;

- обустроить пешеходный подход к пешеходному переходу;

- на пересечении с ул. Проточная необходимо строительство тротуара к ОПОТ по четной стороне ул. Красная;

- необходимо обустроить пешеходный переход;

- в районе муниципальное общеобразовательное учреждение средняя общеобразовательная школа № 2 ст. Преградная перенести 1.23 «Дети» ближе к пер. Орджоникидзе, выполнить установку предупреждающих дорожных знаков в соответствии с требованиями нормативной документации;

- выполнить демонтаж пешеходного перехода перед пересечением с пер. Комсомольский;

- выполнить строительство тротуара по четной стороне ул. Красная;

По ул. Голоколосовой:

- в районе пересечения с пер. Комсомольский выполнить ямочный ремонт проезжей части;

- выполнить обустройство парковки в районе «Пенсионного фонда» местами для транспортных средств инвалидов;

- в районе пересечения с ул. Орджоникидзе установить дорожные знаки приоритета;

По ул. Проточная выполнить ремонт всех мостовых сооружений с устройством пешеходных тротуаров.

По ул. Голоколосовой в районе муниципального общеобразовательного учреждения средней общеобразовательной школы №1 выполнить полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения;

- выполнить асфальтирование участка автомобильной дороги и обрезку зеленых насаждений в районе учебного заведения;

По ул. Советская в районе пересечения с ул. Орджоникидзе выполнить полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения, и асфальтирование проезжей части в районе детского сада.

В районе пересечения пер. Комсомольский и ул. Советская необходимо

- обустроить дополнительные парковочные места для инвалидов;
- выполнить перенос стойки дорожных знаков 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход»;
- выполнить строительство пешеходного тротуара и подхода к пешеходному переходу;

По пер. Комсомольский между ул. Советская и ул. Октябрьская демонтировать пешеходный переход в районе детского сада.

- Оптимизировать размещение дорожных знаков 5.21 «Жилая зона», 5.22 «Конец жилой зоны» с целью организации жилой зоны по ул. Октябрьская и ул. Советская.

По ул. Октябрьская в районе детского сада:

- выполнить полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения;

- выполнить строительство тротуара между пер. Пионерский и пер. Комсомольский.

Выполнить установку дорожных знаков приоритета на пересечении ул. Октябрьская – пер. Пионерский.

По ул. Свободы, 38 необходимо выполнить обустройство искусственной дорожной неровности в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

В районе детского сада по пер. Комсомольский выполнить полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения.

По пер. Пионерский, в районе БТИ выполнить обустройство парковочных мест для машин инвалидов.

Выполнить ремонт тротуара по ул. Советская.

В районе дома № 50 необходимо выполнить обустройство искусственной дорожной неровности в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

Установить дорожные знаки, информирующие об организации одностороннего движения по ул. Советская от ул. Партизанская до ул. Свободы.

На пересечении пер. Пионерский и ул. Советская обустроить пешеходные переходы.

В районе пересечения пер. Пионерский и ул. Красная необходимо выполнить обустройство парковочных мест для машин инвалидов.

По ул. Красная:

- в районе дома № 112 необходимо выполнить строительство пешеходных подходов к пешеходному переходу;

- в районе магазина «Магнит» необходимо выполнить обустройство парковочных мест для машин инвалидов;

- в районе пересечения с ул. Свободы необходимо выполнить обустройство искусственной дорожной неровности в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

- в районе пересечения с ул. Свободы необходимо обустроить ОПОТ, выполнить асфальтирование разворотного круга.

В районе муниципального общеобразовательного учреждения средней общеобразовательной школы № 3 по ул. Подгорная выполнить полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения;

Выполнить реконструкцию пешеходного моста через р. Салиха с целью организации пешеходного сообщения между ул. Северная и ул. Свободы.

Выполнить ямочный ремонт ул. Свободы.

В районе пересечения пер. Пионерский и ул. Голоколосовой необходимо выполнить обустройство парковочных мест для машин инвалидов;

В районе пересечения ул. Красная и ул. Свободы выполнить демонтаж дорожного знака 3.2 «Движение запрещено», обустройство искусственной дорожной неровности в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

В районе пересечения ул. Свободы и ул. Урупская обустройство искусственной дорожной неровности в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

По ул. Первомайская

- обустроить дополнительный ОПОТ, выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с требованиями нормативной документации (заездной карман, дорожные знаки, разметка);

- в районе дома № 65 выполнить строительство пешеходных тротуаров, обустройство искусственной дорожной неровности и ОПОТ в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения.

- в районе дома № 77 выполнить строительство водопропускного сооружения.

- выполнить обустройство искусственной дорожной неровности в районе дома № 85;

- выполнить строительство ОПОТ в соответствии с требованиями по обеспечению безопасности дорожного движения в районе Мечети.

- установить дорожные знаки 5.23.1 «Начало населенного пункта», 5.23.2 «Конец населенного пункта».

На территории населенного пункта необходимо :

- по всем асфальтированным улицам выполнить нанесение линий горизонтальной дорожной разметки;
- повсеместно выполнить замену изношенных дорожных знаков;
- установить знаки приоритета;
- обустроить участки улиц вблизи образовательных учреждений искусственными неровностями и дорожными знаками и пешеходными ограждениями;
- выполнить реконструкцию и строительство тротуаров;
- выполнить обустройство дополнительных пешеходных переходов вблизи социально значимых объектов и пересечений основных улиц;
- рассмотреть возможность установки дорожных знаков 5.21 «Жилая зона», 5.22 «Конец жилой зоны» в районе въездов на внутридворовую и внутриквартальные территории;
- обустроить дополнительные парковочные места, в том числе для транспортных средств инвалидов;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

х. Ершов

При въезде-выезде в х. Ершов необходимо установить дорожные знаки 5.23.1 «Начало населенного пункта», 5.23.2 «Конец населенного пункта».

Необходимо выполнить реконструкцию мостовых сооружений по ул. Победы и ул. Шоссейная.

На пересечении ул. Пролетарская – ул. Шоссейная необходимо обустроить остановочный пункт общественного транспорта.

На территории населенного пункта необходимо:

- повсеместно выполнить установку дорожных знаков;
- выполнить профилировку проезжих частей улиц;
- обустроить остановочный пункт общественного транспорта;
- выполнить строительство уличного освещения;
- выполнить реконструкцию мостовых сооружений;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

с. Подскальное

При въезде-выезде в х. Подскальное необходимо установить дорожные знаки 5.23.1 «Начало населенного пункта», 5.23.2 «Конец населенного пункта».

На пересечении ул. Набережная – ул. Шоссейная необходимо обустроить ОПОТ.

Необходимо выполнить реконструкцию мостовых и водопропускных сооружений.

На территории населенного пункта необходимо:

- повсеместно выполнить установку дорожных знаков;
- выполнить профилировку проезжих частей улиц;
- обустроить остановочный пункт общественного транспорта;
- выполнить строительство уличного освещения;
- выполнить реконструкцию мостовых и водопропускных сооружений;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

с. Предгорное

По ул. Шоссейная необходимо:

-выполнить ямочный ремонт проезжей части.

- в районе дома № 7 выполнить сплошное асфальтирование участка проезжей части.

- в районе пересечения с пер. Второй необходимо обустроить существующий ОПОТ, а также на противоположной стороне необходимо построить дополнительный ОПОТ;

- выполнить комплексное оборудование дорожными знаками и искусственными дорожными неровностями в соответствии с требованиями законодательства, участка автомобильной дороги в районе МОУ СОШ с. Предгорное.

На территории населенного пункта необходимо:

- повсеместно выполнить установку дорожных знаков;
- выполнить профилировку и ямочный ремонт проезжих частей улиц;
- обустроить и построить остановочный пункт общественного транспорта;
- выполнить строительство уличного освещения;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

с. Уруп

На участке автомобильной дороги «Медногорск – Уруп» необходимо:

- обустроить ОПОТ, произвести реконструкцию тротуара по стороне горно-обогатительного комбината;

- выполнить реконструкцию парковки при въезде на территорию горно-обогатительного комбината;

- обустроить пункт весового контроля дорожными знаками;

- выполнить реконструкцию и капитальный ремонт на всем протяжении.

- выполнить ремонт мостового сооружения с устройством ограждения и тротуара;

- установить дорожный знак 6.11 наименование объекта «р. Уруп», «р. Бахмутка», «р. Косая»;

- установить удерживающие барьерные ограждения;

- демонтировать дорожный знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости 40 км/ч при въезде в с. Уруп;

По ул. Красная

- в районе пересечения с ул. Первомайская выполнить установку дорожных знаков приоритета;

- выполнить обустройство ОПОТ в соответствии с нормативными требованиями обеспечения безопасности дорожного движения;

- выполнить строительство тротуара по четной стороне ул. Красная

- обустроить пешеходные подходы к пешеходному переходу, обустройство ОПОТ;

-выполнить демонтаж одного пешеходного перехода;

- в районе пересечения с ул. Первомайская, в районе детского сада выполнить установку дорожных знаков приоритета и полный комплекс работ по обеспечению безопасности дорожного движения.

В районе пересечения ул. Первомайская и ул. Калинина выполнить установку дорожных знаков приоритета.

- выполнить ремонт мостового сооружения через р. Власенчиха, заменить дорожный знак 3.24 «Ограничение максимальной скорости 30 км/ч». Дорожные знаки в районе искусственной дорожной неровности в районе муниципального общеобразовательного учреждения средней общеобразовательной школы № 1с. Уруп применены не верно;

- выполнить перенос искусственной дорожной неровности ближе к пешеходному переходу;
- выполнить строительство ОПОТ по нечетной стороне ул. Красная;
- выполнить ремонт проезжей части в районе учебного заведения;
- выполнить капитальный ремонт моста через р. Уруп;

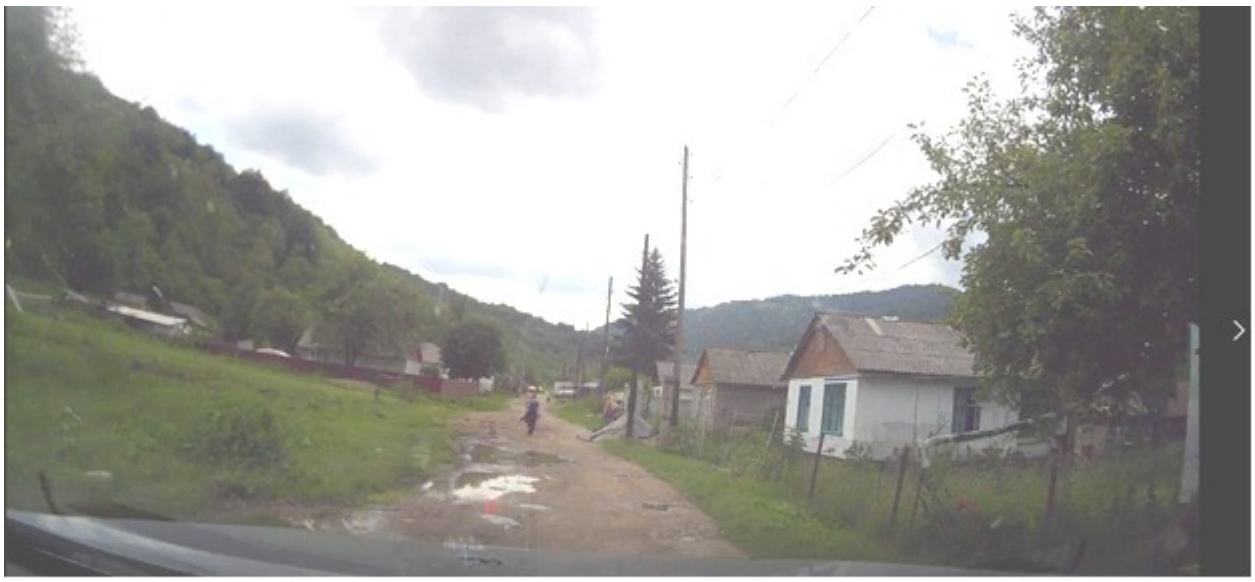
- в районе пересечения с ул. Пионерская обустроить 2 ОПОТ в соответствии с нормативными требованиями обеспечения безопасности дорожного движения;

- в районе пересечения с ул. Пионерская обустроить пешеходный переход между ОПОТ;

- выполнить ремонт мостового сооружения через р. Маньша

- в районе пресесчения с ул. Мира выполнить дополнительное строительство ОПОТ

По ул. Мира выполнить профилирование проезжей части.



По ул. Красная в районе проходной горно-обогатительного комбината обустроить конечный ОПОТ в соответствии с нормативными требованиями безопасности дорожного движения, а также асфальтирование разворотной площадки.

По ул. Первомайская:

- выполнить строительство пешеходного тротуара между жилыми домами № 35 и № 41 по нечетной стороне к пешеходному переходу и детской площадке;

- выполнить демонтаж или приведение в соответствие искусственных дорожных неровностей в районе домов № 18 и №28.

На территории населенного пункта необходимо :

- обустроить дополнительные пешеходные переходы через ул. Красная в районе ОПОТ;
- выполнить строительство новых и обустройство существующих ОПОТ в соответствии с нормативными требованиями безопасности дорожного движения;
- по всем асфальтированным улицам выполнить нанесение линий горизонтальной дорожной разметки;
- повсеместно выполнить замену изношенных дорожных знаков;
- установить знаки приоритета;
- обустроить участки улиц вблизи образовательных учреждений искусственными неровностями и дорожными знаками и пешеходными ограждениями;
- выполнить реконструкцию и строительство тротуаров;
- выполнить реконструкцию мостовых сооружений;
- выполнить строительство уличного освещения;
- выполнить профилирование гравийных улиц;
- рассмотреть возможность установки дорожных знаков 5.21 «Жилая зона», 5.22 «Конец жилой зоны» в районе въездов на внутридворовую и внутриквартальные территории;
- обустроить дополнительные парковочные места, в том числе для транспортных средств инвалидов;
- выполнить разработку проектов организации дорожного движения и паспортов на автомобильные дороги муниципального образования.

3.8. Организация движения пешеходов, обеспечение маршрутов безопасного движения детей.

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения в населенных пунктах. Значительная часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки ОПОТ или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями - безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В качестве основных мероприятий по созданию привлекательной среды и повышению безопасности пешеходных перемещений можно выделить следующие:

- устройство тротуаров;
- повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- устройство ПП;
- обустройство ПП ограждениями перильного типа, ИН, СО типа Т.7 и др. вблизи учебных заведений, а также в местах высокой интенсивности пешеходных потоков;
- повышение видимости переходов посредством оборудования ПП современными техническими средствами ОДД;
- обустройство пешеходной зоны техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения.

При анализе организации пешеходного движения на территории Урупского муниципального района была выявлена высокая доля тротуаров, несоответствующих нормативным требованиям, а также отсутствие сети пешеходного движения.

С целью ОБД пешеходов и обеспечения маршрутов БД детей КСОДД предусмотрены мероприятия по строительству тротуаров, обустройству УДС ТСОДД (ДЗ, ИН, СО Т.7), предупреждающими о приближении к детскому образовательному учреждению, и снижению скоростного режима.

В рамках КСОДД разработаны типовые схемы обустройства участков АД, с целью повышения безопасности движения пешеходов.

В соответствии с выбранным вариантом проектирования в первую очередь предлагается реализация мероприятий по обустройству УДС ТСОДД (ДЗ, ИН, СО Т.7) вблизи детских общеобразовательных учреждений (школ).

Схема 1.

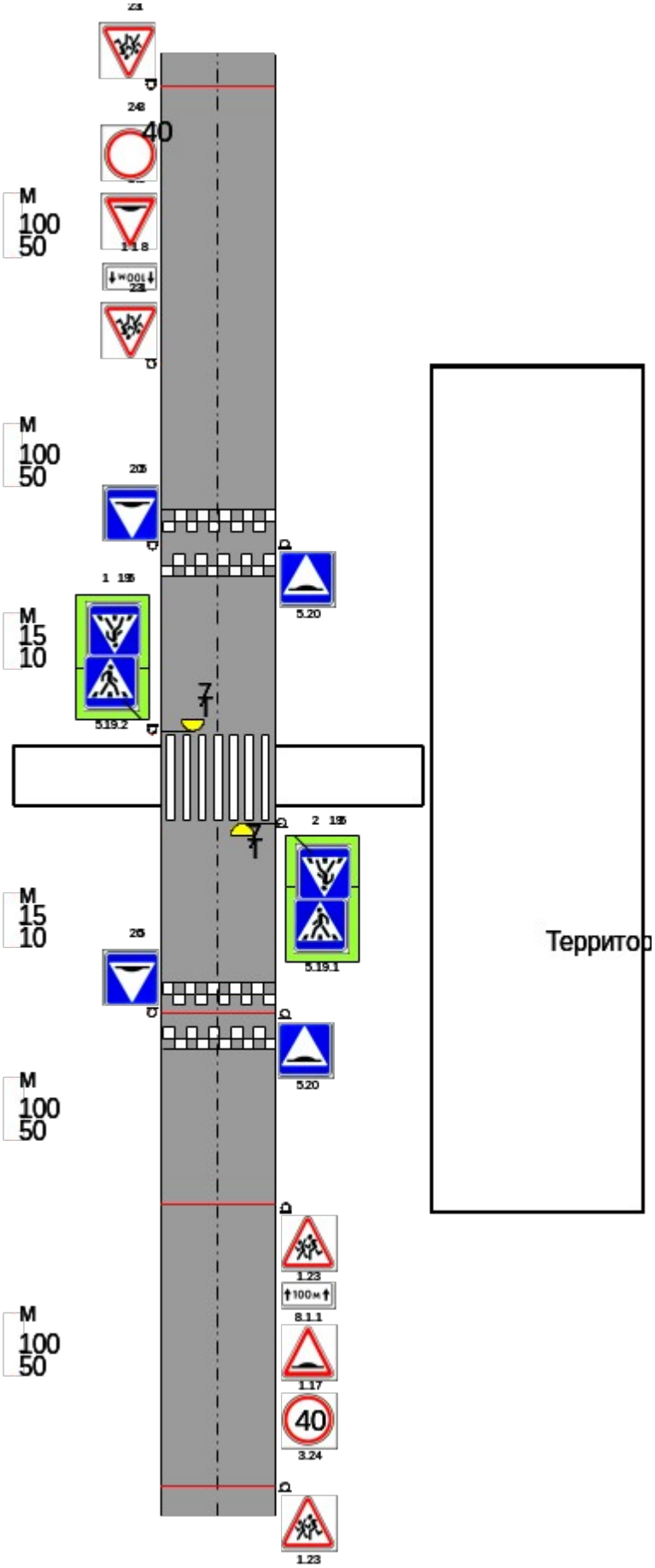
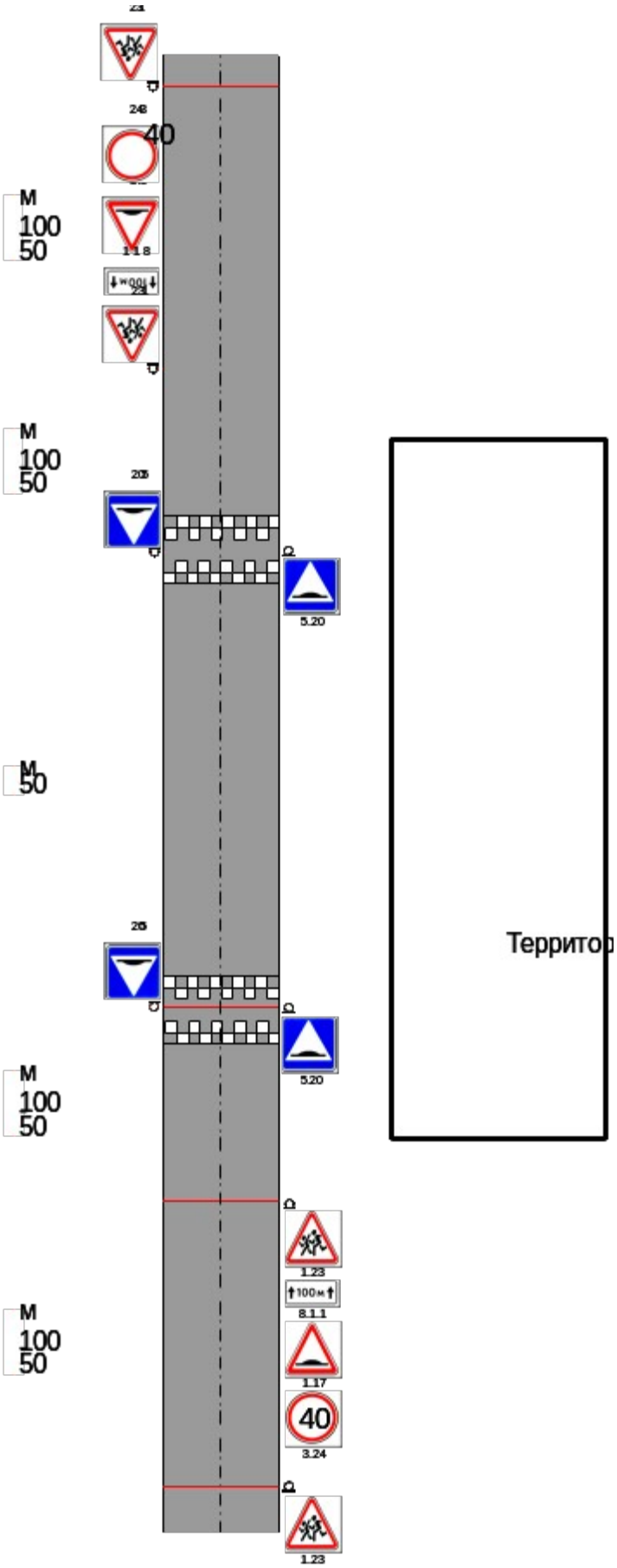

40
M
100
50
M
100
50
M
15
10
5.20
5.19.2
M
15
10
5.19.1
5.20
M
100
50
1.23
100 м
8.1.1
1.17
40
3.24
M
100
50
1.23
Территор

Схема 2.


40
M
100
50
M
100
50
M
50
M
100
50
M
100
50
5.20
5.20
1.23
8.1.1
1.17
40
3.24
1.23

Максимальная интенсивность движения транспортных средств в границах населенных пунктов Урупского района наблюдается в ст. Преградная. Она составила 620 авт./час.

Таким образом, в соответствии с требованиями п. 6.4 ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования» соотношение фактической интенсивности движения автомобилей и расчетной интенсивности движения велосипедистов в час должно составлять 600 авт./час. к 50 вел./час. Указанные пропорции не соблюдаются.

На основании вышеизложенного, а также того, что количества велосипедистов на территории рассматриваемого населенного пункта крайне недостаточно, организация велосипедного движения на территории Урупского района в соответствии с выбранным в рамках разработки КСОДД вариантом проектирования в настоящее время нецелесообразна.

3.9 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Превышение скорости и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям ДД практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть ДТП.

Высокие скорости повышают риск попадания в ДТП по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением ТС, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники ДД могут неправильно оценить скорость его ТС. 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. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. С целью снижения уровня аварийности и повышения БДД необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима.

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных АД это, как правило, не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по территории населенных пунктов, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является опасным.

В настоящее время на территории населенных пунктов Урупского района ограничение скоростного режима введено на участках АД в местах расположения ОУ, скопления детей и местах массового притяжения граждан.

Проведенный анализ показал, что на территории населенных пунктов Урупского района расположены участки УДС, на которых принудительное ограничение скоростного режима движения осуществляется путем применения ИН без обустройства указанных ТСОДД в полном объеме ДЗ 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 1.17 «Искусственная неровность», 5.20 «Искусственная неровность» и линиями дорожной разметки.

В соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2004 ДЗ 3.24 «Ограничение максимальной скорости» применяют для запрещения движения всех транспортных средств со скоростью выше указанной на знаке при необходимости введения на участке АД иной максимальной скорости, чем на предшествующем участке. При ограничении скорости движения на опасных участках АД (крутые повороты, необеспеченная видимость встречного автомобиля, сужение дороги и т.п.) зона действия знака должна соответствовать протяженности опасного участка. Если на данном участке устанавливают максимальную скорость, отличающуюся от максимальной

скорости движения на предшествующем участке на 20 км/ч и более, применяют ступенчатое ограничение скорости с шагом не более 20 км/ч путем последовательной установки знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» на расстоянии 100-150 м друг от друга. Значение скорости, указываемое на ДЗ, должно соответствовать конструкции неровности.

Пунктом 3.7 настоящего раздела КСОДД предусмотрены мероприятия по обустройству ИН ТСОДД.

С целью ОБДД в рамках реализации мероприятий по совершенствованию ОДД КСОДД предусмотрены мероприятия по снижению скоростного режима движения ТС на участках АД, непосредственно прилегающих к территориям ОУ, и в местах расположения нерегулируемых ПП с большими значения интенсивностей движения пешеходов.

С учетом введенных скоростных ограничений, сложившейся дорожной ситуации предлагается применение передвижных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, предназначенных для обеспечения контроля за ДД, в том числе для фиксации административных правонарушений в области ДД, имеющих преимущество с учетом изменений дорожной обстановки:

- на участках АД, 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 перекрестках АД, 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 АД с ограниченной видимостью:

- при изменении скоростного режима;

- на регулируемых перекрестках;

- на участках АД, характеризующихся многочисленными проездами ТС по обочине, тротуару или разделительной полосе;

- вблизи ОУ и мест массового скопления людей;

- в местах, где запрещена стоянка или остановка ТС;

Также, предлагается установка муляжей технических средств автоматической фотовидеофиксации на участках АД, где наблюдается последовательное снижение количества фиксируемых административных правонарушений.

В рамках КСОДД разработаны типовые схемы обустройства участков АД в местах ограничения скоростного режима и установки ИН.

Схема 1.

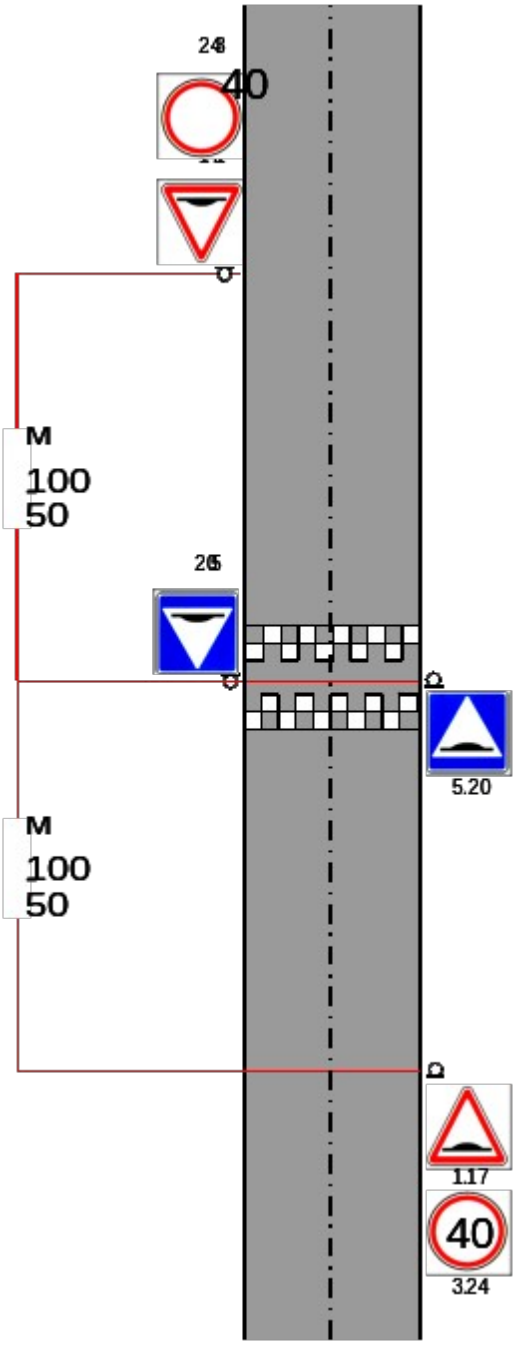
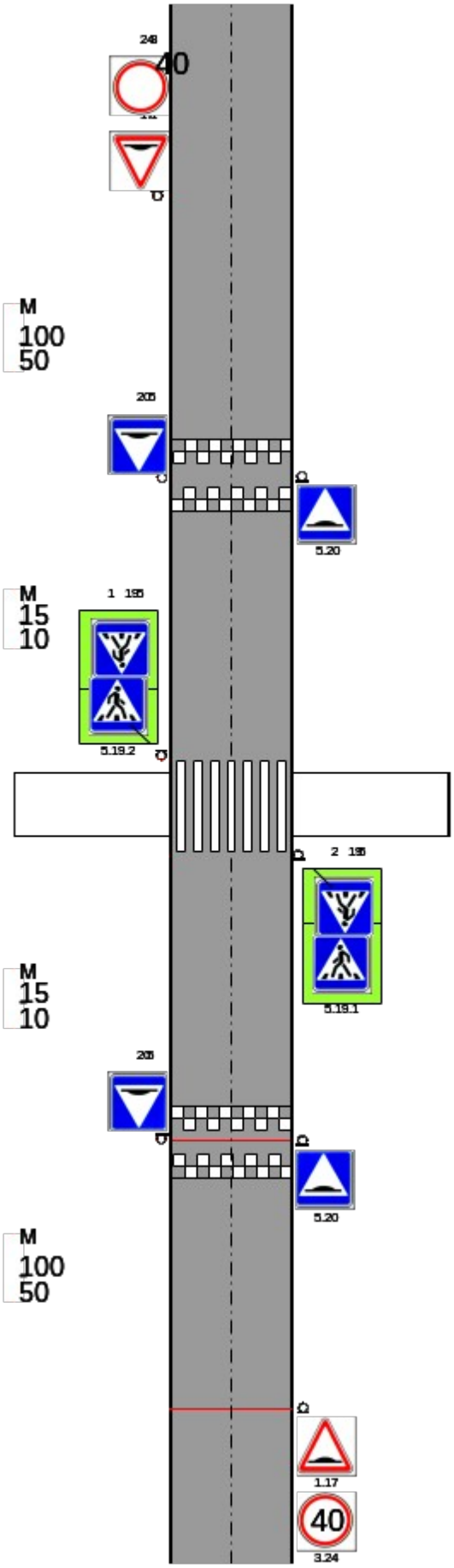

40
M
100
50
M
100
50
5.20
1.17
40
3.24

Схема 2.



Раздел 4. Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровья населения.

Транспорт является крупнейшим загрязнителем атмосферного воздуха. Основной объем выбросов приходится на автомобильный транспорт.

Среди основных причин, способствующих росту негативного воздействия автотранспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения района, необходимо отметить следующие:

- низкие экологические характеристики отечественных автомобилей и моторного топлива;
- неудовлетворительное техническое состояние эксплуатируемого автопарка, недостаточное развитие услуг в области технического обслуживания автомобилей;
- не оптимальная организация дорожного движения.

Решение указанной задачи будет способствовать созданию условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека. В рамках решения этой задачи предполагаются:

- профессиональная подготовка персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств;
- рационализация маршрутов следования транспортных потоков.

Раздел 5. Очередность реализации мероприятий.

Средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для ремонта АД общего пользования местного значения, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета.

Реальная ситуация с возможностями всех уровней бюджетов в настоящее время не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе.

Таким образом, возможности органов местного самоуправления поселения сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт АД).

Расходы на реализацию КСОДД носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Поскольку реализация программно-целевой методологии по ОБДД напрямую связана с выделяемыми для этого объемами финансирования, то гарантиями ожидаемого сокращения аварийности являются обоснованное выделение финансов и рациональное использование ресурсов.

Предлагается следующая очередность реализации мероприятий:

1 этап - реализация мероприятия по совершенствованию организации дорожного движения, совершенствование системы информационного обеспечения участников ДД. (пункты 3,3, 3,7 КСОДД).

Срок реализации предлагаемых мероприятий до 2021 года.

Первоочередными мероприятиями являются установка ДЗ приоритета на перекрестках, обустройство УДС в районах общеобразовательных учреждений и обустройство нерегулируемых пешеходных переходов.

2 этап - реализация мероприятий по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий и организации движения маршрутных ТС. (Пункты 3.1, 3.4 КСОДД).

Срок реализации предлагаемых мероприятий до 2028 года.

Первоочередными являются мероприятия по обустройству тротуаров в местах расположения образовательных учреждений и участках УДС в местах массового скопления граждан и обустройству ОПОТ.

Предлагается метод реализации мероприятий основанный на поочередном выполнении работ по направлению от центра населенного пункта к окраинам.

3 этап - Формирование единого парковочного пространства. (пункт 3.6. КСОДД).

Срок реализации предлагаемых мероприятий до 2033 года.

Раздел 6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.

УДС Урупского муниципального района является элементом транспортной системы Карачаево-Черкесской Республики и Российской Федерации в целом, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией УДС на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления.

Развитие УДС должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Данные в КСОДД предложения по развитию УДС предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней.

Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию УДС. Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

В рамках реализации КСОДД разработана программа, включающая в себя перечень мероприятий, направленных на повышение уровня БДД и проведена оценка необходимых объемов финансирования.

Механизм реализации КСОДД должен базироваться на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД. Заказчиком КСОДД является администрация Урупского муниципального района. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающие общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в КСОДД.

Основными функциями администрации Урупского муниципального района по реализации КСОДД являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;

- мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
- осуществление оценки эффективности КСОДД;
- подготовка докладов о ходе реализации КСОДД главе администрации муниципального образования и предложений о ее корректировке;
- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

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

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;
- приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями финансирования;
- в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;
- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

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

	Наименование мероприятия	**Протяженность, м**	**Стоимость ПСД, тыс. руб.**	**Стоимость реализации, тыс. руб**
Преградненское сельское поселение				
ст. Преградная				
1	капитальный ремонт ул. Голоколосовой	3550,0	6390,0	63900,0
2	капитальный ремонт ул. Проточная	750,0	1350,0	13500,0
3	капитальный ремонт ул. Советская	1900,0	3420,0	34200,0
4	капитальный ремонт ул. Октябрьская	1200,0	2160,0	21600,0
5	капитальный ремонт ул. Свободы	550,0	990,0	9900,0
	ИТОГО:	**7950,0**	**14310,0**	**143100,0**
6	обустройство и ремонт	3600,0	540,0	5400,0

	тротуара по ул. Красная			
7	обустройство и ремонт тротуара по ул.Октябрьская	1200,0	180,0	1800,0
8	обустройство и ремонт тротуара по ул. Советская	1900,0	285,0	2850,0
9	обустройство и ремонт тротуара по ул. Первомайская	1000,0	150,0	1500,0
	ИТОГО:	**7700,0**	**1155,0**	**11550,0**
	ИТОГО по ст. Преградная:	**-**	**15465,0**	**154650,0**
х. Большевик				
1	капитальный ремонт ул. Чочиева	1000,0	1800,0	18000,0
2	капитальный ремонт ул. Мира	600,0	1080,0	10800,0
	ИТОГО:	**1600,0**	**2880,0**	**28800,0**
3	обустройство и ремонт тротуара по ул. Чочиева	1000,0	150,0	1500,0
4	обустройство и ремонт тротуара по ул. Мира	600,0	90,0	900,0
	ИТОГО:	**1600,0**	**240,0**	**2400,0**
	ИТОГО по х. Большевик:	**-**	**3120,0**	**31200,0**
	ИТОГО по СП:		**18585,0**	**185850,0**
Загеданское сельское поселение				
п. Пхия				
1	капитальный ремонт ул. Центральная	700,0	1260,0	12600,0
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Центральная	700,0	105,0	1050,0
	ИТОГО по п. Пхия:	**-**	**1365,0**	**13650,0**
п. Дамхурц				
1	капитальный ремонт ул. Центральная	350,0	630,0	6300
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Центральная	350,0	52,5,0	525,0
	ИТОГО по п. Дамхурц:	**-**	**682,5**	**6825,0**
п. Загедан				
1	капитальный ремонт ул. Мира	550,0	990,0	9900,0
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Мира	550,0	82,5	825,0
	ИТОГО по п. Загедан:	**-**	**1072,5**	**10725,0**

	ИТОГО по Загеданскому СП:	**-**	**3120,0**	**31200,0**
Курджиновское сельское поселение				
с. Курджиново				
1	капитальный ремонт ул. Школьная	2000,0	3600,0	36000,0
2	капитальный ремонт ул. Подгорная	2500,0	4500,0	45000,0
3	капитальный ремонт ул. Центральна	2300,0	4140,0	41400,0
4	капитальный ремонт ул. Н. Василенко	800,0	1440,0	14400,0
	ИТОГО:	**7600,0**	**13680,0**	**136800,0**
5	обустройство и ремонт тротуара по ул. Шоссейная	800,0	120,0	1200,0
6	обустройство и ремонт тротуара по ул. Школьная	800,0	120,0	1200,0
	ИТОГО:	**1600,0**	**240,0**	**2400,0**
	ИТОГО по с. Курджиново:	**-**	**13920,0**	**139200,0**
п. Азиатский				
1	капитальный ремонт ул. Титова	400,0	720,0	7200,0
2	капитальный ремонт ул. Набережная	400,0	720,0	7200,0
	ИТОГО:	**800,0**	**1440,0**	**14400,0**
3	обустройство и ремонт тротуара по ул. Титова	400,0	60,0	600,0
4	обустройство и ремонт тротуара по ул. Набережная	400,0	60,0	600,0
	ИТОГО:	**800,0**	**120,0**	**1200,0**
	ИТОГО по п. Азиатский:	**-**	**1560,0**	**15600,0**
с. Псемен				
1	капитальный ремонт ул. Школьная	400,0	720,0	7200,0
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Ставропольская	1300,0	195,0	1950,0
	ИТОГО по с. Псемен:	**-**	**915,0**	**9150,0**
п. Рожкао				

1	капитальный ремонт ул. Центральная	850,0	1530,0	15300,0
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Центральная	850,0	127,5	1275,0
	ИТОГО по п. Рожкао:	**-**	**1657,5**	**16575,0**
	ИТОГО по СП:		**18052,5**	**180525,0**
Кызыл-Урупское сельское поселение				
а. Кызыл-Уруп				
1	капитальный ремонт ул. Чомаева	1350,0	2430,0	24300,0
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Чомаева	1350,0	202,5	2025,0
	ИТОГО по а. Кызыл-Уруп:	**-**	**2632,5**	**26325,0**
	ИТОГО по СП:	**-**	**2632,5**	**26325,0**
Предгорненское сельское поселение				
с. Предгорное				
1	капитальный ремонт ул. Шоссейная	1800,0	3240,0	32400,0
2	обустройство и ремонт тротуара по ул. Шоссейная	1800,0	270,0	2700,0
	ИТОГО по с. Предгорное:	**-**	**3510,0**	**35100,0**
х. Ершов				
1	капитальный ремонт ул. Шоссейная	900,0	1620,0	16200,0
2	капитальный ремонт ул. Победы	300,0	540,0	5400,0
3	капитальный ремонт ул. Пролетарская	300,0	540,0	5400,0
	ИТОГО:	**1500,0**	**2700,0**	**27000,0**
4	обустройство и ремонт тротуара по ул. Шоссейная	900,0	135,0	1350,0
5	обустройство и ремонт тротуара по ул. Победы	300,0	45,0	450,0
6	обустройство и ремонт тротуара по ул. Пролетарская	300,0	45,0	450,0
	ИТОГО:	**1500,0**	**225,0**	**2250,0**
	ИТОГО по х. Ершов:	**-**	**2925,0**	**29250,0**
с. Подскальное				
1	капитальный ремонт ул. Шоссейная	200,0	360,0	3600,0
2	обустройство и ремонт	200,0	30,0	300,0

	тротуара по ул. Шоссейная			
	ИТОГО по с. Подскальное:	**-**	**390,0**	**3900,0**
	ИТОГО по СП:	**-**	**6825,0**	**68250,0**
Урупское сельское поселение				
с. Уруп				
1	капитальный ремонт ул. Красная	4300,0	7740,0	77400,0
2	капитальный ремонт ул. Мира	150,0	270,0	2700,0
	ИТОГО:	**4450,0**	**8010,0**	**80100,0**
3	обустройство и ремонт тротуара по ул. Первомайская	550,0	82,5	825,0
	ИТОГО по СП:	**-**	**8092,5**	**80925,0**
Медногорское городское поселение				
п.г.т. Медногорский				
1	капитальный ремонт ул. Лесная	250,0	450,0	4500,0
2	капитальный ремонт пер. Первомайский	600,0	1080,0	10800,0
	ИТОГО:	**850,0**	**1530,0**	**15300,0**
3	обустройство и ремонт тротуара по ул. Парковая	550,0	82,5	825,0
4	обустройство и ремонт тротуара по ул. Московская	550,0	82,5	825,0
5	обустройство и ремонт тротуара по пер. Первомайский	400,0	60,0	600,0
	ИТОГО:	**1500,0**	**225,0**	**2250,0**
	ИТОГО по ГП:	**-**	**1755,0**	**17550,0**
	ИТОГО по району:	**-**	**59062,5**	**590625,0**

2. Мероприятия по обеспечению бесперебойной работы ОТ и обустройству ОПОТ.

	Мероприятие	Кол-во, шт.	Стоимость ПСД, тыс. руб.	Стоимость реализации, тыс. руб
Преградненское сельское поселение				
1	обустройство ОПОТ при въезде-выезде в х. Большевик	1	50,0	500,0
2	обустройство существующих ОПОТ по АД «Майкоп – Карачаевск – подъезд к ст. Преградная»	4	200,0	2000,0
3	обустройство существующих ОПОТ в ст. Преградная: по ул. Красная в районе пересечения с ул. Голоколосовой, пер. Школьный, ул. Аксановых, ул. Проточная, ул. Свободы; по ул. Первомайская в районе дома № 65 и в районе мечети	12	600,0	6000,0
	ИТОГО по СП:	**17**	**850,0**	**8500,0**
Загеданское сельское поселение				
1	обустройство ОПОТ по АД «Псемен - Пхия» в п. Дамхурц, п. Загедан, п. Пхия	5	250,0	2500,0
Курджиновское сельское поселение				
1	обустройство ОПОТ по АД «Псемен - Пхия» в п. Азиатский, п. Рожкао	4	200,0	2000,0
2	обустройство существующих ОПОТ в с. Курджиново по ул. Гагарина в районе пересечения с ул. Набережная, по ул. Шоссейная в районе пересечения с АД «Майкоп – Карачаевск», а также обустройство ОПОТ при движении в сторону пер. Московский, на пересечении с пер. Московский, ул. Школьная, в районе автостанции.	8	400,0	4000,0
3	обустройство существующих ОПОТ на АД «Майкоп – Карачаевск» при въезде в п.	6	300,0	3000,0

	Псемен, при пересечении с ул. Комарова, в районе пересечения ул. Ставропольская и ул. Шоссейная			
	ИТОГО по СП:	**18**	**900,0**	**9000,0**
Кызыл-Урупское сельское поселение				
1	обустройство конечного ОПОТ в а. Кызыл-Уруп	1	50,0	500,0
Предгорненское сельское поселение				
1	обустройство ОПОТ по в х. Ершов на пересечении ул. Пролетарская и ул. Шоссейная	2	100,0	1000,0
2	обустройство ОПОТ по в х. Подскальное на пересечении ул. Набережная и ул. Шоссейная	1	50,0	500,0
3	обустройство ОПОТ в п. Предгорное в районе пересечения у. Шоссейная с пер. Второй	2	100,0	1000,0
	ИТОГО по СП:	**5**	**250,0**	**2500,0**
Урупское сельское поселение				
1	обустройство ОПОТ на АД «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский» в районе ГОК	2	100,0	1000,0
2	обустройство ОПОТ в с. Уруп: по ул. Красная в районе пересечений с ул. Первомайская, ул. Калинина, ул. Пионерская, ул. Мира, в районе проходной ГОК обустроить конечный ОПОТ	7	350,0	3500,0
	ИТОГО по СП:	**9**	**450,0**	**4500,0**
Медногорское городское поселение				
1	обустройство ОПОТ в п.г.т. Медногорский на АД «Майкоп – Карачаевск – подъезд к п.г.т. Медногорский – а. Кызыл-Уруп» - «подъезд к ул. Широкая» - ул. Гагарина, а также в районе ГОК.	4	200,0	2000,0
2	обустройство ОПОТ в п.г.т. Медногорский по ул. Бардина в	2	100,0	1000,0

	районе дома № 5			
	ИТОГО по ГП:	**6**	**300,0**	**3000,0**
	ИТОГО по району:	**61**	**3050,0**	**30500,0**

3. Мероприятия по обустройство участков АД в районе расположения детских образовательных учреждений ТСОДД (ДЗ, асфальтобетонные ИН, СО Т.7 на солнечной батарее, оцинкованные дорожные ограждения).

№ п/п	Полное наименование общеобразовательного учреждения	Почтовый адрес	Стоимость, тыс. рублей
1.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Лицей поселка Медногорский»	369281, КЧР, Урупский район п. Медногорский, ул. Московская, 28	1150,0
2.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 1 поселка Медногорский	369281, КЧР, Урупский район п. Медногорский, ул. Спортивная, 3	1150,0
3.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 1 станица Преградная»	369260,КЧР, Урупский район ст. Урупский район Преградная, ул. Красная, 111	1150,0
4.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа №2 станица Преградная»	369260,КЧР, Урупский район ст. Преградная, ул. Красная, 69	1150,0
5.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 3 станица Преградная»	369260, КЧР, Урупский район ст. Преградная, ул. Подгорная, 22	1150,0
6.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа село Уруп»	369262 , КЧР, Урупский район с. Уруп, ул. Красная, 30	1150,0
7.	Муниципальное казенное	369272, КЧР, Урупский	1150,0

	общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 1 село Курджиново»	район с. Курджиново, ул. Н. Василенко, 58а	
8.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа №2 село Курджиново»	369272, КЧР, Урупский район с. Курджиново,ул. Крайняя, 1	1150,0
9.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа аул Кызыл – Уруп»	369264, КЧР, Урупский район а. Кызыл – Уруп, ул.Красноармейская, 11	1150,0
10.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа село Предгорное»	369284, КЧР, Урупский район с. Предгорное, ул. Садовая, 40	1150,0
11.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Основная общеобразовательная школа село Бескес»	369273, КЧР, с.Курджиново,с. Бескес, ул.Гагарина,62	1150,0
12.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Основная общеобразовательная школа село Курджиново»	369272 ,КЧР,с. Курджиново,ул. Школьная, 53	1150,0
13.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Основная общеобразовательная школа село Псемен»	369281, КЧР, Урупский район с. Псемен, ул. Ставропольская, 3	1150,0
14.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Начальная общеобразовательная школа село Пхия»	369281, КЧР, Урупский район с. Пхия, ул. Центральная 8	1150,0
15.	Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение «Начальная общеобразовательная школа село Рожкао»	369281, КЧР, с. Рожкао	1150,0

	ИТОГО:		**17250,0**

4. Мероприятия по совершенствованию ОДД.

	Населенный пункт	**Стоимость мероприятий по ОДД, тыс. руб**
1	Азиатский	45,0
2	Большевик	325,0
3	Дамхурц	30,0
4	Ершов	65,0
5	Загедан	65,0
6	Курджиново	1200,0
7	Кызыл-Уруп	165,0
8	Медногорский	1040,0
9	Первомайский	20,0
10	Подскальное	60,0
11	Преградная	1125,0
12	Подгорное	45,0
13	Псемен	75,0
14	Пхия	80,0
15	Рожкао	60,0
16	Уруп	560,0
	ИТОГО по району:	**4960**,0

Раздел 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, при необходимости разрабатываются предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Основанием для данной работы служат результаты проведенного в рамках выполнения КСОДД всестороннего анализа сложившейся ситуации по ОДД.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории Урупского муниципального района фактически решают органы местного самоуправления.

Постановление Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также ОДД в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерации, 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.

Приказом № 43 от 17 марта 2015 года Министерством Транспорта РФ установлен перечень документов, регламентирующих мероприятия по организации дорожного движения. Такими документами являются КСОДД и ПОДД. Перечень является исчерпывающим.

Таким образом, на основе утвержденного документа КСОДД, в целях физической реализации мероприятий КСОДД, администрации Урупского муниципального района необходимо организовывать разработку ПОДД.

Статьей 13 Федерального закона № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» к полномочиям органов местного самоуправления в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности отнесены:

установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

утверждение перечня автомобильных дорог общего пользования местного значения, перечня автомобильных дорог необщего пользования местного значения;

определение размера вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами при движении по автомобильным дорогам местного значения;

установление стоимости и перечня услуг по присоединению объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования местного значения.

Указанные полномочия реализуются путем разработки и утверждения органами местного самоуправления соответствующих нормативно-правовых актов.

проект

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССКАЯ РЕСПУБЛИКА

АДМИНИСТРАЦИЯ УРУПСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ст. Преградная

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики

В соответствии с Федеральным законом 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в целях внедрения комплексных мероприятий по совершенствованию организации дорожного движения Урупского муниципального района, увеличения пропускной способности участков улично-дорожной сети, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения, на основании ст.7, ч.6 ст. 43 Федерального закона от 06.10.2003г. №131-ФЗ,

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения Урупского муниципального района Карачаево-Черкесской Республики сроком на пятнадцать лет.
2. Настоящее постановление подлежит официальному опубликованию и вступает в силу с 01 октября 2018 года.
3. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Главы администрации – управляющего делами администрации Урупского муниципального района.

Глава администрации Урупского
муниципального района А.П. Шутов