

СОГЛАСОВАНО:
Руководитель администрации
Дульдургинского муниципального района
_____/Дугаржапов Б.С.
«__» _____ 2020 г.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ
ДУЛЬДУРГИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО
РАЙОНА ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ
до 2035 года

ПАСПОРТ

Комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Дульдургинского муниципального района
Забайкальского края до 2035 года

Наименование Программы	Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Дульдургинского муниципального района Забайкальского края
Основание для разработки	<ul style="list-style-type: none"> • Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. №480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; • Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 №443-ФЗ; - Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196; • Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004г. • Схема территориального планирования Дульдургинского муниципального района; • Генеральные планы населенных пунктов, входящих в состав района
Заказчик Программы	Администрация муниципального района "Дульдургинский район", 687200, Забайкальский край, Дульдургинский р-н, с. Дульдурга, ул. Советская, 28
Разработчик Программы	5С-Проект, ИП Крылов Иван Васильевич, Вологодская область, г.Вологда, ул. Пречистенская набережная дом 72 офис 1Н
Цель Программы	Выделение основных направлений совершенствования организации дорожного движения на улично-дорожной сети Дульдургинского муниципального района, обеспечивающих повышение стабильности, бесперебойности, вариативности и безопасности работы транспортного комплекса Дульдургинского муниципального района путем предупреждения возникновения заторовых ситуаций, снижения нагрузки на УДС, повышения безопасности дорожного движения, повышения качества транспортного обслуживания жителей района в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации, с минимальными издержками и максимальным снижением воздействия на окружающую среду.
Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"> - определение групп мероприятий, повышающих эффективность работы транспортного комплекса за счет роста его пропускных и провозных возможностей, повышения уровня координации в функционировании и развитии всех видов транспорта, обеспечения их рационального участия в перевозках для уменьшения транспортных издержек, сокращения времени пассажирских сообщений и доставки грузов потребителям, повышения качества транспортных услуг, комплексного развития ИТС на всех видах транспорта; - переориентация транспортной политики на преимущественное развитие общественного пассажирского транспорта;

	<ul style="list-style-type: none"> - развитие системы парковок; - повышение уровня безопасности транспортной деятельности и снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду; - совершенствование законодательно-правовой и нормативной базы, регламентирующей транспортную деятельность; <ul style="list-style-type: none"> • - повышение мобильности жителей района, улучшение транспортной доступности для населения других субъектов РФ.
<p>Целевые показатели (индикаторы) эффективности организации дорожного движения</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Протяженность дорог: <ul style="list-style-type: none"> – Регионального значения – 254,5 км; – Местного значения – 323,66 км. • Количество маршрутов общественного транспорта, ед. – 9 • Количество АЗС, ед. – 4 • Количество СТО, ед – 1 • Количество населенных пунктов – 12 в составе 10 сельских поселений
<p>Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры</p>	<ul style="list-style-type: none"> • повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы; • сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба; • совершенствование и развитие опорной транспортной сети; • устройство пешеходных дорожек и тротуаров; • реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры; • обустройство остановочных пунктов.
<p>Сроки и этапы реализации Программы</p>	<p>Срок реализации Программы 2020 – 2035 годы, в том числе: краткосрочный период – 2020-2024 гг., среднесрочный период – 2025-2029 гг., долгосрочный период – 2030-2035 гг</p>
<p>Объемы и источники финансирования Программы</p>	<p>Прогнозный общий объем финансирования Программы на период 2020- 2035 гг. составляет: 2020-2024 гг. – 60000 т. р.*; 2025-2029 гг. – * 2029-2034 гг. – * *-Стоимость и объемы работ уточнять на стадии проектирования</p> <p>Финансирование входящих в Программу мероприятий осуществляется за счет средств Местных бюджетов, бюджета Дульдургинского муниципального района Забайкальского края, а также за счет внебюджетных источников.</p>

ОГЛАВЛЕНИЕ

ПАСПОРТ.....	3
ВВЕДЕНИЕ.....	7
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ	8
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.....	9
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ДУЛЬДУРГИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА.....	12
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	13
1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.....	13
1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	19
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	23
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	28
1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса.....	30
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.....	34
1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков	34
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.....	35
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД.....	35
1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	37
1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	38
1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	44
1.14. Существующая территориально-планировочная организация Дульдургинского муниципального района.....	45
2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	48
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА	50
4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ	51
4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	51
4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.....	51
4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог	53

4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	53
4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	54
4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	56
4.7. Применение реверсивного движения.....	58
4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.....	58
4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков	58
4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.....	59
4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.....	59
4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	59
4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)	59
4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	60
4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	60
4.16. Режимы работы светофорного регулирования	61
4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями.....	62
4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	62
4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов.....	62
4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	63
4.21. Организация велосипедного движения.....	64
4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.....	64
4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.....	65
4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств.....	65
5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ	66
6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	67
7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	72
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	74
Приложение 1.....	75

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) представляет собой совокупность инженерно-планировочных и организационно-регулирующих мероприятий, позволяющих оптимальным образом распределять транспортные потоки по дорогам и улицам поселения.

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Дульдургинского муниципального района Забайкальского края.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории Дульдургинского муниципального района, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

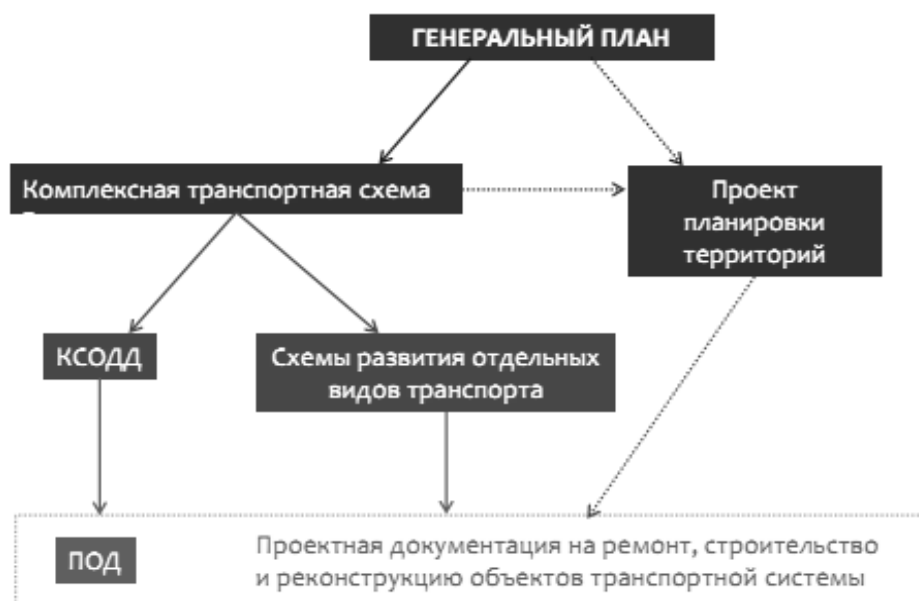
- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 26 декабря 2018 года №480;
- Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
- Схема территориального планирования Дульдургинского муниципального района;
- Генеральные планы населенных пунктов, входящих в состав района;
- Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры населенных пунктов, входящих в состав района.

Схема организации дорожного движения разработана до 2035 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

- 1) обеспечение безопасности дорожного движения;
- 2) упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 3) организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- 4) повышение пропускной способности дорог и эффективность их использования;
- 5) организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
- 6) снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 7) снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

ОиБДД	- организация и безопасность дорожного движения
ОДД	- организация дорожного движения
УДС	- улично-дорожная сеть
ТП	- транспортный поток
КСОДД	- комплексная схема организации дорожного движения
ТС	- транспортное средство
ДТП	- дорожно-транспортное происшествие
ПДД	- правила дорожного движения
ТСОДД	- технические средства организации дорожного движения
БДД	- безопасность дорожного движения
ИДН	- искусственная дорожная неровность
ПОД	- проект организации движения

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Общие сведения о Дульдургинском муниципальном районе Забайкальского края

Дульдургинский район расположен в юго-западной части Забайкальского края. Административный центр района находится в селе Дульдурга, которое расположено в юго-восточной части района, на расстоянии 192 км от областного центра – города Читы.

Район граничит:

- на севере – с Читинским, Карымским районами;
- на востоке – с Агинским районом;
- на юге – с Ононским, Акшинским районами;
- на западе – с Улетовским районом.

В состав Дульдуринского муниципального района входят 10 сельских поселений, в составе которых – 12 населенных пунктов:

1. Сельское поселение Алханай (население – 945 чел.¹) в составе с. Алханай. Общая площадь городского поселения – 1372,99 кв.км²;
2. Сельское поселение Ара-Иля (население – 301 чел.) в составе с. Ара-Иля. Общая площадь земель поселения – 148,18 кв.км;
3. Сельское поселение Бальзино (население – 968 чел.) в составе: административного центра – с. Бальзино, с. Красноярово. Общая площадь земель поселения – 2506,3 кв.км;
4. Сельское поселение Дульдурга (население – 6483 чел.) в составе с. Дульдурга. Общая площадь земель поселения – 84,56 кв.км;
5. Сельское поселение Зуткулей (население – 1417 чел.) в составе с. Зуткулей. Общая площадь земель поселения – 632,7 кв.км;
6. Сельское поселение Иля (население – 300 чел.) в составе с. Иля. Общая площадь земель поселения – 440,05 кв.км;
7. Сельское поселение Таптанай (население – 734 чел.) в составе: административного центра – с. Таптанай и х. Бурал. Общая площадь земель поселения – 843,66 кв.км;
8. Сельское поселение Токчин (население – 1127 чел.) в составе с. Точкин. Общая площадь земель поселения – 308,82 кв.км;
9. Сельское поселение Узон (население – 1058 чел.) в составе с. Узон. Общая площадь земель поселения – 465,61 кв.км;
10. Сельское поселение Чиндалей (население – 884 чел.) в составе с. Чиндалей. Общая площадь земель поселения – 382,85 кв.км.

Общая численность населения Дульдургинского муниципального района составляет 14217 чел. (по состоянию на 01.01.2019).

Визуально границы района и входящих в него населенных пунктов представлены на рисунке 1.1.

¹ Данные о численности населения сельских поселений приняты в соответствии с базой данных показателей муниципальных образований Федеральной службы государственной статистики по состоянию на 01.01.2019

² Данные о площади земель сельских поселений приняты в соответствии со Схемой территориального планирования Дульдуринского муниципального района

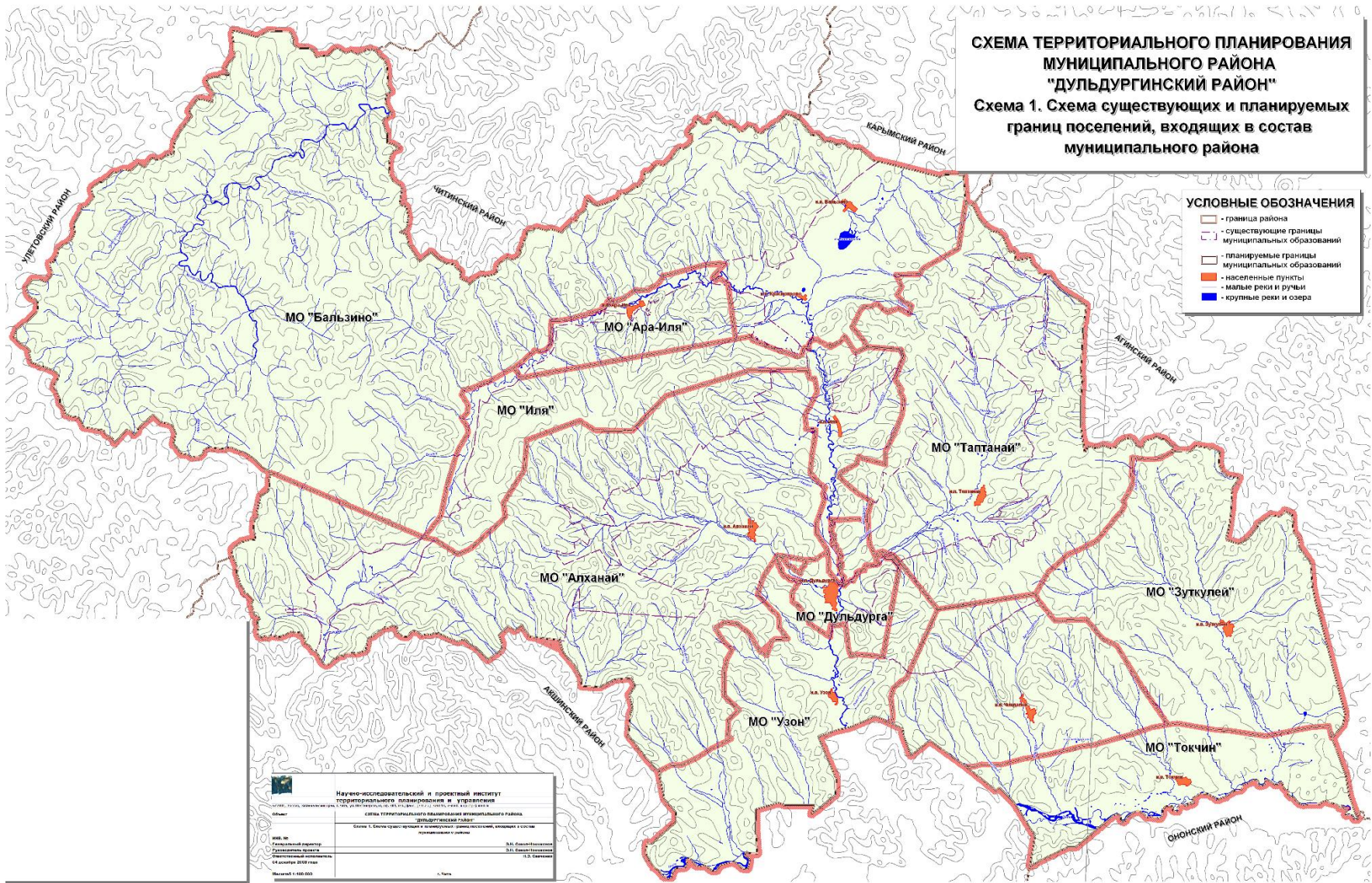


Рисунок 1.1 – Схема расположения границ Дульдургинского муниципального района и населенных пунктов, входящих в состав района

Экономическая сфера

Дульдургинский район – аграрный район, поэтому сельское хозяйство является одним из основных направлений в экономике района. В нем представлены все формы хозяйствования – коллективные, фермерские, личные подсобные хозяйства. Основная отрасль сельского хозяйства – животноводство. За ней будущее экономики района, поэтому большое внимание уделяется планомерному ведению селекционно-племенной работы.

Экономика района представлена множеством средних и малых предприятий и индивидуальных предпринимателей. Действуют фонды поддержки малого предпринимательства.

Туризм – одно из важных составляющих социально-экономического развития района. Туристов принимают МП «Алхана-тур», профилакторий «Угсахай», турбаза «Юсэн туг», также туристы посещают озеро Красноярово и другие целебные источники на территории района. В районе продолжается целенаправленная работа по дальнейшему развитию туристического направления экономики.

Климат

Климат резко континентальный, с большими перепадами сезонных и суточных температур. Зима продолжительная и морозная, лето умеренно-жаркое. Характерны также недостаточная увлажненность, большая сухость воздуха и значительное число дней с солнечной радиацией.

Средняя годовая температура воздуха отрицательная, равна $-1,9$ С. Зима холодная, ветреная, малоснежная. Средняя температура в январе $-22-24$ С, максимальная -47 С. Лето сухое, жаркое. Температура в июле $+18-20$ С. Максимальная $+38$ С. Весна поздняя, холодная, наступает во второй половине апреля и продолжается до конца мая. Осень скоротечна.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ДУЛЬДУРГИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА

Транспортный каркас Дульдургинского муниципального района представлен автодорогами регионального и местного значения.

Важнейшими транспортными осями Дульдургинского района являются региональные автомобильные дороги: 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР, 76К-001 Агинское – Дульдурга, которые пересекают территорию района и обеспечивают внешние связи района. На пересечении данных автомобильных дорог расположен административный центр района – с. Дульдурга, на автомобильной дороге 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР ближе к северной границе района – с. Иля, на автомобильной дороге 76К-001 Агинское – Дульдурга расположено с. Таптанай. К второстепенным транспортным осям относятся:

- 76К-167 Таптанай – Зуткулей, связывающая данные населенные пункты друг с другом и с сетью дорог района;
- 76К-168 Таптанай - Чиндалей-Точкин, связывающая с. Таптанай, с. Чиндалей и с. Точкин друг с другом и с сетью дорог района;
- 76К-169 Подъезд к с. Бальзино, 76К-170 Подъезд к с. Ара-Иля, 76К-171 Подъезд к источнику Алханай, 76К-172 Подъезд к с. Узон, связывающие соответствующие населенные пункты с сетью дорог района.

В Дульдургинском муниципальном районе искусственные сооружения представлены мостами (таблица 1.1). Транспортные развязки на территории района отсутствуют.

Таблица 1.1

Перечень мостов на территории Дульдургинского района

№ п/п	Наименование объекта	Техническая характеристика искусственного дорожного сооружения	Длина объекта, м
1	Автомобильный мост через ручей на автодороге с. Дульдурга – с. Таптанай, Дульдурга	бетонный настил, железные балки	20
2	Автомобильный мост через р. Иля в сторону района «Шабартуй», Дульдурга	бетонный настил, железобетонные балки	140
3	Подвесной пешеходный мост через р. Иля на в сторону района «Шабартуй», Дульдурга	деревянный настил, железные балки	80
4	Автомобильный мост через р. Дульдурга в сторону района «Заречный», Дульдурга	деревянный настил, деревянные балки	90
5	Автомобильный мост через р. Дульдурга по федеральной автодороге Дульдурга – Чита, Дульдурга	трубопереезд, бетонный настил, железобетонные балки	150
6	Автомобильный мост через р. Ребек по ул.Ленина, Зуткулей	деревянный настил, деревянные балки	25
7	Автомобильный мост через р. Чиндалейка по ул.Ленина, Токчин	деревянный настил, деревянные балки	13

№ п/п	Наименование объекта	Техническая характеристика искусственного дорожного сооружения	Длина объекта, м
8	Автомобильный мост через р. Иля, Узон	деревянный настил, деревянные балки	50
9	Подвесной пешеходный мост через р. Иля, Узон	деревянный настил, железные балки	30
10	Автомобильный мост через овраг Даамай по ул.Б.Ц.Цыренова, Чиндалей	деревянный настил, деревянные балки	15
11	Автомобильный мост по ул.Б.Ц.Цыренова, Чиндалей	деревянный настил, деревянные балки	20

На территории района водное, воздушное и железнодорожное сообщение отсутствует.

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Дульдургинского муниципального района Забайкальского края получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная от заказчика согласно примерному перечню исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
2. Данные, полученные из общедоступных официальных интернет источников.

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

1.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Согласно Федеральному закону №53-ФЗ «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения», полномочия в области ОДД включают в себя:

- 1) Разработка и реализация региональной политики в области организации дорожного движения на территориях субъектов Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области организации дорожного движения;
- 2) Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, местного значения;
- 3) Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;

- 4) Ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, местного значения;
- 5) Осуществление регионального государственного контроля в сфере организации дорожного движения;
- 6) Утверждение определенных нормативов финансовых затрат бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения;
- 7) Определение методики расчета размера платы за пользование платными парковками на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, а также установление ее максимального размера;

1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования

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

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

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

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

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 30.07.2019) «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. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается

вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. От 27.12.2019) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) 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;

б) региональный уровень:

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

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

в) 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 организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности поселковых УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

1.2.1.2. Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения

Министерство транспорта Российской Федерации определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 13.11.2019) «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 гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, внеуличного, городского наземного электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, эксплуатации и обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, а также государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения).

Порядок определения основных параметров дорожного движения, порядок ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации. Учет основных параметров предназначен для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

- парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;
- владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации, уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности.

Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

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

1.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Уставом Дульдургинского муниципального района, принятым решением Совета муниципального района «Дульдургинский район» №126 от 12.10.2014 (и изм. от 19.06.2017), к вопросам местного значения муниципального образования относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения вне границ населенных пунктов в границах муниципального района, и обеспечение безопасности дорожного движения на них, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 02.08.2019) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении

изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории муниципального района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Во исполнение Поручения Президента РФ от 30.04.1997 № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией Дульдургинского муниципального района была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Дульдургинского муниципального района могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов, связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства, рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Дульдургинского муниципального района в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 02.08.2019) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к

содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. От 21.12.2019)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение.

На основании анализа статьи 5 и части первой статьи 6 Федерального закона № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод, что Федеральный закон № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции Российской Федерации в сфере осуществления деятельности по организации дорожного движения.

Определяя предметы ведения Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Федеральный закон № 196-ФЗ прямо не указывает среди них осуществление деятельности по организации дорожного движения.

Федеральным законом № 196-ФЗ в редакции Федерального закона № 192-ФЗ определена общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности.

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

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. От 27.12.2019) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. От 15.09.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

Кроме того, анализ законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере организации дорожного движения на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения эффективности обеспечения бесперебойного и безопасного дорожного движения, особенно, в крупных населенных пунктах.

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

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

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Дудьдургинского

муниципального района, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

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

Использование средств теле- и радиовещания позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов и разработка специальных мобильных приложений. 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.

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом, граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и WindowsPhone.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Дульдургинского муниципального района в сфере организации дорожного движения также используются следующие электронные ресурсы: официальный сайт администрации Дульдургинского района (<http://duldurga.ru/>), официальные сайты муниципальных образований, входящих в состав района (<http://xn----7sbaabybanpe0g.xn--plai/>, <http://xn--eladhcf4bgc.xn--plai/> и др.). Также в качестве инструментов информационного обеспечения используются средства массовой информации Забайкальского края (<https://75.ru/>, <https://www.mkchita.ru/> и др.).

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Забайкальского края, в том числе и в виде мобильного приложения.

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

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения 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 (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. 27.12.2019) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- генеральные планы поселений; муниципальных районов;
- схемы территориального планирования (СТП).

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

1.4.1.1 Анализ Генерального плана Дульдургинского муниципального района

В рамках разработки данной схемы были проанализированы генеральные планы населенных пунктов, входящих в состав Дульдургинского муниципального района.

Генеральными планами городских и сельских поселений в составе Дульдургинского муниципального района предусмотрены следующие мероприятия в области транспортной инфраструктуры:

1. На территории сельского поселения Алханай:
 - Устройство автодорог с твердым покрытием;
 - Организация и благоустройство остановок пассажирского транспорта на территории;
 - Установка дорожных знаков на улицах и дорогах сельского поселения (до 2030 г);
 - Устройство парковок и автостоянок вблизи проектируемых рекреационных зон (до 2030 г)
2. На территории сельского поселения Дульдурга (до 2025):
 - Строительство местных проездов вдоль автомобильной дороги Дарасун-Госграница МНР

- Устройство озелененных полос вдоль автомобильной дороги Дарасун-Госграница МНР
 - Строительство моста через р. Дульдургу в восточной части села
3. На территории сельского поселения Зуткулей (2035):
 - Капитальный ремонт автомобильных дорог на территории села;
 - Реконструкция подъездов к селу.
 4. На территории сельского поселения Таптанай (2023):
 - Строительство шиномонтажной мастерской
 5. На территории сельского поселения Токчин (2035):
 - Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети в соответствии с профилями, предложенными генеральным планом.
 - Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу.
 6. На территории сельского поселения Узон (2035):
 - Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети в соответствии с профилями, предложенными генеральным планом.
 - Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу.
 - Капитальный ремонт автомобильного и пешеходного мостов.
 7. На территории сельского поселения Чиндалей (2035):
 - Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети в соответствии с профилями, предложенными генеральным планом.
 - Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу.

1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории

К документам планирования территории Дульдургинского района относится также Схема территориального планирования (СТП) Дульдургинского района.

Целью СТП Дульдургинского района является определение размещения и параметров объектов капитального строительства районного значения (автодорог, линий электропередачи, объектов социального обслуживания), исходя из осознанных местным сообществом и предполагаемых в результате научных исследований перспективных вариантов развития территории муниципального района как комплексного объекта со своими уникальными территориальными возможностями.

СТП Дульдургинского района не предусматривается проведение работ по усовершенствованию межпоселенческих автодорог, т.к все поселения района связаны между собой автодорогами регионального значения.

В связи с предлагаемым размещением зон перспективного развития предусматривается строительство соответствующих транспортных доступов (необходимо помнить, что решение о строительстве транспортных доступов принимается вместе с решением о создании зон перспективного развития в установленном законом порядке).

1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся Дульдургинского муниципального района, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 №

172-ФЗ (ред. от 18.06.2019) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

- определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;

- разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;

- мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;

- иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2033 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России – создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 28.09.2018)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификации экономических методов производства.

Цель разработки «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепции) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

- основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода;
- стратегия достижения поставленных целей, включая способы, направления и этапы;
- формы и механизмы стратегического партнерства государства, бизнеса и общества;
- цели, целевые индикаторы, приоритеты и основные задачи долгосрочной государственной политики в социальной сфере, в сфере науки и технологий, а также структурных преобразований в экономике;
- цели и приоритеты внешнеэкономической политики;
- параметры пространственного развития российской экономики, цели и задачи территориального развития.

К документам планирования регионального уровня в области транспортной инфраструктуры относятся программы комплексного развития транспортной инфраструктуры как района в целом, так и сельских поселений в частности.

Программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального района «Дульдургинский район» на 2019 – 2023 годы» была утверждена постановлением администрации муниципального района «Дульдургинский район» №53-п от 07.02.2019 и предусматривает следующие мероприятия:

- Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий
- Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов.
- Реконструкция, ремонт, автомобильных дорог местного значения
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения «Дульдурга», утвержденная постановлением администрации сельского поселения Дульдурга от 15.06.2017 №135, предусматривает следующие мероприятия:

- Содержание дорог
- Ремонт дорог
- Ремонт уличного освещения
- Устройство тротуаров
- Разработка ПСД
- Предоставление транспортных услуг населению.

Мероприятия по предоставлению транспортных услуг населению включают:

- Проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- Информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- Установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации программы планируется осуществление следующих мероприятий:

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

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Зуткулей, утвержденная постановлением администрации сельского поселения Зуткулей от 17.11.17 №32, предусматривает следующие мероприятия:

- Устройство тротуаров;
- Разработка ПСД;
- Капитальный ремонт дорог;
- Асфальтирование дорог, улиц;
- Содержание дорог;
- Ремонт дорог.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Таптанай, утвержденная постановлением администрации сельского поселения Таптанай от 01.02.2019 №1, предусматривает следующие мероприятия:

- Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий;
- Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов;
- Реконструкция, ремонт, автомобильных дорог местного значения;
- Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Токчин, утвержденная постановлением администрации сельского поселения Токчин от 22.12.2017 №15, предусматривает следующие мероприятия:

- Устройство тротуаров;
- Разработка ПСД;
- Капитальный ремонт дорог;
- Асфальтирование дорог, улиц;
- Содержание дорог;
- Ремонт дорог.

Проектом программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Узон, предусмотрены следующие мероприятия:

- Устройство тротуаров;
- Разработка ПСД;
- Капитальный ремонт дорог;
- Асфальтирование дорог, улиц;
- Содержание дорог;
- Ремонт дорог.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения Чиндалей, утвержденная постановлением администрации сельского поселения Чиндалей от 25.12.2017 №17, предусматривает следующие мероприятия:

- Устройство тротуаров;
- Разработка ПСД;
- Капитальный ремонт дорог;
- Асфальтирование дорог, улиц;
- Содержание дорог;
- Ремонт дорог.

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

Транспортная система Дульдургинского района представлена преимущественно автомобильным транспортом.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог регионального и местного значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального района.

В целом району протяженность дорог:

- Регионального значения – 254,5 км (согласно постановлению губернатора Забайкальского края №135 от 26.06.2008 «Об утверждении перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Забайкальского края»);
- Местного значения – 323,66 км (согласно программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Дульдургинского района, утвержденной постановлением администрации Дульдургинского района №53-п от 07.02.2019), в т.ч. вне населенных пунктов – 188,4 км.

Важнейшими транспортными осями Дульдургинского района являются региональные автомобильные дороги: 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР, 76К-001 Агинское – Дульдурга, которые пересекают территорию района и обеспечивают внешние связи района. На пересечении данных автомобильных дорог расположен административный центр района – с. Дульдурга, на автомобильной дороге 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР ближе к северной границе района – с. Иля, на автомобильной дороге 76К-001 Агинское – Дульдурга расположено с. Таптанай. К второстепенным транспортным осям относятся:

- 76К-167 Таптанай – Зуткулей, связывающая данные населенные пункты друг с другом и с сетью дорог района;

- 76К-168 Таптанай - Чиндалей-Точкин, связывающая с. Таптанай, с. Чиндалей и с. Точкин друг с другом и с сетью дорог района;
- 76К-169 Подъезд к с. Бальзино, 76К-170 Подъезд к с. Ара-Иля, 76К-171 Подъезд к источнику Алханай, 76К-172 Подъезд к с. Узон, связывающие соответствующие населенные пункты с сетью дорог района.

Перечень дорог регионального значения Дульдургинского района представлен в таблице 1.2

Таблица 1.2.

Перечень дорог регионального значения Дульдургинского района Забайкальского края

Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер	Протяженность (км)
Агинское - Дульдурга	76 ОП РЗ 76К-001	33
Дарасун - Госграница с МНР	76 ОП РЗ 76А-005	82
Таптанай - Зуткулей	76 ОП РЗ 76К-167	30
Таптанай - Чиндалей - Токчин	77 ОП РЗ 76К-168	46
Подъезд к с. Бальзино	78 ОП РЗ 76К-169	3
Подъезд к с. Ара-Иля	79 ОП РЗ 76К-170	29
Подъезд к источнику Алханай	80 ОП РЗ 76К-171	27,5
Подъезд к с. Узон	81 ОП РЗ 76К-172	4

Перечень существующих автодорог местного значения вне границ населенных пунктов на территории Дульдургинского муниципального района представлен в таблице 1.3.

Таблица 1.3.

Перечень дорог местного значения вне границ населенных пунктов на территории Дульдургинского района Забайкальского края

№	Наименование автомобильной дороги	Местонахождение дороги	Идентификационный номер	Протяженность (км)	Категория автодороги
1	Подъезд к Лагерю «Дружба»	Забайкальский край, с. Бальзино, от региональной трассы «Дарасун-Госграница МНР» до лагеря «Дружба»	76 125 ОП МР -1	4	V
2	Подъезд от региональной а/д «Дульдурга-Агинское» к санаторию «Угсахай»-Зуткулей	Забайкальский край, с. Зуткулей, от региональной трассы «Дульдурга-Агинское» до с. Зуткулей	76 125 ОП МР -2	31,4	V
3	Чиндалей – источник «Сондинтуй»	Забайкальский край, с. Чиндалей	76 125 ОП МР -3	8,0	V
4	Бальзино - Красноярово		76 125 ОП МР -4	15,0	V
5	Токчин – туркомплекс «Юсээн-туг»	Забайкальский край, с. Токчин	76 125 ОП МР -5	15,0	V

№	Наименование автомобильной дороги	Местонахождение дороги	Идентификационный номер	Протяженность (км)	Категория автодороги
6	Алханай – Загдачей	Забайкальский край, с. Алханай	76 125 ОП – МР - 6	30	V
7	Дэлюн - Карьер	Забайкальский край, с. Алханай	76 125 ОП – МР - 7	10	V
8	Тэн - Билектуй	Забайкальский край, с. Алханай	76 125 ОП – МР - 8	15	V
9	Усть - Тутхалтуй	Забайкальский край, с. Алханай	76 125 ОП – МР - 9	12	V
10	Зуткулей - Токчин	Забайкальский край, с. Зуткулей	76 125 ОП – МР - 10	23	V
11	Узон - Чиндалей	Забайкальский край, с. Узон	76 125 ОП – МР - 11	25	V

Перечни дорог местного значения в границах населенных пунктов приняты в соответствии с программами комплексного развития транспортной инфраструктуры Дульдургинского района, утвержденной постановлением администрации Дульдургинского района №53-п от 07.02.2019, и программам комплексного развития населенных пунктов, входящих в состав района; представлены в Приложении 1.

1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Дульдургинский район расположен в юго-западной части Забайкальского края. Транспортный каркас муниципального района представлен автодорогами регионального и местного значения. Важнейшими транспортными осями Дульдургинского района являются региональные автомобильные дороги: 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР, 76К-001 Агинское – Дульдурга.

Автомобильный является перспективным и социально значимым для муниципального района. Между населенными пунктами района также имеется автобусное сообщение. Составным звеном инфраструктуры являются автотранспортные предприятия, обеспечивающие пассажирские и грузовые перевозки, автобусные остановки.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Дульдургинского муниципального района представлены в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Виды транспорта

Вид транспорта	Интенсивность использования
Железнодорожный транспорт	Железнодорожный транспорт не используется
Водный транспорт	Водный транспорт не используется
Воздушный транспорт	Воздушный транспорт не используется
Автомобильный транспорт	Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный и общественный транспорт)

В пределах поселений для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а также пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным тротуарам и пешеходным переходам.

Уровень автомобилизации населенных пунктов Дульдургинского по состоянию на 2020 год принят в соответствии с программами комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений. В таблице 1.5 представлена численность парка автомобилей в разрезе населенных пунктов Дульдургинского района.

Таблица 1.5

Численность парка автомобилей района (2020 г.)

Населенный пункт	Уровень автомобилизации, авт./1000 жит	Количество автомобилей
Дульдургинский район, в т.ч.:	142	2381
Алханай*	136	129
Ара-Иля*	121	36
Бальзино*	136	132
Дульдурга	198	1284
Зуткулей	154	218
Иля*	121	36
Таптанай*	121	89
Токчин	183	206
Узон	136	144
Чиндалей	121	107
*Уровень автомобилизации принят расчетным методом в соответствии с РГНП Забайкальского края		

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории района. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Хранение грузовых автомобилей, осуществляющих перевозки потребительских и строительных грузов, предусмотрено в строительных хозяйствах, а грузовых автомобилей, используемых для перевозки промышленных грузов, - на территории обслуживаемых ими предприятий.

Хранение легковых автомобилей осуществляется преимущественно на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

На территории сельского поселения Дульдурга существует один специализированный гаражный комплекс СТО «Юпитер» с платными автостоянками. Подробная информация о парковочном пространстве на территории остальных населенных пунктов отсутствует.

Пассажи́рские транспортные услуги на территории Забайкальского края и Дульдургинского района, в частности, осуществляются в соответствии с Реестром межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок Забайкальского края. Межмуниципальные маршруты, проходящие по территории Дульдургинского района, представлены в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Межмуниципальные маршруты, проходящие по территории Дульдургинского района

Порядковый номер маршрута регулярных перевозок	Наименование маршрута регулярных перевозок	Наименования промежуточных остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок либо наименования поселений или городских округов, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение транспортных средств между остановочными пунктами по маршруту регулярных перевозок	Протяженность маршрута регулярных перевозок
750	Агинское (автокасса) - Дульдурга (автокасса)	отв. Урда-Ага; Таптанай (школа, остановка "Южная")	Агинское (ул. Ленина); а/д регионального значения Агинское - Дульдурга; Дульдурга (ул. Советская, ул. 50 лет Октября)	92
513	Чита (вокзал) - Акша (автокасса)	Дарасун (автокасса); Тьргетуй (администрация); Курорт Дарасун (остановка "ДРСУ"); отв. Бальзино (145 км); Иля (170 км); Дульдурга (автокасса); отв. Такеча (233 км); отв. Улача (238 км); отв. Дорожное (259 км)	Чита (ул. Ленинградская, ул. Амурская, ул. Баргузинская, ул. Ленина, ул. Кирова, Агинский тракт); А-350; Дарасун (ул. Читинская); а/д регионального значения Подъезд к пгт. Дарасун; А-350; а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; Дульдурга (ул. 50 лет Октября); а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; а/д регионального значения Подъезд к с. Акша; Акша (ул. Ленина, ул. 1 Мая)	275
514	Чита (вокзал) - Новокургатай (водокачка)	Дарасун (автокасса); Тьргетуй (администрация); Курорт Дарасун (остановка "ДРСУ"); отв. Бальзино (145 км); Иля (170 км); Дульдурга (автокасса); отв. Такеча (233 км); отв. Улача (238 км); отв. Дорожное (259 км); Акша (автокасса)	Чита (ул. Ленинградская, ул. Амурская, ул. Баргузинская, ул. Ленина, ул. Кирова, Агинский тракт); А-350; Дарасун (ул. Читинская); а/д регионального значения Подъезд к пгт. Дарасун; А-350; а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; Дульдурга (ул. 50 лет Октября); а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; а/д регионального значения Подъезд к с. Акша; Акша (ул. Ленина, ул. 1 Мая, ул. Ленина); а/д регионального значения Бырка - Акша; Новокургатай (ул. Центральная)	290
512	Чита (вокзал) - Дульдурга (автокасса)	Дарасун (автокасса); Тьргетуй (администрация); Курорт-Дарасун (остановка "ДРСУ"); Бальзино (администрация); Иля (магазин "Продукты")	Чита (ул. Ленинградская, ул. Амурская, ул. Баргузинская, ул. Ленина, ул. Кирова, Агинский тракт); А-350; Дарасун (ул. Читинская); а/д регионального значения Подъезд к пгт. Дарасун; А-350; а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; а/д регионального значения Подъезд к с. Бальзино; Бальзино (ул. Центральная); а/д регионального значения Подъезд к с. Бальзино; а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; Дульдурга	217
512 А	Чита (вокзал) - Узон (дом культуры)	Дарасун (автокасса); Тьргетуй (администрация); Курорт-Дарасун (остановка "ДРСУ"); Бальзино (администрация); Иля (магазин "Продукты"); Дульдурга (автокасса)	Чита (ул. Ленинградская, ул. Амурская, ул. Баргузинская, ул. Ленина, ул. Кирова, Агинский тракт); А-350; Дарасун (ул. Читинская); а/д регионального значения Подъезд к пгт. Дарасун; А-350; а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; а/д регионального значения Подъезд к с. Бальзино; Бальзино (ул. Центральная); а/д регионального значения Подъезд к с. Бальзино; а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; а/д регионального значения Подъезд к с. Узон; Узон (ул. Октябрьская)	224
515	Чита (вокзал) - Кыра (автоколонна)	Дарасун (автокасса); Курорт Дарасун (остановка "ДРСУ"); Дульдурга (кафе "Елигирь"); отв. Дорожное (259 км); Нарасун (298 км); Ульхун-Партия (327 км); Мангут (остановка); Тарбальджей (365 км); Хапчеранга (администрация); Мордой (остановка)	Чита (ул. Ленинградская, ул. Амурская, ул. Баргузинская, ул. Ленина, ул. Кирова, Агинский тракт); А-350; Дарасун (ул. Читинская); а/д регионального значения Подъезд к пгт. Дарасун; А-350; а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; а/д межмуниципального значения Мангут - Кыра; а/д местного значения Подъезд к с. Хапчеранга; Хапчеранга (ул. Балуева); а/д местного значения Подъезд к с. Хапчеранга; а/д межмуниципального значения Мангут - Кыра; Кыра (ул. Советская, пер. Дорожный)	420
753	пгт. Агинское (автокасса) - с. Узон (дом культуры)	с. Амитхаша; с. Урда-Ага; с. Таптанай (школа, остановка "Южная"); с. Дульдурга (автокасса)	Агинское (ул. Ленина); а/д регионального значения Агинское - Дульдурга; Дульдурга (ул. Советская, ул. 50 лет Октября); а/д регионального значения Дарасун - Госграница с МНР; а/д регионального значения Подъезд к с. Узон; Узон (ул. Дылгыржапова)	102

На территории населенных пунктов муниципального района посадка пассажиров происходит на обустроенных и необустроенных остановочных пунктах.

Кроме того, автобусные маршруты действуют на территории сельского поселения Дульдурга (реестр муниципальных перевозок утвержден постановлением администрации сельского поселения Дульдурга №250а от 25.10.2018).

Таблица 1.7

Муниципальные маршруты сельского поселения Дульдурга

Номер маршрута	Наименование остановочных пунктов	Протяженность, км
1	д. Партизанская, ул. Гагарина, ул. Луговая, ул. 50 лет Октября, ул. Фабричная, ул. Подгорная, ул. Таежная, ул. Школьная, ул. Речная, ул. Лесная, ул. Профсоюзная, ул. Стадионная, ул. Леонтьева, ул. Юннатская.	28,2
2	ул. Партизанская, ул. Гагарина, ул. Советская, ул. 50 лет Октября, ул. Кирова, 60 лет ВЛКСМ, пер. Северный, ул. Первомайская, ул. Молодежная, ул. Сельская, ул. Забайкальская.	83,7

Передвижение по территории осуществляет в 2016 году МП «Услуги заказчика» и, начиная с 2017 года, ИП Сюртуков А.А.

Службы такси оказывают услуги по доставке пассажиров на территории сельского поселения «Дульдурга» и в частности во все населенные пункты Дульдургинского района. Официально зарегистрированные службы такси: «Фортуна», «Конкурент».

На территории района движение пешеходов осуществляется преимущественно проезжим частям. Так, согласно Программам комплексного развития транспортной инфраструктуры, тротуары частично присутствуют на территории сельских поселений: Дульдурга, Таптанай; на территории сельских поселений: Зуткулей, Токчин, Узон, Чиндалей тротуары отсутствуют. Более подробная информация о пешеходной инфраструктуре отсутствует.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется преимущественно по дорогам общего пользования и тротуарам.

Для обслуживания автотранспорта на территории муниципального района имеются здания и сооружения автосервиса (таблица 1.8).

Таблица 1.8

Перечень зданий и сооружений автосервиса

№ п/п	Преприятие	Местоположение	Краткое описание
1	АЗС Нефтемаркет	С. Дульдурга, ул. 50 лет Октября, 2	Заправка жидким топливом автотранспорта, придорожный сервис
2	АЗС Дали	С. Дульдурга, ул. Дорожная, 3	Заправка жидким топливом автотранспорта, придорожный сервис
3	АЗС Нефтемаркет	С. Дульдурга, ул. 50 лет Октября,	Заправка жидким топливом автотранспорта, придорожный сервис
4	АЗС	С. Таптанай	Заправка жидким топливом автотранспорта, придорожный сервис

№ п/п	Предприятие	Местоположение	Краткое описание
4	Автосервис	С. Дульдурга, Алханайская, 1В	Ремонт, техническое обслуживание транспорта

1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории муниципального района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час.

Маршрутные такси и автобусы по территории муниципального района передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2016 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей на территории Дульдургинского района составит 355 машино-мест, в т.ч. на территории с. Дульдурга – 162 парковочных места, на территории остальных населенных пунктов – не более 50 парковочных мест.

Парковочные места на территории района имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

В целом по результатам анализа парковочного пространства, а также уровня автомобилизации населения на территории населенных пунктов Дульдургинского муниципального района можно сделать вывод о том, что дефицита парковочных мест в настоящее время не наблюдается.

1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

На территории района действуют межмуниципальные и внутрирайонные автобусные маршруты. Информация о пассажиропотоках на маршрутах отсутствует.

На территории района зарегистрированный грузовой транспорт принадлежит сельскохозяйственным предприятиям, предприятиям торговли и обрабатывающим производствам. На территории района находятся такие крупные предприятия: КГСАУ «Дульдургинский лес» (восстановление и охрана лесов), Дульдургинский территориальный отдел гослесслужбы Забайкальского края (заготовка и переработка древесины), Дульдургинский филиал ДЭУ (обслуживание дорог и мостов общего пользования); СПК «Племенной завод «Родина» и др..

Движение грузового транспорта по территории района осуществляется без ограничений.

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог, вывоз ТКО, посыпку противогололедными материалами.

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

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Дорожная сеть в населенных пунктах муниципального района преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям.

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения населенных пунктов преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

На территории муниципального района светофорные объекты отсутствуют.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам, как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

Министерство транспорта РФ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения).

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

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 30.07.2019) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);
- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

По полученным данным, дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, а дорожная разметка требует обновления.

На территории муниципального района светофорные объекты отсутствуют.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС муниципального района находится в нормативном состоянии.

1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

Анализ эффективности используемых методов ОДД позволит оценить существующую организацию дорожного движения, выявить основные проблемы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов.

Организация дорожного движения на территории Дульдургинского муниципального района осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- система уличного освещения;
- инфраструктура для пешеходного движения.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями. На территории района ограничение скорости организовано с помощью дорожных знаков и искусственных неровностей. Информация о наличии средств фото/видеофиксации нарушений отсутствует.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается. Однако, анализ статистики аварийности за 2016-2018 годы показал наличие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об неэффективности применения данного метода организации дорожного движения.

Информация об искусственном освещении в разрезе населенных пунктов Дульдургинского муниципального района представлена в таблице 1.9.

Таблица 1.9

Характеристики искусственного освещения Дульдургинского муниципального района

Населенный пункт	Протяженность освещенных частей, км (2018 год)
Дульдургинский район, в т.ч.:	58,9
Алханай	2,9
Ара-Иля	2
Бальзино	-
Дульдурга	26
Зуткулей	8
Иля	2,2
Таптанай	4
Токчин	6
Узон	3,8
Чиндалей	4

Освещение на территории муниципального района соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов.

В настоящее время отсутствие освещения в темное время суток вызывает многочисленные жалобы со стороны населения, повышенный травматизм, затрудняет

пешеходное движение. Собственных средств населения сел для решения проблем с организацией уличного освещения недостаточно.

Организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов. Это, в свою очередь, позволяет добиваться снижения автомобиле-пользования и связанных с ним негативных эффектов.

На территории района движение пешеходов осуществляется преимущественно проезжим частям. Так, тротуары и пешеходные переходы частично присутствуют на территории с. Дульдурга, с. Таптанай. На территории остальных населенных пунктов пешеходная инфраструктура преимущественно отсутствует, что создает неудобства для жителей, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Таким образом, существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Основной проблемой транспортной системы Забайкальского края является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. С каждым годом растет число дорожно-транспортных происшествий в регионе, в которых гибнут люди. Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Согласно анализу аварийности за период 2016-2018 гг., на территории Дульдургинского района произошло 64 ДТП (таблица 1.9). В 2016 году произошло 26 ДТП, в 2017 – 19 ДТП, в 2018 – 19 ДТП. В результате ДТП 83 человек ранено, 8 – погибло.

Таблица 1.9

Информация о ДТП на территории Дульдургинского района за период 2016-2018 гг.

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
1	09.12.2018	Опрокидывание				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Комсомольская, 2	0	1	1	1
2	27.11.2018	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Зуткулей, ул 50 лет Октября, 33	1	0	1	3
3	25.11.2018	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Узон, ул Октябрьская, 30	1	0	1	5
4	27.10.2018	Наезд на препятствие	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	93	150	Дульдургинский	0	1	1	3
5	25.09.2018	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	100	700	Дульдургинский	0	1	1	1
6	07.09.2018	Опрокидывание	ПОДЪЕЗД К ИСТОЧНИКУ АЛХАНАЙ	20	200	Дульдургинский	0	2	1	2
7	30.08.2018	Наезд на пешехода	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР			Дульдургинский, с Дульдурга, ул 50 лет Октября, 33	0	1	1	2
8	18.08.2018	Опрокидывание	ТАПТАНАЙ - ЗУТКУЛЕЙ	5	975	Дульдургинский	1	1	1	6
9	02.08.2018	Опрокидывание				Дульдургинский, с Бальзино, ул Заречная, 7	0	1	1	1
10	01.08.2018	Столкновение	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР			Дульдургинский, с Дульдурга, ул 50 лет Октября, 41	0	2	2	2
11	08.07.2018	Наезд на пешехода	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР			Дульдургинский, с Дульдурга, ул 50 лет Октября, 24	0	2	1	2
12	09.06.2018	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	95	500	Дульдургинский	0	2	1	2
13	19.05.2018	Столкновение	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР			Дульдургинский, с Дульдурга, ул Советская, 1	0	1	2	2

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
14	11.05.2018	Опрокидывание	ТАПТАНАЙ - ЧИНДАЛЕЙ - ТОКЧИН	23	500	Дульдургинский	0	4	1	4
15	01.05.2018	Столкновение	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР			Дульдургинский, с Дульдурга, ул 50 лет Октября, 98	0	2	2	3
16	26.04.2018	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	112	952	Дульдургинский	0	1	1	1
17	14.04.2018	Столкновение	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	121	800	Дульдургинский	1	0	3	5
18	03.03.2018	Наезд на животное	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	111	700	Дульдургинский	0	2	1	2
19	01.01.2018	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Зуткулей, ул Ленина, 70	1	0	1	9
20	27.10.2017	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	124	250	Дульдургинский	0	1	1	3
21	24.09.2017	Столкновение	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	116	150	Дульдургинский, с Дульдурга	0	2	2	3
22	19.09.2017	Наезд на пешехода	ПРОСЕЛОЧНАЯ ДОРОГА	9	800	Дульдургинский	0	1	1	3
23	13.09.2017	Столкновение	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	115	550	Дульдургинский	1	0	3	5
24	06.09.2017	Столкновение	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	117	700	Дульдургинский, с Дульдурга	0	1	2	3
25	19.08.2017	Наезд на препятствие	ПОДЪЕЗД К ИСТОЧНИКУ АЛХАНАЙ	26	100	Дульдургинский	0	1	1	1
26	15.08.2017	Наезд на препятствие				Дульдургинский, с Бальзино, ул Чкалова, 83	0	1	1	2
27	07.08.2017	Наезд на велосипедиста				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Лесная, 4	0	2	2	3
28	07.08.2017	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Дульдурга, ул 50 лет Октября, 24	0	1	1	2
29	06.08.2017	Наезд на препятствие	АГИНСКОЕ - ДУЛЬДУРГА	77	700	Дульдургинский	0	2	1	2

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
30	17.07.2017	Наезд на пешехода	ПРОСЕЛОЧНАЯ ДОРОГА	12	500	Дульдургинский	0	1	1	3
31	26.06.2017	Столкновение	АГИНСКОЕ - ДУЛЬДУРГА			Дульдургинский, с Таптанай, ул Калинина, 49	0	2	2	6
32	28.05.2017	Опрокидывание				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Тополиная, 7	0	2	1	2
33	14.04.2017	Опрокидывание	ПРОСЕЛОЧНАЯ ДОРОГА	6	10	Дульдургинский, с Токчин	0	1	1	1
34	11.04.2017	Опрокидывание	ТАПТАНАЙ - ЧИНДАЛЕЙ - ТОКЧИН	22	10	Дульдургинский	0	1	1	2
35	07.04.2017	Опрокидывание				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Гагарина, 99	0	1	1	1
36	04.04.2017	Опрокидывание				Дульдургинский, с Дульдурга, ул 50 лет Октября, 32	0	1	1	1
37	03.03.2017	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Речная, 21а	0	1	1	2
38	22.02.2017	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Таптанай, ул Набережная, 2г	1	0	1	2
39	25.11.2016	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Леонтьева, 26	0	1	1	2
40	24.10.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	86	600	Дульдургинский	0	1	1	1
41	18.10.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	69	850	Дульдургинский	0	1	1	1
42	12.10.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	140	800	Дульдургинский	0	2	1	2
43	18.09.2016	Опрокидывание	ПОДЪЕЗД К ИСТОЧНИКУ АЛХАНАЙ	15	300	Дульдургинский	0	1	1	1
44	01.09.2016	Опрокидывание	ПОДЪЕЗД К ИСТОЧНИКУ АЛХАНАЙ	23	630	Дульдургинский, с Алханай	0	2	1	4

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
45	26.08.2016	Столкновение				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Кирова, 32	0	2	2	3
46	23.08.2016	Наезд на препятствие				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Лазо, 20а	0	2	1	2
47	14.08.2016	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Луговая, 17	0	1	1	2
48	13.08.2016	Наезд на животное				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Гагарина, 111	0	1	1	1
49	22.07.2016	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Пионерская, 2	0	1	1	2
50	22.07.2016	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Алханай, ул Далаева, 10	0	1	1	2
51	21.07.2016	Опрокидывание	ТАПТАНАЙ - ЗУТКУЛЕЙ	17	0	Дульдургинский	0	2	1	2
52	05.07.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	103	900	Дульдургинский	0	1	1	1
53	30.06.2016	Опрокидывание	ПОДЪЕЗД К ИСТОЧНИКУ АЛХАНАЙ	23	910	Дульдургинский	0	3	1	5
54	19.06.2016	Падение пассажира				Дульдургинский, с Дульдурга, ул Комсомольская, 16	0	1	1	2
55	18.06.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	121	960	Дульдургинский	1	0	1	1
56	04.06.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	79	700	Дульдургинский	0	1	1	1
57	12.05.2016	Опрокидывание	АГИНСКОЕ - ДУЛЬДУРГА	76	250	Дульдургинский	0	2	1	2
58	09.05.2016	Опрокидывание	ПОДЪЕЗД К ИСТОЧНИКУ АЛХАНАЙ	7	846	Дульдургинский	0	4	1	4
59	07.05.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	123	900	Дульдургинский	0	1	1	1

№ п/п	Дата ДТП	Вид ДТП	Дорога	КМ	М	Адрес	Погибло	Ранено	Кол-во ТС	Кол-во участников
60	04.05.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	123	916	Дульдургинский	0	2	1	4
61	25.04.2016	Наезд на пешехода	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР			Дульдургинский, с Дульдурга, ул 50 лет Октября, 24	0	1	1	2
62	14.04.2016	Наезд на велосипедиста	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР			Дульдургинский, с Дульдурга, ул 50 лет Октября, 10	0	1	2	2
63	12.04.2016	Опрокидывание	ДАРАСУН - ГОСГРАНИЦА С МНР	82	800	Дульдургинский	0	1	1	1
64	17.03.2016	Наезд на пешехода				Дульдургинский, с Таптанай, ул Калинина, 40	0	1	1	2

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются опрокидывание (45%), наезд на препятствие (25%) и столкновение (14%). Возникновение дорожно-транспортных происшествий связано с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств, неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

- управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС;
- управление ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС;
- употребление водителем алкогольных напитков, наркотических, психотропных или иных одурманивающих веществ после ДТП, к которому он причастен, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования
- несоблюдение требований ОСАГО.

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги:

- неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
- отсутствие, плохая видимость вертикальной разметки;
- дефекты покрытия;
- отсутствие освещения.

1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

При подготовке и проведении опроса общественного мнения необходимо придерживаться следующих основных требований:

1. Постановка цели исследования.

Должно быть четко сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги.

2. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований.

После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки.

При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности

населения. Для получения наиболее объективной информации в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.

4. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием.

Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования.

При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС.

В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию.

При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию.

Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения.

Сбор информации, по общественному мнению, и мнению водителей транспортных средств не проводился.

1.14. Существующая территориально-планировочная организация Дульдургинского муниципального района

Дульдургинский район расположен в юго-западной части Забайкальского края. Административный центр района находится в селе Дульдурга, которое расположено в юго-восточной части района, на расстоянии 192 км от областного центра – города Читы.

Район граничит:

- на севере – с Читинским, Карымским районами;
- на востоке – с Агинским районом;
- на юге – с Ононским, Акшинским районами;
- на западе – с Улетовским районом.

Важнейшими транспортными осями Дульдургинского района являются региональные автомобильные дороги: 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР, 76К-001 Агинское – Дульдурга, которые пересекают территорию района и обеспечивают внешние связи района. На пересечении данных автомобильных дорог расположен административный центр района – с. Дульдурга, на автомобильной дороге 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР

ближе к северной границе района – с. Иля, на автомобильной дороге 76К-001 Агинское – Дульдурга расположено с. Таптанай. К второстепенным транспортным осям относятся:

- 76К-167 Таптанай – Зуткулей, связывающая данные населенные пункты друг с другом и с сетью дорог района;
- 76К-168 Таптанай - Чиндалей-Точкин, связывающая с. Таптанай, с. Чиндалей и с. Точкин друг с другом и с сетью дорог района;
- 76К-169 Подъезд к с. Бальзино, 76К-170 Подъезд к с. Ара-Иля, 76К-171 Подъезд к источнику Алханай, 76К-172 Подъезд к с. Узон, связывающие соответствующие населенные пункты с сетью дорог района.

Большая часть земель района в настоящее время существует как открытые пространства (зоны естественного ландшафта), земля, занятая лесами и сельскохозяйственные угодья. Земли населенных пунктов, согласно Схеме территориального планирования, составляют 0,2%.

Сельское поселение Алханай расположено на юге муниципального района. Основную территорию сельского поселения занимают земли лесного фонда и с/х назначения. Единственный населенный пункт – с. Алханай – находится на востоке территории и занимает около 0,2% от общей территории сельского поселения. Основную территорию села занимает индивидуальная застройка, общественно-деловой центр сформирован в центральной части села и содержит здание дома культуры, школы и др. социальные объекты.

Сельское поселение Ара-Иля является одним из самых небольших по территории муниципальных образований в составе района. Оно находится в центральной части района. Основную территорию сельского поселения занимают земли лесного фонда. Единственный населенный пункт – с. Ара-Иля – находится в центральной части территории поселения. На территории села находится школа, магазин, врачебная амбулатория и дом культуры.

Сельское поселение Бальзино является одним из самых крупных по территории муниципальных образований в составе района. Оно находится на северо-западе района. Основную территорию сельского поселения занимают земли лесного фонда, вокруг села Бальзино сформирована зона с/х назначения. Основную территорию села занимает зона жилой застройки, общественно-деловая зона расположена в центра села и содержит дом культуры, школу, здание администрации, врачебную амбулаторию и др. социальные объекты. Также на территории сельского поселения находится с. Красноярovo (на относительно небольшом отдалении от с. Бальзино). Основную территорию села также занимает зона жилой застройки, общественно-деловая зона расположена в центра села и содержит дом культуры, школу, фельдшерско-акушерский пункт и магазин.

Сельское поселение Дульдурга является одним из самых небольших по территории муниципальных образований в составе района. Оно находится в центральной части района и содержит единственный населенный пункт – административный центр района – с. Дульдурга. Сложившаяся застройка представлена, в основном, усадебными деревянными жилыми домами, а в центральной части поселка частично 2-3 этажными каменными жилыми и общественными домами. Структура жилой застройки квартальная. В настоящее время большинство общественных зданий и учреждений обслуживания размещено на улицах: Комсомольской, Советской, 8 Марта и 50 лет Октября. В селе нет единой производственной зоны. Все предприятия, за исключением асфальтобетонного завода, ООО «Трест», цеха по производству пластиковых труб, цеха по производству тротуарной

плитки, территория бывшей птицефабрики, расположены на селитебных территориях. В селе расположен пар (рядом с гостиницей «Кентавр»); парк к у памятника в честь воинов-земляков, павших на фронтах Великой Отечественной войны; сквер по ул. Комсомольской. Рекреационных объектов постоянного отдыха в селе нет. Зона кратковременного отдыха сложилась на правобережной пойме реки Или.

Сельское поселение Зуткулей расположено на востоке района, основную территорию сельского поселения занимают земли с/х назначения. Поселение содержит единственный населенный пункт – с. Зуткулей - которое расположено в центральной части поселения. Основную территорию села занимает зона жилой застройки, в селе нет единой общественно-деловой зоны. Социальные объекты расположены как в центральной части села, так и вблизи его границ.

Сельское поселение Иля расположено в центре района. Основную территорию сельского поселения занимают земли лесного фонда, вокруг села Иля (единственный населенный пункт в составе поселения) сформирована зона с/х назначения. Основную территорию села занимает зона жилой застройки, общественно-деловая зона расположена в центра села и содержит сельский клуб, школу, здание администрации, фельдшерский амбулаторию и др. социальные объекты. В центре села расположены также зоны рекреационного назначения.

Сельское поселение Таптанай расположено на севере района. Основную территорию сельского поселения занимают земли лесного фонда, вокруг села Таптанай сформирована зона с/х назначения. Основную территорию села занимает зона жилой застройки, общественно-деловая зона расположена в центра села и содержит дом культуры, школу, здание администрации, фельдшерско-акушерский пункт и др. социальные объекты. В центре села расположена также зона рекреационного назначения, которая представлена дворцом спорта и стадионом.

Сельское поселение Токчин расположено на юго-востоке района. Основную территорию сельского поселения занимают земли с/х назначения. Единственный населенный пункт - село Токчин - расположено в южной части сельского поселения. Основную территорию села занимает зона жилой застройки, общественно-деловая зона расположена в центра села. В селе нет единой производственной зоны. Предприятия расположены на селитебных территориях.

Сельское поселение Узон расположено на юге района. Основную территорию сельского поселения занимают земли с/х назначения. Единственный населенный пункт - село Узон - расположено в центральной части сельского поселения. Основную территорию села занимает зона жилой застройки. В селе нет единой производственной, общественно-деловой зоны. Социальные и производственные объекты расположены как в центральной части села, так и вблизи его границ.

Сельское поселение Чиндалей расположено на юге района. Основную территорию сельского поселения занимают земли с/х назначения. Единственный населенный пункт - село Чиндалей - расположено в центральной части сельского поселения. Основную территорию села занимает зона жилой застройки. В селе нет единой производственной, общественно-деловой зоны. Социальные и производственные объекты расположены как в центральной части села, так и вблизи его границ.

2. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В целях развития сети дорог планируется ряд мероприятий, направленных на сохранение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, поддержание существующей сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии, соответствующем нормативным требованиям.

Схема территориального планирования Дульдургинского муниципального района определяет главным принципом развития – создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются исходными данными – показателями социально-экономического прогноза численности населения, уровнем автомобилизации населения.

По состоянию на 01.01.2019 численность населения Дульдургинского муниципального района составила 14217 жителей.

Проектная численность населения (таблица 2.2) принята на основании динамики численности населения за период 2015-2018 гг. (таблица 2.1).

Таблица 2.1

Численность населения за период 2015-2019 гг. (в разрезе населенных пунктов
Дульдургинского муниципального района)

Населенный пункт	2015	2016	2017	2018	2019
<u>Дульдургинский район, в т.ч.:</u>	<u>14766</u>	<u>14559</u>	<u>15024</u>	<u>14295</u>	<u>14217</u>
Алханай	1016	1003	985	967	945
Ара-Иля	329	322	311	301	301
Бальзино	980	968	967	967	968
Дульдурга	6581	6518	6504	6490	6483
Зуткулей	1531	1502	1474	1446	1417
Иля	314	311	308	306	300
Таптанай	764	749	738	728	734
Токчин	1167	1145	1133	1121	1127
Узон	1124	1103	1080	1058	1058
Чиндалей	960	938	924	911	884

Таблица 2.2

Прогнозная численность населения (в разрезе населенных пунктов
Дульдургинского муниципального района)

Населенный пункт	2020	2021	2022	2023	2024	2025- 2029	2030- 2035
<u>Дульдургинский район, в т.ч.:</u>	<u>14045</u>	<u>13908</u>	<u>13771</u>	<u>13635</u>	<u>13500</u>	<u>12817</u>	<u>12000</u>
Алханай	930	912	894	876	859	770	663
Ара-Иля	290	282	274	267	259	220	174
Бальзино	963	960	958	955	953	940	925
Дульдурга	6448	6426	6403	6381	6358	6246	6112
Зуткулей	1389	1360	1332	1304	1275	1133	963
Иля	298	295	291	288	285	268	248
Таптанай	718	710	702	694	686	645	597
Токчин	1107	1097	1087	1076	1066	1014	951

Населенный пункт	2020	2021	2022	2023	2024	2025-2029	2030-2035
Узон	1032	1014	996	978	961	872	766
Чиндалей	870	852	834	816	798	709	601

Прогнозный уровень автомобилизации населенных пунктов Дульдургинского района принят на основании динамики уровней автомобилизации населенных пунктов, представленных в программах комплексного развития транспортной инфраструктуры населенных пунктов.

Количество автомобилей в разрезе населенных пунктов представлено в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Численность парка автомобилей Дульдургинского района

Населенный пункт	2021	2022	2023	2024	2025-2029	2030-2035
<u>Дульдургинский район, в т.ч.:</u>	<u>2441</u>	<u>2543</u>	<u>2634</u>	<u>2729</u>	<u>3163</u>	<u>3617</u>
Алханай	129	131	132	133	138	137
Ара-Иля	36	38	39	39	42	41
Бальзино	135	140	144	148	168	191
Дульдурга	1337	1402	1461	1526	1824	2170
Зуткулей	223	233	241	250	281	299
Иля	38	40	42	43	51	59
Таптанай	92	96	101	104	123	141
Токчин	212	220	227	236	272	308
Узон	129	129	129	129	129	129
Чиндалей	110	114	118	121	135	142

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования показал наличие одного сценария социально-экономического развития района. Используя рекомендуемый приказом Министерства транспорта РФ от 26.12.2018 № 480 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития района.

При таком подходе сохраняется единый функционал УДС, ориентированный на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения.

Объекты транспортной инфраструктуры приводятся и поддерживаются в нормативном состоянии (тротуары, остановочные пункты, освещение и технические средства организации дорожного движения).

Данный вариант по экономическим соображениям является менее эффективным относительно «инновационного», однако, будучи консервативно-спокойным, не потребует подготовки общественного мнения к преобразованиям институционального характера.

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

На основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети, были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности. К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- применение более совершенного покрытия на имеющихся улицах и дорогах;
- строительство новых дорог с капитальным типом покрытия;
- организация нормативного пешеходного движения.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Дульдургинском муниципальном районе не было выявлено участков автодорог с высокой загруженностью. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Дульдургинском муниципальном районе.

1 вариант – на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог в нормативное состояние – обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров, ремонт бортового камня. Усовершенствование типов покрытий отдельно взятых кварталов. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекту организации дорожного движения.

2 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. В добавление ожидается расширение существующей сети дорог в районах перспективной застройки других кварталов.

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавлении ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Дульдургинского муниципального района.

По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ

4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Дульдургинского муниципального района запланированы следующие мероприятия по обеспечению транспортной связанности территорий:

- строительство моста через р. Дульдургу в восточной части села;
- строительство соответствующих транспортных доступов к зонам перспективного развития.

Кроме того, реализация увеличения транспортной связанности территории связана с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с реконструкцией и обустройством объектов пешеходной инфраструктуры (мероприятия приведены в разделе 4.18).

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

Важнейшими транспортными осями Дульдургинского района являются региональные автомобильные дороги: 76А-005 Дарасун – Госграница с МНР, 76К-001 Агинское – Дульдурга.

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

- дороги населенных пунктов;
- дороги муниципального района.

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

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

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления муниципального района. Дорожно-транспортная сеть муниципального района состоит из дорог III-V категории, предназначенных для не скоростного движения. Перечень автодорог и их значение муниципального района указаны в разделе 1.5 данной схемы.

В составе улично-дорожной сети населенных пунктов выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы), в т.ч.:
 - основная – связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением;

- второстепенная – связь между основными жилыми улицами;
- проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей;
- хозяйственный проезд, скотопрогон – прогон личного скота и проезд грузового транспорта к приусадебным участкам.

Ширина главных улиц в красных линиях (рис. 1,2,3) 15,0 – 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 – 10,5 м.

Ширина проектируемых основных улиц в застроенной территории 13,0 – 14,0 м. ширина проезжей части 6,0 м.

Ширина проектируемых второстепенных (переулок) улиц в жилой застройке (рис. 4.6) – 11,5 м, ширина проезжей части 5,5 м.

Поперечные профили улиц в застроенной территории продиктованы сложившейся застройкой, определены конкретными условиями и при реконструкции требуют доведения при несоответствии элементов до предлагаемых (рис. 4.1 - 4.6) соответственно.

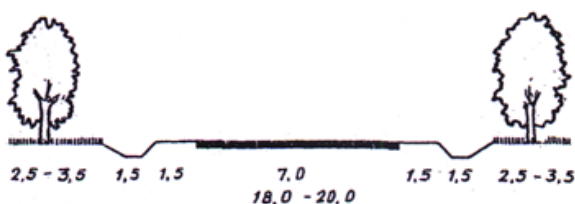


Рис. 4.1

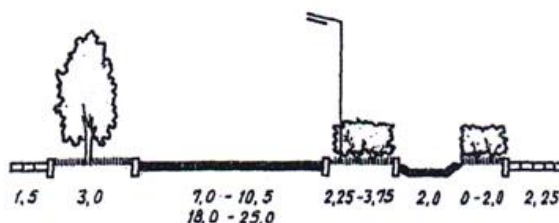


Рис. 4.2

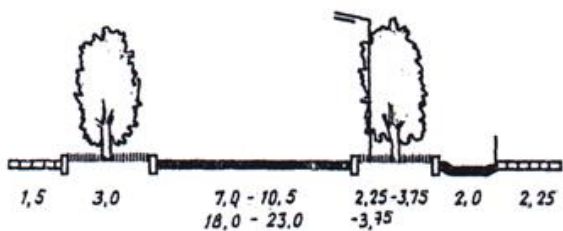


Рис. 4.3

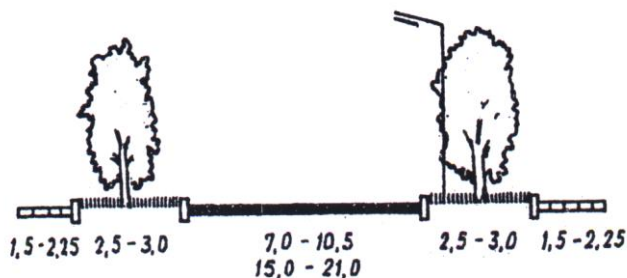


Рис. 4.4

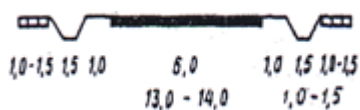


Рис. 4.5

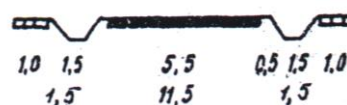


Рис. 4.6

Типовые поперечные профили проектируемых дорог: Рис. 4.1 – поселковая дорога; Рис. 4.2, 4.3, 4.4 – главная улица; Рис. 4.5 – основная улица в жилой застройке; Рис. 4.6 – второстепенная (переулок) улица в жилой застройке.

Реконструкция главных и основных улиц предусматривает их благоустройство с устройством усовершенствованного покрытия, локальных мероприятий по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне, устройством тротуаров.

На территории Дульдургинского района предусмотрены мероприятия по разработке проектно-сметной документации на автомобильных дорогах сельских поселений: Дульдурга, Зуткулей, Токчин, Узон, Чиндалей.

4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по дорогам федерального, регионального и местного значения. Основные дороги района регионального и местного значения указаны в разделе 1.5 данной схемы.

Анализ данных интенсивности и прогнозирования перспективных потоков, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность автодорог района далека от исчерпания. Изменение распределения транспортных потоков в Дульдургинском муниципальном районе не планируется.

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

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

- центральный управленческий пункт или ЦУП;
- каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
- периферийное оборудование.

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

При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий.

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

- ручное изменение режимов работы светофоров;
- диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
- режим «зеленой улицы»;
- координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством

заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;

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

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

Дорожная сеть в Дульдургинском муниципальном районе не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Дульдургинском муниципальном районе нет.

4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации

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

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

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

в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

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

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

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

- системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения безопасности дорожного движения;
- контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД;
- превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов, принятых регулирующими органами мер;
- формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

- сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;
- в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, безопасность дорожного движения напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории. Недостаточный учет факторов внешней среды, как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению необратимых ситуаций во всей системе БДД;
- системная диагностика негативных тенденции в деятельности всех участников системы БДД базируется на мониторинге как на современном методе управления экономическим развитием территории.

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

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

- непрерывное наблюдение;

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

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

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях.

Было выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга интенсивности транспортных потоков.

В будущем при увеличении транспортных потоков, при возникновении необходимости их применения необходимо предусмотреть установку детекторов. Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по существу, единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных магистралей.

4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному

движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

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

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

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

- на картографические – показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
- маршрутные – указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

- пассивные – планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;
- управляемые – могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

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

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

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

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

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

На территории Дульдургинского района мероприятия по совершенствованию информационного обеспечения участников дорожного движения предусматривают установку дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов. В рамках КСОДД данные мероприятия предусмотрены на территории сельских поселений: Алханай, Дульдурга, Таптанай.

4.7. Применение реверсивного движения

Относительно дорожного движения реверс – это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении.

В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками ДПС, либо самими дорожными рабочими.

Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое.

На территории Дульдургинского муниципального района нет необходимости в организации реверсивного движения, это связано с малым транспортным парком района.

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

На территории Дульдургинского муниципального района действуют автобусные маршруты внутрирайонного значения, а также межмуниципальные маршруты.

В рамках разработки КСОДД для Дульдургинского муниципального района предусмотрена организация и благоустройство остановок пассажирского транспорта на территории сельского поселения Алханай.

4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Пропуск транзитных транспортных потоков связан со строительством автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (мероприятия приведены в разделе 4.1), а также с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

Кроме того, к мероприятиям по организации пропуска относится строительство объектов придорожного сервиса, строительство обходов населенных пунктов и обустройство зеленых насаждений вдоль автомобильных дорог (таблица 4.2).

Таблица 4.2

Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков

№ п/п	Адрес	Мероприятие	Срок реализации
1	Дульдурга	Строительство местных проездов вдоль автомобильной дороги Дарасун-Госграница МНР	2020-2024
2	Дульдурга	Устройство озелененных полос вдоль автомобильной дороги Дарасун-Госграница МНР	2020-2024

№ п/п	Адрес	Мероприятие	Срок реализации
3	Таптанай	Строительство шиномонтажной мастерской	2020-2035

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

Реализация мероприятий по пропуску транзитных грузовых транспортных средств связана с организацией пропуска транзитных транспортных потоков (мероприятия приведены в разделе 4.9), строительством автомобильных дорог и искусственных сооружений на них (мероприятия приведены в разделе 4.1), а также с реконструкцией и ремонтами автомобильных дорог (мероприятия приведены в разделе 4.22).

4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории. Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

–ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;

–ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

–временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;

–ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

В рамках разработки КСОДД для Дульдургинского муниципального района предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

Мероприятий по ограничению скорости на территории Дульдургинского муниципального района не предусмотрено.

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

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить

уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

В рамках разработки КСОДД для Дульдургинского муниципального района мероприятия по формированию единого парковочного включают устройство парковок и автостоянок вблизи проектируемых рекреационных зон на территории сельского поселения Алханай.

4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

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

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

В населенных пунктах Дульдургинского муниципального района не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

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

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

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

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и пешеходных переходах при наличии хотя бы одного из следующих условий:

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч. рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 4.3.

Таблица 4.3

Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

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

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

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

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

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

На территории Дульдургинского муниципального района обустройство светофорных объектов не предусмотрено.

4.16. Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

- повышение безопасности;
- повышение пропускной способности отдельных направлений движения;
- перераспределение транспортных потоков.

На территории Дульдургинского муниципального района светофорное регулирование в настоящее время отсутствует. Изменение режима светофорного регулирования не требуется.

4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

Анализ условий дорожного движения на территории Дульдургинского муниципального образования показал, что основным фактором опасности является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт улично-дорожной сети (мероприятия приведены в разделе 4.22).

Кроме того, на территории населенных пунктов необходима реализация следующих мероприятий (таблица 4.4).

Таблица 4.4.

Мероприятия по устранению помех движению

Адрес	Мероприятие	Сроки реализации
Дульдургинский район	Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения	2020-2024
Дульдурга	Ремонт уличного освещения	2020-2024
Дульдурга	Предоставление транспортных услуг населению (комплекс мероприятий, см. раздел 1.4)	2020-2024
Таптанай	Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения	2020-2024

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

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

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения на территории Дульдургинского муниципального района входят мероприятия по обустройству тротуаров в границах населенных пунктов на территориях сельских поселений: Дульдурга, Зуткулей, Токчин, Узон, Чиндалей.

4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

При проектировании пешеходных зон и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения.

В рамках разработки КСОДД для Дульдургинского муниципального района мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусмотрено.

4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям (ОО), является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков. Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах

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

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (искусственные неровности);
- установка знаков «Осторожно дети»;
- установка средств фото- и видеофиксации.

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

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

2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.

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

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

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

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

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

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям связаны с организацией пешеходного движения (мероприятия предусмотрены разделом 4.18).

4.21. Организация велосипедного движения

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

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Дульдургинского муниципального района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. Мероприятия по развитию велосипедного передвижения возможны к реализации как дополнительные при получении дополнительных доходов местного бюджета или появления возможности финансирования из иных источников.

4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

В целях развития сети дорог Дульдургинского муниципального района планируются мероприятия содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции автомобильных дорог общего пользования.

Перечень мероприятий представлен в таблице 4.6.

Таблица 4.6

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Дульдургинского муниципального района

№ п/п	Адрес	Мероприятие	Срок реализации
1	Алханай	Устройство автодорог с твердым покрытием;	2020-2029
2	Дульдурга	Содержание дорог	2020-2024
3	Дульдурга	Ремонт дорог	2020-2024
4	Дульдургинский район	Усовершенствование межпоселенческих автодорог	2025-2035
5	Зуткулей	Реконструкция подъездов к селу	2020-2035
6	Зуткулей	Капитальный ремонт дорог	2020-2035
7	Зуткулей	Асфальтирование дорог, улиц	2020-2035
8	Зуткулей	Содержание дорог	2020-2035
9	Зуткулей	Ремонт дорог	2020-2035
10	Таптанай	Реконструкция, ремонт, автомобильных дорог местного значения	2020-2035
11	Таптанай	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования	2020-2035
12	Токчин	Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети	2020-2035

№ п/п	Адрес	Мероприятие	Срок реализации
13	Токчин	Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу	2020-2035
14	Токчин	Капитальный ремонт дорог	2022-2027
15	Токчин	Асфальтирование дорог, улиц	2023-2027
16	Токчин	Содержание дорог	2022-2027
17	Токчин	Ремонт дорог	2023-2027
18	Узон	Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети	2020-2035
19	Узон	Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу	2020-2035
20	Узон	Капитальный ремонт автомобильного и пешеходного мостов	2020-2035
21	Узон	Содержание дорог	2022-2027
22	Чиндалей	Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети	2020-2035
23	Чиндалей	Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу	2020-2035
24	Чиндалей	Содержание дорог	2020-2035

4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления.

Данный вид мероприятий, что подтверждается практикой, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. На данный момент средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия. При фиксации данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

На территории Дульдургинского района мероприятий по установке камер автоматической фиксации нарушений ПДД в не предусмотрено.

4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Дульдургинского муниципального района предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе определяет очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.

Периоды реализации:

- краткосрочный (0-5 лет);
- среднесрочный (5-10 лет);
- долгосрочный (более 10 лет)

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 6.1 раздела 6.

6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При планировании ресурсного обеспечения КСОДД учитывается реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов. Оценка требуемых объемов финансирования представлена в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.руб.	Источник финансирования	Непосредственный результат выполнения мероприятия
Дульдургинский муниципальный район					
1	Усовершенствование межпоселенческих автодорог	2025-2035	*	Муниципальный бюджет	Улучшение качества дорог
2	Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения	2020-2035	*	Муниципальный бюджет	Снижение вероятности возникновения ДТП
3	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов	2020-2035	*	Муниципальный бюджет	Снижение вероятности возникновения ДТП, управление транспортными потоками
4	Строительство соответствующих транспортных доступов к зонам перспективного развития	2020-2035	*	Муниципальный бюджет	Улучшение транспортной доступности
Алханай сельское поселение					
5	Устройство автодорог с твердым покрытием	2020-2029	*	Муниципальный бюджет	Улучшение качества дорог
6	Организация и благоустройство остановок пассажирского транспорта на территории	2020-2029	*	Местный бюджет	Создание комфортных условий для граждан
7	Установка дорожных знаков на улицах и дорогах сельского поселения	2020-2029	*	Местный бюджет	Снижение вероятности возникновения ДТП, управление транспортными потоками
8	Устройство парковок и автостоянок вблизи проектируемых рекреационных зон	2020-2029	*	Местный бюджет Внебюджетные источники	Создание комфортных условий для водителей
Дульдурга сельское поселение					
9	Строительство местных проездов вдоль автомобильной дороги Дарасун-Госграница МНР	2020-2024	*	Местный бюджет	Создание комфортных условий для граждан
10	Устройство озелененных полос вдоль автомобильной дороги Дарасун-Госграница МНР	2020-2024	*	Внебюджетные источники	Создание комфортных условий для граждан

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.руб.	Источник финансирования	Непосредственный результат выполнения мероприятия
11	Строительство моста через р. Дульдургу в восточной части села	2020-2024	*	Местный бюджет	Улучшение транспортной доступности
12	Содержание дорог	2020-2024	6000	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
13	Ремонт дорог	2020-2024	1810	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
14	Ремонт уличного освещения	2020-2024	400	Местный бюджет	Создание комфортных условий для граждан
15	Устройство тротуаров	2020-2024	0	Местный бюджет	Создание комфортных условий для граждан
16	Разработка ПСД	2020-2024	290	Местный бюджет	Оформление необходимых документов
17	Предоставление транспортных услуг населению (комплекс мероприятий, см. раздел 1.4.3)	2020-2024	2500	Местный бюджет	Снижение вероятности возникновения ДТП
Зуткулей сельское поселение					
18	Реконструкция подъездов к селу	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
19	Капитальный ремонт дорог	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
20	Асфальтирование дорог, улиц	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
21	Содержание дорог	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
22	Ремонт дорог	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
23	Устройство тротуаров	2020	6000	Местный бюджет	Создание комфортных условий для граждан
24	Разработка ПСД	2021	300	Местный бюджет	Оформление необходимых документов
Таптанай сельское поселение					
25	Строительство шиномонтажной мастерской	2020-2035	*	Внебюджетные источники	Создание комфортных условий для водителей
26	Реконструкция, ремонт, автомобильных дорог местного значения	2020-2024	14000	Муниципальный бюджет	Улучшение качества дорог
27	Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования	2020-2024	10000	Муниципальный бюджет	Улучшение качества дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.руб.	Источник финансирования	Непосредственный результат выполнения мероприятия
28	Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения	2020-2024	600	Муниципальный бюджет	Снижение вероятности возникновения ДТП
29	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов.	2020-2024	200	Муниципальный бюджет	Снижение вероятности возникновения ДТП, управление транспортными потоками
Токчин сельское поселение					
30	Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
31	Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
32	Капитальный ремонт дорог	2022-2027	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
33	Асфальтирование дорог, улиц	2023-2027	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
34	Содержание дорог	2022-2027	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
35	Ремонт дорог	2023-2027	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
36	Устройство тротуаров	2020	6000	Местный бюджет	Создание комфортных условий для граждан
37	Разработка ПСД	2021	300	Местный бюджет	Оформление необходимых документов
Узон сельское поселение					
38	Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
39	Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
40	Капитальный ремонт автомобильного и пешеходного мостов	2020-2035	*	Муниципальный бюджет	Улучшение качества дорог
41	Устройство тротуаров	2020	5000	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
42	Разработка ПСД	2021	300	Местный бюджет	Оформление необходимых документов
43	Содержание дорог	2022-2027	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.руб.	Источник финансирования	Непосредственный результат выполнения мероприятия
Чиндалей сельское поселение					
44	Реконструкция и благоустройство существующей улично-дорожной сети	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
45	Устройство тротуаров	2020	6000	Местный бюджет	Создание комфортных условий для граждан
46	Разработка ПСД	2021	300	Местный бюджет	Оформление необходимых документов
47	Реконструкция и асфальтирование дорожного полотна подъездов к селу	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
48	Содержание дорог	2020-2035	*	Местный бюджет	Улучшение качества дорог
* - Стоимость и объемы работ уточнять на стадии проектирования					

7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть Дульдургинского муниципального района является элементом транспортной системы Забайкальского края, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию улично-дорожной сети.

Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации КСОДД базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД.

Заказчиком КСОДД является администрация Дульдургинского 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, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение

утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети Дульдургинского муниципального района.

Основными функциями администрации Дульдургинского муниципального района по реализации КСОДД являются:

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

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

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

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

Координаторы КСОДД в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения КСОДД составляют предложения по корректировке КСОДД и представляют их для утверждения в установленном порядке. Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках схемы организации дорожного движения Дульдургинского муниципального района были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории поселения.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора и анализа полученных документарных данных.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимосвязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения. В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров;
- реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры;
- обустройство остановочных пунктов.

Приложение 1

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Дульдурга»

№	Наименование улиц	Идентификационный номер	Протяженность, км
1	ул. 40 лет Октября	76 125 916 7 ОП – МП - 001	0,5
2	ул. 60 лет ВЛКСМ	76 125 916 7 ОП – МП - 002	0,56
3	ул. 60 лет Октября	76 125 916 7 ОП – МП - 003	0,5
4	ул. 8 марта	76 125 916 7 ОП – МП - 004	0,72
5	ул. 9 января	76 125 916 7 ОП – МП - 005	0,5
6	ул. Аносова	76 125 916 7 ОП – МП - 006	1,84
7	ул. Байкальская	76 125 916 7 ОП – МП - 007	0,3
8	ул. Береговая	76 125 916 7 ОП – МП - 008	0,42
9	ул. Березовая	76 125 916 7 ОП – МП - 009	0,38
10	ул. Булагтуйская	76 125 916 7 ОП – МП - 010	0,21
11	ул. Весенняя	76 125 916 7 ОП – МП - 011	0,17
12	ул. Гагарина	76 125 916 7 ОП – МП - 012	2,0
13	ул. Губова	76 125 916 7 ОП – МП - 013	1,12
14	ул. Елочная	76 125 916 7 ОП – МП - 014	0,16
15	ул. Забайкальская	76 125 916 7 ОП – МП - 015	0,46
16	ул. Заводская	76 125 916 7 ОП – МП - 016	0,68
17	ул. Западная	76 125 916 7 ОП – МП – 017	0,38
18	ул. Заречная	76 125 916 7 ОП – МП - 018	0,24
19	ул. Зимняя	76 125 916 7 ОП – МП - 019	0,17
20	ул. Изумрудная	76 125 916 7 ОП – МП - 020	0,38
21	ул. Кирова	76 125 916 7 ОП – МП - 021	1,28
22	ул. Комарова	76 125 916 7 ОП – МП - 022	0,88
23	ул. Коммунальная	76 125 916 7 ОП – МП - 023	0,46
24	ул. Комсомольская	76 125 916 7 ОП – МП - 024	1,4
25	ул. Кооперативная	76 125 916 7 ОП – МП - 025	0,22
26	ул. Лазо	76 125 916 7 ОП – МП - 026	1,62
27	ул. Леонтьева	76 125 916 7 ОП – МП - 027	1,07
28	ул. Лесная	76 125 916 7 ОП – МП - 028	0,84
29	ул. Луговая	76 125 916 7 ОП – МП - 029	0,75
30	ул. Малая	76 125 916 7 ОП – МП - 030	0,3
31	ул. Матросова	76 125 916 7 ОП – МП - 031	0,38
32	ул. Мелиоративная	76 125 916 7 ОП – МП - 032	0,2
33	ул. Мира	76 125 916 7 ОП – МП - 033	0,38
34	ул. Молодежная	76 125 916 7 ОП – МП - 034	0,83
35	ул. Набережная	76 125 916 7 ОП – МП - 035	0,98
36	ул. Нагорная	76 125 916 7 ОП – МП - 036	0,1
37	ул. Новая	76 125 916 7 ОП – МП - 037	1,52
38	пер. Олимпийский	76 125 916 7 ОП – МП - 038	0,22
39	ул. Ононская	76 125 916 7 ОП – МП – 039	0,26
40	ул. Осенняя	76 125 916 7 ОП – МП - 040	0,17
41	ул. Парковая	76 125 916 7 ОП – МП - 041	0,2
42	ул. Партизанская	76 125 916 7 ОП – МП - 042	0,46
43	ул. Первомайская	76 125 916 7 ОП – МП - 043	0,36
44	ул. Песчаная	76 125 916 7 ОП – МП – 044	0,26
45	ул. Пионерская	76 125 916 7 ОП – МП - 045	0,48
46	Пр. от речной до таежной	76 125 916 7 ОП – МП - 046	1,2
47	ул. Подгорная	76 125 916 7 ОП – МП - 047	0,64
48	ул. Профсоюзная	76 125 916 7 ОП – МП - 048	0,44
49	ул. Радужная	76 125 916 7 ОП – МП - 049	0,23
50	ул. Речная	76 125 916 7 ОП – МП - 050	0,92
51	ул. Садовая	76 125 916 7 ОП – МП - 051	0,73

№	Наименование улиц	Идентификационный номер	Протяженность, км
52	ул. Связистов	76 125 916 7 ОП – МП - 052	0,44
53	ул. Северная	76 125 916 7 ОП – МП - 053	0,8
54	ул. Сельская	76 125 916 7 ОП – МП - 054	0,29
55	ул. Солнечная	76 125 916 7 ОП – МП - 055	0,36
56	пер. Спокойный	76 125 916 7 ОП – МП - 056	0,32
57	ул. Стадионная	76 125 916 7 ОП – МП - 057	0,24
58	ул. Степная	76 125 916 7 ОП – МП - 058	0,64
59	пер. Строительная	76 125 916 7 ОП – МП - 059	0,4
60	ул. Таежная	76 125 916 7 ОП – МП - 060	1,4
61	ул. Терешковой	76 125 916 7 ОП – МП - 061	0,24
62	ул. Узонская	76 125 916 7 ОП – МП - 062	0,2
63	ул. Фабричная	76 125 916 7 ОП – МП - 063	0,7
64	ул. Цветочная	76 125 916 7 ОП – МП - 064	0,48
65	ул. Чкалова	76 125 916 7 ОП – МП - 065	0,38
66	ул. Шилова	76 125 916 7 ОП – МП - 066	1,09
67	ул. Энергетиков	76 125 916 7 ОП – МП - 067	0,66
68	ул. Энтузиастов	76 125 916 7 ОП – МП - 068	0,32
69	ул. Юбилейная	76 125 916 7 ОП – МП - 069	0,5
70	ул. Южная	76 125 916 7 ОП – МП - 070	0,58
71	ул. Юннатская	76 125 916 7 ОП – МП - 071	0,56
72	ул. Тополиная	76 125 916 7 ОП – МП - 072	1,0
73	ул. Звездная	76 125 916 7 ОП – МП - 073	1,0
74	ул. Школьная	76 125 916 7 ОП – МП - 074	0,30
75	ул.Полевая	76 125 916 7 ОП – МП – 075	1,8
76	ул.Летняя	76 125 916 7 ОП – МП – 076	0,14
77	ул.Тополиная	76 125 916 7 ОП – МП – 077	1,9
78	ул.Шоссейная	76 125 916 7 ОП – МП – 078	0,22
79	ул.Дульдургинская	76 125 916 7 ОП – МП – 079	0,76
80	ул.Алханайская	76 125 916 7 ОП – МП – 080	0,76
81	ул.Светлая	76 125 916 7 ОП – МП – 081	0,14
82	ул.Оптимистов	76 125 916 7 ОП – МП – 082	0,14
83	ул.Дружная	76 125 916 7 ОП – МП – 083	0,14
84	ул.Янтарная	76 125 916 7 ОП – МП – 084	0,14
85	ул. Прибрежная	76 125 916 7 ОП – МП – 085	0,1
86	ул. Советская	76 125 916 7 ОП – МП – 086	1,1
87	ул. Восточная	76 125 916 7 ОП – МП – 087	0,1
888	ул. Дорожная	76 125 916 7 ОП – МП – 088	0,6
89	ул. Заправочная	76 125 916 7 ОП – МП – 089	0,4
90	ул. Промышленная	76 125 916 7 ОП – МП – 090	0,1
91	ул. Линейная	76 125 916 7 ОП – МП – 091	0,2
92	ул. Спортивная	76 125 916 7 ОП – МП – 092	0,1
93	пер. Горный	76 125 916 7 ОП – МП – 093	0,1
94	ул. Светлая	76 125 916 7 ОП – МП – 094	0,1
95	пер. Колхозный	76 125 916 7 ОП – МП – 095	0,2
96	пер. Базарный	76 125 916 7 ОП – МП – 096	0,2
97	ул. АБЗ	76 125 916 7 ОП – МП – 097	0,1
98	ул. Родниковая	76 125 916 7 ОП – МП – 098	0,2
99	ул. Таланчинская	76 125 916 7 ОП – МП – 099	0,3
		Итого:	54,41

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Зуткулей»

№	Наименование улиц	Идентификационный номер	Протяженность, км
1	ул. Ленина	76 125 920 ОП – МП - 001	3,0
2	ул. 50 лет Октября	76 125 920 ОП – МП - 002	1,9
3	ул. Новая	76 125 920 ОП – МП - 003	0,7
4	ул. Терешковой	76 125 920 ОП – МП - 004	0,3
5	ул. Молодежная	76 125 920 ОП – МП - 005	0,6
6	ул. Намжилона	76 125 920 ОП – МП - 006	1,3
7	ул. Спортивная	76 125 920 ОП – МП - 007	1,8
8	ул. Гагарина	76 125 920 ОП – МП - 008	1,0
9	ул. Б.Ринчино	76 125 920 ОП – МП - 009	0,4
10	ул. Комсомольская	76 125 920 ОП – МП - 010	0,5
11	ул. Солнечная	76 125 920 ОП – МП - 011	0,17
12	ул. Набережная	76 125 920 ОП – МП - 012	1,2
13	ул. Стадионная	76 125 920 ОП – МП - 013	0,5
14	ул.Мира	76 125 920 ОП – МП - 014	0,8
15	Пер.Ветеранов	76 125 920 ОП – МП - 015	0,6
16	ул. Парковая	76 125 920 ОП – МП - 016	0,5
17	ул. Южная	76 125 920 ОП – МП - 017	0,2
18	Пер.Речной	76 125 920 ОП – МП - 018	0,2
19	Пер.Северный	76 125 920 ОП – МП - 019	0,5
20	ул. Подгорная	76 125 920 ОП – МП - 020	0,6
21	ул. Западная	76 125 920 ОП – МП - 021	0,3
22	ул. Степная	76 125 920 ОП – МП - 022	0,8
		Итого	18,1

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Гаптанай»

№ п/п	Наименование улиц	Идентификационный номер	Протяженность, км.
1	ул. Лесная	76 125 924 1 ОП – МП - 001	2,1
2	ул. Жамсо Тумунова	76 125 924 1 ОП – МП - 002	4,3
3	Ул.Калинина	76 125 924 1 ОП – МП - 003	1,2
4	ул. Набережная	76 125 924 1 ОП – МП - 004	2,8
5	Пер. Калинина	76 125 924 1 ОП – МП - 005	0,3
		Итого:	10,7

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Токчин»

№ п/п	Наименование улиц	Идентификационный номер	Протяженность, км.
1	ул. Новая	76 125 928 0 ОП – МП - 001	0,9
2	ул. 60лет октября	76 125 928 0 ОП – МП - 002	0,9
3	ул. Нагорная	76 125 928 0 ОП – МП - 003	0,9
4	ул. Центральная	76 125 928 0 ОП – МП - 004	1,2
5	ул. Ленина	76 125 928 0 ОП – МП - 005	1,2

№ п/п	Наименование улиц	Идентификационный номер	Протяженность, км.
6	ул. Ононская	76 125 928 0 ОП – МП - 006	0,6
7	ул. Южная	76 125 928 0 ОП – МП - 007	0,6
8	ул. Советская	76 125 928 0 ОП – МП - 008	0,5
9	ул. Октябрьская	76 125 928 0 ОП – МП - 009	0,8
10	ул. Набережная	76 125 928 0 ОП – МП – 010	0,4
11	ул. Больничная	76 125 928 0 ОП – МП – 011	0,4
12	ул. Колхозная	76 125 928 0 ОП – МП – 012	0,4
13	ул. Школьная	76 125 928 0 ОП – МП – 013	0,8
14	ул. Молодежная	76 125 928 0 ОП – МП - 014	0,9
15	ул. Восточная	76 125 928 0 ОП – МП - 015	0,4
		Итого:	10,9

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Узон»

№	Наименование улиц	Идентификационный номер	Протяженность, км
1	ул. Мункуева	76 125 9323 ОП – МП - 001	2,1
2	ул. Октябрьская	76 125 9323 ОП – МП - 002	1,7
3	ул. Стадионная	76 125 9323 ОП – МП - 003	2,0
4	ул. Намжилова	76 125 9323 ОП – МП - 004	0,7
5	ул. Северная	76 125 9323 ОП – МП - 005	0,2
6	ул. Дылыгыржапова	76 125 9323 ОП – МП - 006	0,7
7	ул. Млачнева	76 125 9323 ОП – МП - 007	0,8
8	ул. Бадмаева	76 125 9323 ОП – МП - 008	0,8
9	ул. Советская	76 125 932 3 ОП – МП - 009	0,5
10	пер. Эребек	76 125 932 3 ОП – МП - 010	0,3
11	ул. Пионерская	76 125 932 3 ОП – МП - 011	0,3
12	пер. Илинский	76 125 932 3 ОП – МП - 012	0,05
13	ул. Гомбоева	76 125 9323 ОП – МП - 013	0,1
		Итого:	10,25

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Чиндалей»

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер	Протяженность, км
1	2	3	4
1.	Ул.Б.Ц.Цыренова	76 125 936 2 ОП МП 001	3
2	ул. Подгорная	76 125 936 2 ОП МП 002	0,5
3	ул.Мира	76 125 936 2 ОП МП 003	1
4	ул.Новая	76 125 936 2 ОП МП 004	0,5
5	пер. Стадионный	76 125 936 2 ОП МП 005	0,5
6	ул. Миждидона Д.М.	76 125 936 2 ОП МП 006	0,5
7	ул. Нагорная	76 125 936 2 ОП МП 007	0,5
8	ул. Балданжабона	76 125 936 2 ОП МП 008	1
9	ул. Юндунова Н.И.	76 125 936 2 ОП МП 009	0,5
10	ул. Специалистов	176 125 936 2 ОП МП 010	0,5
11	ул. Зун-Ундур	76 125 936 2 ОП МП 011	0,5
12	ул. Набережная	76 125 936 2 ОП МП 012	0,5
	ИТОГО:		9,5 км

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Алханай»

№ п/п	Наименование а/д
1	Улица Борсоева
2	Восточная улица
3	Улица Гагарина
4	Улица Далаева
5	Улица Жабона
6	Улица Жапхандаева
7	Загдачейская улица
8	Заречная улица
9	Комсомольская улица
10	Луговая улица
11	Улица Мира
12	Набережная улица
13	Нагорная улица
14	Нагорная 1-я улица
15	Нагорная 2-я улица
16	Огородная улица
17	Октябрьская улица
18	Партизанская улица
19	Подгорная улица
20	Школьная улица
21	Улица Сахалин

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Ара-Иля»

№ п/п	Наименование а/д
1	Геологическая улица
2	Заречная улица
3	Лесная улица
4	Набережная улица
5	Нагорная улица
6	Партизанский переулок
7	Советская улица
8	Центральная улица
9	Юбилейная улица

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Бальзино»

№ п/п	Наименование а/д
1	Площадь Дружба
2	Заречная улица
3	Лесная улица
4	Новая улица

№ п/п	Наименование а/д
5	Островная улица
6	Стадионная улица
7	Улица Чкалова
8	Школьная улица
9	Юбилейная улица

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения сельского поселения «Иля»

№ п/п	Наименование а/д
1	Дорожная Улица
2	Илинская Улица
3	Нагорная Улица
4	Новая Улица
5	Центральная Улица