

УТВЕРЖДЕН:
Глава администрации
МО «Поселок Айхал»

_____ **Петровская Г.Ш.**

Органы и организации, рассматривающие ПОДД

и согласующие, утверждающие ПОДД:

- ОГИБДД ОМВД России по Мирнинскому району.

- Администрация МО «Поселок Айхал» Мирнинского района Республики Саха «Якутия»

ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ на период эксплуатации дорог

МО «Поселок Айхал»

Наименование владельца дороги:

МО «Поселок Айхал»

Наименование организации, осуществляющей разработку ПОДД:

Общество с ограниченной ответственностью «Центр транспортной безопасности»

Должность, подпись и фамилия руководителя организации,

осуществляющей разработку ПОДД:

Генеральный директор

ООО Центр транспортной безопасности _____

В.А Жуков

Дата разработки: 15.08.2022г.

Том 1

(всего томов 1).

г. Хабаровск 2022г

Российская Федерация ООО «Центр транспортной безопасности» Юр. адрес: 680000, Россия, г. Хабаровск, ул. Волочаевская д.87-168 Фактический адрес: 680000, Россия, г. Хабаровск, ул. Волочаевская д.87-168

тел. 8(4212) 60-35-55 e-mail: ctbrf@mail.ru

**ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
на период эксплуатации дорог или их участков
МО «Поселок Айхал»**

Том – 1

Генеральный директор
ООО «Центр транспортной безопасности»

Жуков.В.А

Инженер-проектировщик

Жуков.А.В

Содержание	3
Справка	4
Техническое задание	7
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА	9
Введение	9
1. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ	9
1.1. Документация по планировке территории, документы стратегического планирования, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений.	9
1.2. Материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых основных параметров дорожного движения.	9
1.3. Общие сведения о территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по организации дорожного движения.	9
1.4. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений.	10
1.5. Характеристика транспортной инфраструктуры.	11
1.6. Организация дорожного движения.	12
1.7. Данные о ДТП за период не менее трех лет.	12
2. Характеристика территории: МО «Поселок Айхал»	13
2.1. Характеристика участков дорог.	13
2.2. Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории в отношении которой осуществляется разработка ПОДД.	15
2.3. Анализ размещения и состояния существующих ТОСДД.	16
2.4. Характеристика основных параметров дорожного движения.	16
2.5. Причинно-следственный анализ возникновения ДТП (при наличии).	16
3. Проектные решения по организации дорожного движения.	17
3.1. Организации движения транспортных средств.	17
3.2. Обустройство отдельных участков, пересечений или примыканий, в том числе по устройству местных уширений проезжей части, дополнительных полос для движения, заездных карманов, обустройству въездов и выездов с прилегающих территорий на дороги, поперечным профилям участков дорог, размещению искусственных сооружений.	17
3.3. Организации движения пешеходов, в том числе обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, местоположению и обустройству наземных (нерегулируемых, регулируемых) и внеуличных (надземных, подземных) пешеходных переходов и их обустройству, обеспечению беспрепятственного передвижению инвалидов.	17
3.4. Организации движения велосипедистов, размещению объектов инфраструктуры для такого движения (велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы, места стоянки велосипедов).	18
3.5. Организации движения транспортных средств и пешеходов на железнодорожных переездах.	18
3.6. Размещению и обустройству парковок (парковочных мест).	18
3.7. Организации работы светофорных объектов, включая корректировку режимов их работы, введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог, а также их координации.	18
3.8. Расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото-и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации.	18
3.9. Размещение искусственных неровностей.	18
3.10. Иные мероприятия.	19
4. Расчёт объёмов строительно-монтажных работ.	20
5. Оценка эффективности решений по организации дорожного движения ПОДД.	21
Заключение.	21
Приложение 1 СХЕМА РАССТАНОВКИ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ	
Приложение 2 АДРЕСНЫЕ ВЕДОМОСТИ	

Российская Федерация
ООО «Центр транспортной безопасности»

Российская Федерация ООО «Центр транспортной безопасности» Юр. адрес: 680000, Россия, г. Хабаровск, ул. Волочаевская д.87-168 Фактический адрес: 680000, Россия, г. Хабаровск, ул. Волочаевская д.87-168
тел. 8(4212) 60-35-55 e-mail: ctbrf@mail.ru

СПРАВКА

*Настоящим подтверждаем наличие квалификации сотрудника Общества с ограниченной ответственностью Центр транспортной безопасности в области разработки проектов организации дорожного движения (ПОДД)**

инженер-проектировщик Жуков Антон Викторович

Технические и проектные решения, принятые в проекте организации дорожного движения, соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации автомобильных дорог.

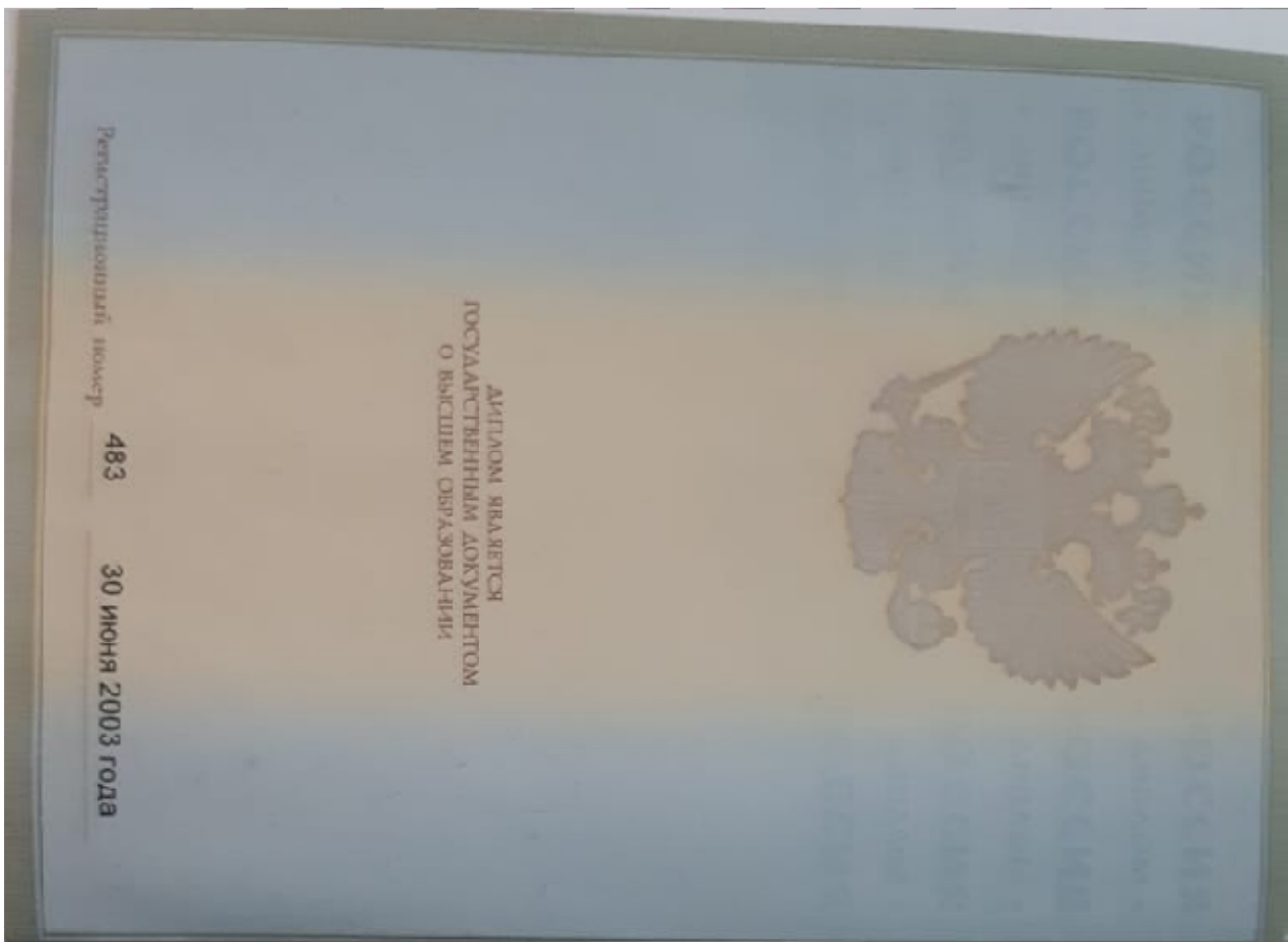
Генеральный директор

Жуков.В.А

«15» августа 2022г.

** В подтверждение соответствия специалиста по разработке проектов организации дорожного движения, осуществляющего разработку настоящего ПОДД, квалификационным требованиям, предъявляемым пунктами 2.1-2.3. Квалификационных требований к профессиям и должностям, связанным с организацией дорожного движения, утвержденных Приказом Минтранса России от 28 июля 2020 года №260 «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним». Представляем в составе проектной документации сведения в виде заверенной копии документов образовательных организаций.*

Квалификация соответствует требованиям пункта 2.3 п. п 3.



Заверенная копия документа образовательной организации о дополнительном профессиональном образовании по программе профессиональной переподготовки по организации дорожного движения.


**АКАДЕМИЯ РАЗВИТИЯ
ИННОВАЦИОННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ**

*Диплом дает право на ведение нового вида
профессиональной деятельности*

ДОКУМЕНТ О КВАЛИФИКАЦИИ

Регистрационный номер 22-0952
Дата выдачи 19 апреля 2022 года

ДИПЛОМ
о профессиональной переподготовке
7703000000127

Настоящий диплом свидетельствует о том, что _____ (Фамилия)
Жуков Димитрий Викторович
(пол, отчество)

с 02 марта 2022 г. по 19 апреля 2022 г.

освоил(а) программу профессиональной переподготовки _____ (наименование)
**«Безопасность движения на автомобильном и городском
транспорте для специалиста, ответственного за безопасность
дорожного движения» 256 часов**
в объеме _____

Аттестационная комиссия решением от 19 апреля 2022 г.
удостоверяет право на ведение профессиональной деятельности в сфере
**безопасности движения на автомобильном
и городском транспорте**

и подтверждает присвоение квалификации _____ **Специалист,**
(пол, отчество)
ответственный за безопасность дорожного движения
(квалификация)

Председатель
аттестационной комиссии _____
Руководитель
образовательной организации _____

Город Москва



ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ.

Выполнение работ по разработке ПОДД на период эксплуатации МО «Поселок Айхал».

Целью разработки ПОДД является обеспечение безопасности дорожного движения транспортных средств и пешеходов на период эксплуатации рассматриваемого объекта.

Выполнение работ предусматривает:

- сбор и анализ исходных данных;
- разработку проекта организации дорожного движения;
- согласование проекта организации дорожного движения;

ПОДД направлен на решение следующих задач;

- обследование и комплексная оценка существующей системы организации дорожного движения;
- рациональное распределение транспортных и пешеходных потоков;
- введение зональных ограничений на скорость движения и стоянки транспортных средств;
- организация одностороннего движения на участках обследуемого объекта;
- разработка системы информационного обеспечения водителей об условиях движения и маршрутного ориентирования;
- оптимизация существующей системы организации дорожного движения и повышение безопасности после введения в эксплуатацию объекта за счет расстановки технических средств, соответствующих нормативам и стандартам.

Нормативные документы использованные при разработке проекта организации дорожного движения:

- Федеральный закон от 10.12. 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании»;
- Градостроительный кодекс РФ. Федеральный закон Российской Федерации от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ;
- Постановление Правительства РФ от 02.09.2009 г. № 717 «Нормы отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса»;
- Постановление Правительства РФ от 28.09.2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»;
- Приказ Минтранса России от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
- Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденным Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «о правилах дорожного движения».
- Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011);
- ГОСТ 32753-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования.
- ГОСТ 32944-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- ГОСТ 32945-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования.

- ГОСТ 32948-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Опоры дорожных знаков. Технические требования.
- ГОСТ 32952-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля.
- ГОСТ 32953-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования».
- ГОСТ 32964-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля.
- ГОСТ 33128-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования.
- ГОСТ 33151-2014 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения.
- ГОСТ 32220-2015 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию.
- ГОСТ 33475-2015 Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования.
- ГОСТ Р 50597-2017 Национальный стандарт Российской Федерации. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля.
- ГОСТ Р 50970-2011 Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения.
- ГОСТ Р 50971-2011 Национальный стандарт Российской Федерации. «Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения.
- ГОСТ Р 51256-2018 Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования.
- ГОСТ Р 52289-2019 Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.
- ГОСТ Р 52290-2004 Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования.
- ГОСТ Р 52399-2005 Национальный стандарт Российской Федерации. Геометрические элементы автомобильных дорог.
- ГОСТ Р 52605-2006 Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения.
- ГОСТ Р 32607-2006 Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования.
- ГОСТ Р 52766-2007 Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования.
- ГОСТ Р 58653-2019 Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные общего пользования. Пересечения и примыкания. Технические требования.
- ОСТ 218.1.002-2003 Стандарты отрасли. Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования.
- СП 34.13330-2012 Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85.
- СП 78.13330-2012 Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 3.06.03-85.
- ВСН 25-86 Минавтодор РСФСР. Ведомственные строительные нормы. Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Введение

Проект организации дорожного движения (далее - ПОДД) на период эксплуатации дорог МО «Поселок Айхал», разработан Обществом с ограниченной ответственностью «Центр транспортной безопасности» по материалам изысканий, предоставленных Администрацией Муниципального Образования.

Основанием для работ являются следующие документы:

- Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10 декабря 1995 г
- МК на выполнение работ по разработке ПОДД МО «Поселок Айхал».
- Техническое задание на разработку проекта организации дорожного движения на период эксплуатации МО «Поселок Айхал», выданное Администрацией Муниципального Образования.

1. ИСХОДНЫЕ ДАННЫЕ

1.1 Документация по планировке территории, документы стратегического планирования, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне муниципальных образований, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений.

Документами территориального планирования муниципального образования «Поселок Айхал», который предусмотрен также государственными и муниципальными программами, стратегией социально – экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально – экономического развития муниципального образования, муниципального района. Программа Комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Поселок Айхал» разрабатывается и утверждается органами местного самоуправления муниципального образования «Поселок Айхал» на основании утвержденного в порядке установленным Градостроительным Кодексом Российской Федерации, генерального плана муниципального образования «Поселок Айхал». Реализация программы должна обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования «Поселок Айхал» в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения.

Территориальное планирование МО «Поселок Айхал» осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации и нормативными правовыми актами, муниципальными правовыми актами и направлено на комплексное решение задач развития МО «МО «Поселок Айхал» и вопросов местного назначения.

Айха́л (якут. Айхал) — посёлок городского типа в Мирнинском районе Якутии, расположен в 60 км южнее города Удачный. Образован в 1961 году в связи с открытием кимберлитовой трубки «Айхал». Население — 13 725 чел. (2021). Посёлок построен на левом берегу реки Сохсолох. Современный Айхал делится на две части: верхний и нижний посёлок. Нижний посёлок — старая часть, деревянные дома. Верхний посёлок — бетонные пятиэтажки.

1.2. Материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых основных параметров дорожного движения.

Инженерные изыскания выполняют для получения материалов и сведений, необходимых для разработки: проектной документации капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог; рабочей документации для капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог. Проектирование ремонта автомобильных дорог в зависимости от технического состояния автомобильной дороги может выполняться в одну стадию на усмотрение заказчика.

1.3. Общие сведения о территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по организации дорожного движения.

- 1) Размер территории, функциональное зонирование.

Муниципальное образование «Поселок Айхал» территория поселения входит в состав Мирнинского района Республики Саха (Якутия). В состав территории муниципального образования входят земли независимо от форм собственности и целевого назначения. Мирнинский район расположен на западе Республики Саха (Якутия).

2) Транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями.

Населённый пункт основан в 1961 году геологами Амакинской геологоразведочной экспедиции в связи с открытием трубки «Айхал». Статус посёлка городского типа — с 1962 года.

3) Изменение численности населения за последние 5 лет.

Численность населения составляет 13725 тысяч человек. Это люди разных национальностей.

4) Основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах).

По результатам произведенных обследований определено следующие: максимальная высота уличной дорожной сети над уровнем моря составляет 651 метр, минимальная высота 515 метров перепад высот составляет 136 метров. На автомобильных дорогах и улицах с уланами больших допустимые в ПОДД рекомендовано: установка дорожных знаков 1.13, 1.14; введение ограничение скоростного режима; установка дорожных ограждений.

5) Климатические условия (продолжительность сохранения снежного покрова, среднее количество осадков в году, максимальные и минимальные температуры воздуха).

Климатические условия поселка Айхал определяются ее географическим положением, особенностью атмосферной циркуляции, удаленностью ее от районов воздействия влагонасыщенных морских воздушных масс. Район характеризуется резко континентальным климатом, проявляющимся в больших колебаниях температуры и довольно малым количеством осадков. Переходные сезоны короткие, с резкими колебаниями температуры, весна и лето засушливые. Существенное влияние на формирование климата оказывают орографические факторы (рельеф, высота, экспозиция склонов). Существенное влияние на формирование климата оказывают орографические факторы (рельеф, высота, экспозиция склонов).

Существуют сильные сезонные колебания климата. Погода в Айхале по месяцам разнообразная, т.к. он очень далеко от экватора. среднегодовая температура окружающей среды днем -6.3°C , а ночью -13.7°C . Высокий сезон в Айхале в июле, июне, августе с отличной погодой $+14.9^{\circ}\text{C}$. $+19.7^{\circ}\text{C}$. Зимы очень холодные и длительные. Средняя температура Января составляет -45 градусов.

6) Основные экологические характеристики (уровень шума, концентрация вредных веществ в атмосфере).

Источниками загрязнения поверхностных водных ресурсов при проектируемых работах могут быть: фильтрационные утечки ГСМ из емкостей. Загрязняющие вещества поступают в атмосферу при буровзрывных работах, выбросах выхлопных газов от тягачей и тяжелой техники, формировании отвалов при обогащении алмазов. Для снижения техногенной нагрузки на экологическое состояние окружающей среды площади Айхальского района оказывают производственно-хозяйственная деятельность Айхальского ГОКа и инфраструктура п. Айхал.

1.4. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений.

По результатам обследования были определены основные параметры на обследуемых дорогах.

1) Планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по организации дорожного движения.

2) Общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием.

По результатам проведенных полевых работ была определена общая протяженность дорог (проездов) - 23870 м, все автомобильные дороги имеют твердое покрытие: асфальтобетон; бетон; ПГС.

3) Плотность сети дорог.

По результатам расчетов определена плотность сети дорог

Плотность сети дорог составляет 1,76 км / 1 км.кв

4) Технические параметры дорог

Техническая категория дорог - III, V

Тип дорожного покрытия - Асфальтобетон; бетон; ПГС .

Ширина проезжей части - от 3,0 до 8,0 м.

Наличие разделительных полос, защитных полос - отсутствуют.

Велосипедные дорожки - отсутствуют.

Тротуары - есть.

Наличие и характеристика искусственного освещения - имеется частично.

5) Наличие и характеристика дорожных обходов территорий, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования.

На территории МО «Поселок Айхал», имеется дорожный обход при движении по автомобильной дороге К-004 с выходом на шоссе Алмазодобытчиков от Айхальского шоссе ПК 2+100- 1+940 до перекрестка ул. Алмазная, ул. Промышленная.

6) Расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов.

На обследуемой территории отсутствуют: мосты, путепроводы, железнодорожные переезды, внеуличные пешеходные переходы и другие инженерные сооружения.

7) Сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро и телефонные кабели, теплотрассы) при условии предоставления такой информации владельцем автомобильной дороги.

На момент проектирования владельцем автомобильной дороги не предоставлена информация о сетях инженерно-технического обеспечения.

1.5. Характеристика транспортной инфраструктуры.

1) Характеристика территории как транспортного узла.

По результатам обследования определены следующие, территории не являются транспортным узлом; транспортные узлы отсутствуют.

2) Численность парка автомобилей, отношение численности парка автомобилей к численности жителей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (при наличии).

На момент проектирования информация численности парка не предоставлена.

3) Основные параметры дорожного движения.

По результатам проведенных обследований были организованы следующие исследования:

- Интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов.
- Структура (состав) транспортных средств, скорость движения транспортных средств.
- Интенсивность пешеходных потоков в границах проектируемого пешеходного перехода.

Исследования по определению структуры и распределение потоков транспортных средств на перекрестке и другие исследования не проводились в связи с низкой аварийностью и отсутствием мест концентрации ДТП.

По результатам исследований определены следующие мероприятия:

- Строительство пешеходных переходов
- Строительство искусственных дорожных неровностей:
- Обустройство пешеходных дорожек:
- Установка дорожных знаков в соответствии с Приложениями 1-2

По результатам исследований определено отсутствие целесообразности применения следующих ТСОДД:

- Строительство светофорных объектов
- Установка световозвращателей, применяемых самостоятельно

- Размещение работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации

- Нанесение шумовых полос (поперечных, продольных)

4) Общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте.

На момент проведения обследования о виде подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте не предоставлена.

1.6. Организация дорожного движения.

1) Размещение и наименование ТСОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контролеры, детекторы транспортных потоков, островки безопасности, искусственные неровности).

Дорожные знаки: схема расположения существующих дорожных знаков представлена в Приложении 1, перечень дорожных знаков представлен в Приложении 2.

Дорожная разметка: схема нанесения дорожной разметки представлена в Приложение 1, наименование дорожной разметки и технические требования представлены в Приложении 2.

Вид дорожной разметки: представлены в Приложении 2

Светофоры: отсутствуют.

Дорожные пешеходные ограждения: схема нанесения пешеходных ограждений представлена в Приложение 1, типы пешеходных ограждений и технические требования представлены в Приложение 2.

Направляющие устройства: отсутствуют.

Дорожные контролеры: отсутствуют.

Детекторы транспортных потоков: отсутствуют.

Островки безопасности: отсутствуют.

Искусственные неровности: схема расположения искусственных неровностей предоставлена в Приложение 1, перечень технических требований предоставлен в Приложении 2.

2) Схемы организации дорожного движения на основных транспортных узлах (эскизы), на которых указываются основные габаритные размеры узла, дислокация всех используемых ТСОДД, схемы движения (при наличии светофорного регулирования), интенсивность движения транспортных средств и пешеходов (с указанием даты замеров).

Транспортные узлы внутри границах проектирования отсутствуют, необходимости проектирования транспортных узлов нет.

1.7. Данные о ДТП за период не менее трех лет

По результатам запросов информация о ДТП на территории проектирования ПОДД не предоставлена.

2. Характеристика территории.

Объектом обследования является улично-дорожная сеть «Поселка Айхал»

В границах проектирования осуществляется малоинтенсивное движение легкового транспорта. Рассматриваемый участок улиц автомобильных дорог имеет сложную конфигурацию.

2.1. Характеристика участков дорог.

Обследуемые автомобильные дороги, улицы имеют сложную конфигурацию и обеспечивают подъезд к жилым домам; ДОУ., СОШ., Объектом социальной инфраструктуры., объектам ЖКХ, торговым объектам., промышленным предприятиям.

Технические характеристики автомобильных дорог (улиц) представлены в таблице 1.

Таблица 1. Технические характеристики улиц.

№ п/п	Наименование	Длина, м.	Вид покрытия
1	Переулок Советская - Юбилейная СОШ №5	200,00	Бетонное
2	Ул. Промышленная (от ул. Алмазная до ул. Монтажников)	710,00	Асфальтобетонное
3	Переулок 1-й западный	315,00	ПГС
4	Ул. Иванова	600,00	ПГС
5	Ул. Дорожников	330,00	ПГС
6	Ул. 60 лет СССР	600,00	Бетонное
7	Ул. Красных зорь	435,00	ПГС
8	Ул. Октябрьская партия	1100,00	ПГС
9	Ул. Южная	300,00	ПГС
10	Переулок 1-й северный	90,00	ПГС
11	Ул. Таежная	540,00	ПГС

12	Ул. АЗС - Гагарина	670,00	ПГС
13	Ул. Энергетиков	960,00	ПГС
14	Ул.Телевизионная	1500,00	ПГС
15	Переулок 3-й Восточный	210,00	ПГС
16	Переулок Тупиковый	275,00	ПГС
17	Ул. Молодежная	483,00	Бетонное
18	Парковка (ул. Кадзова, д. 2, со стороны проезжей части)	38,00	Бетонное
19	Ул. Гагарина	1725,00	Асфальтобетонное
20	Ул.Геологов	190,00	ПГС
21	Ул. Кадзова	510,00	Асфальтобетонное
22	Ул. Корнилова	1000,00	ПГС
23	Ул. Лесная	578,00	ПГС
24	Ул. Лумумбы	240,00	Бетонное
25	Ул. Полярная	190,00	ПГС
26	Ул. Попугаевой	1205,00	Асфальтобетонное
27	Ул.Советская	1055,00	Асфальтобетонное
28	Ул. Солнечная	283,00	ПГС
29	Ул. Спортивная	283,00	Асфальтобетонное

30	Ул. Стрельникова	185,00	ПГС
31	Ул. Энтузиастов	928,00	Асфальтобетонное
32	Ул. Юбилейная	1272,00	Асфальтобетонное
33	Подъезд к аэропорту Айхал	300,00	ПГС
34	Ул. Амакинская	360,00	Асфальтобетонное
35	Ул.Алмазная	660,00	Асфальтобетонное
36	Ул. Попугаевой д 23,25 подъездные пути	177,00	ПГС
37	Автодорога от ул. Промышленная до жилого дома по ул. Юбилейная д.10	146,00	Асфальтобетонное
38	Ул. Шоссе Айхальское	3127,00	Асфальтобетонное
39	Ул. Строителей	100,00	ПГС
Всего		23 870,00	

2.2 Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории в отношении которой осуществляется разработка ПОДД.

На основании собранных данных была комплексно проанализирована дорожно-транспортная ситуация, сложившаяся в границах проектирования. По результатам проведенного обследования определены следующие:

Внутри микрорайона осуществляется движение легковых и грузовых автомобилей по улицам Советская и Гагарина организовано одностороннее движение.

В ходе анализа собранных интенсивностей движения и полученных на их основе нагрузок на УДС, были выявлены участки, пользующиеся наибольшим спросом, а также участки спрос, на которых превышает или достигает максимальных расчетных интенсивностей движения транспортных средств, характерных для данных категорий дорог.

Участками, пользующимися наибольшим спросом транспортными средствами являются следующие: Улица Алмазная, ул. Кадзова, ул. Юбилейная, ул. Промышленная.

Движение грузовых автомобилей организовано к объектам торговли и ЖКХ на территории «Посёлка Айхал» организовано движение грузовых автомобилей, также организовано движение грузовых автомобилей с опасными грузами.

Движение пешеходов и велосипедистов осуществляется как по тротуарам, так и по проезжей части (рекомендуется установить дорожные знаки 5.21 и 5.22).

2.3. Анализ размещения и состояния существующих ТСОДД.

Состав и дислокацию существующих на момент проектирования ТСОДД представлен в Приложении 1, элементы ТСОДД с наименованием и местом расположения подписаны «черным цветом». Перечень существующих на момент проектирования ТСОДД, а также их техническое состояние описаны в Приложении 2 подписаны как «Установлен».

2.4. Характеристика основных параметров дорожного движения.

Общая протяженность 23870 м (протяженность и технические параметры дорог по результатам натурального обследования) автомобильные дороги имеют двух полосное движение на участках улиц Советская, Гагарина организовано одностороннее движение.

Движение пешеходов организовано по пешеходным дорожкам.

Движение пешеходов через проезжую часть осуществляется по пешеходным переходам.

В ходе обследования выявлено отсутствие некоторых знаков перечень знаков, которые необходимо установить представлен в Приложении 1.

По завершению работ требуется актуализация ТСОДД согласно разработанного ПОДД.

2.5. Причинно-следственный анализ возникновения ДТП (при наличии).

Сведения по дорожно-транспортным происшествиям в период 2020-2021г. не предоставлены.

3. Проектные решения по организации дорожного движения.

3.1. Организации движения транспортных средств.

1) Организации скоростного режима движения транспортных средств, включая введение зональных ограничений скорости движения.

По результатам проектирования определены участки автомобильных дорог, на которых необходимо ввести ограничение скоростного режима (перечень о мероприятиях представлен в Приложении 2) Организации движения маршрутных транспортных средств, обустройству остановочных пунктов маршрутных транспортных средств.

В границах проектируемого ПОДД организовано движение маршрутных транспортных средств, в Приложение 1 отражены проектные решения по обустройству остановочных пунктов.

3) Организации движения грузовых транспортных средств.

На проектируемой территории запланированы мероприятия по организации движения грузовых ТС особое внимание уделено ограничению движения грузовых ТС в границах жилой застройки движению ТС с опасными грузами.

4) Организации пропуска или введению ограничений на движение транзитных транспортных средств.

По результатам проектирования реализованы технические решения по организации движения транзитных транспортных средств.

5) Организации одностороннего и реверсивного движения.

По результатам проектирования даны дополнительные рекомендации по установке дополнительных знаков на улицах с односторонним движением.

3.2. Обустройство отдельных участков, пересечений или примыканий, в том числе по устройству местных уширений проезжей части, дополнительных полос для движения, заездных карманов, обустройству въездов и выездов с прилегающих территорий на дороги, поперечным профилям участков дорог, размещению искусственных сооружений.

Границы проектируемого ПОДД нет необходимости в обустройстве новых участках дорог пересечение и примыканий, устройству местных уширений въездов и выездов, а также возведению искусственных сооружений, так как существующая дорожная сеть имеет низкую загрузку.

3.3. Организации движения пешеходов, в том числе обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, местоположению и обустройству наземных (нерегулируемых, регулируемых) и внеуличных (надземных, подземных) пешеходных переходов и их обустройству, обеспечению беспрепятственного передвижению инвалидов.

С целью обеспечения безопасного движения детей к: СОШ., ДОУ необходимо реализовать следующие мероприятия:

1) Обустроить пешеходные дорожки на подходах к СОШ., ДОУ в соответствии с схемой Приложение 1, в соответствии с ГОСТ 33150-2014.

2) Обустроить пешеходные переходы, тип - приподнятый пешеходный переход в соответствии с Приложение 1. ГОСТ 32944 - 2014.

В качестве дополнительных мер с целью дублирования дорожной разметки 1.14.1 в ночное и вечернее время рекомендуется установка системы, проекционный пешеходный переход (при технической возможности).

3) Установить пешеходные ограждения на территории, прилегающих к пешеходным переходам в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019.

4) Установить искусственные освещение на территории, прилегающих к пешеходным переходам в соответствии с ГОСТ Р 55844-2013.

5) Обустроить искусственные дорожные неровности в составе пешеходных переходов в соответствии с ГОСТ Р 52605-2006.

6) Нанести дорожную разметку 1.14.2, для обозначения нерегулируемых пешеходных переходах в местах повышенной опасности.

6) Нанести дорожную разметку 1.25, на подходах к ИДН.

7) Установить необходимые дорожные знаки в соответствии с схемой Приложение 1 и ведомостью Приложение 2.

3.4. Организации движения велосипедистов, размещению объектов инфраструктуры для такого движения (велосипедные и велопешеходные дорожки, велосипедные полосы, места стоянки велосипедов).

Границы проектируемого ПОДД движение велосипедистов осуществляется по внутри дворовом проездом обустройство специализированных велосипедных дорожек, велосипедных полос не целесообразно. В качестве дополнительной меры возможно обустройство специализированных мест стоянки велосипедов.

3.5. Организации движения транспортных средств и пешеходов на железнодорожных переездах.

На проектируемой территории отсутствуют железнодорожные пути и железнодорожные переезды.

3.6. Размещению и обустройству парковок (парковочных мест).

С целью организации парковочного пространства в границах проектируемого ПОДД необходимо обустроить парковочные места, в соответствии со схемой Приложение 1 Необходимо реализовать следующие мероприятия:

1) Обустроить парковочные места в соответствии со схемой Приложения 1 обеспечить наличия специализированных парковочных мест стоянки (парковки) транспортных средств инвалидов в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019.

2) Нанести дорожную разметку 1.1 для определения границ парковочных мест и разметку 1.24.3 инвалиды. Установить дорожные знаки 6.4, 6.4 с табличкой 8.17. Обустроить пандусы и пешеходные дорожки для беспрепятственного движения инвалидов-колясочников.

3.7. Организации работы светофорных объектов, включая корректировку режимов их работы, введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог, а также их координации.

В границах проектируемого ПОДД отсутствуют светофорные объекты. В связи с низкой интенсивностью движения пешеходов и транспортных средств нет необходимости в обустройстве новых светофорных объектов.

3.8. Расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото-и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации.

В границах проектируемого ПОДД нет необходимости в расстановке средств фото-и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации.

3.9. Размещение искусственных неровностей.

Обустроить или привести в соответствие искусственные дорожные неровности перечень неровностей предоставлен в Приложение 2, схема Приложения 1.

Необходимо реализовать следующие мероприятия:

1) Привести в соответствии с ГОСТ Р 52605-2006 (в отношении размеров длинна, ширина, высота) существующие ИДН.

2) Обустроить новые искусственные дорожные неровности в соответствии с ГОСТ 52605-2006.

3.10. Иные мероприятия.

Для обозначения границ территории относящийся к жилой зоне установить дорожные знаки 5.21, 5.22 в соответствии со схемой Приложения № 1 и Приложения № 2.

4. Расчёт объёмов строительно-монтажных работ.

При разработке проекта организации дорожного движения были даны рекомендации по оснащению участка автомобильных дорог следующими техническими средствами:

1. Дорожные знаки (требования ГОСТ, количество, типоразмер, рекомендации к месту установки).
2. Дорожная разметка (требования ГОСТ, протяженность, площадь).
3. Пешеходный переход (требования ГОСТ, тип пешеходного перехода, требования к обустройству).
4. Искусственное освещение (требования ГОСТ, протяженность линии искусственного освещения, количество опор, количество светильников).
5. Искусственные неровности (требования ГОСТ, размеры, строительный объём).
6. Пешеходные дорожки (требования ГОСТ, протяженность, ширина).

Для объективных объёмов расчёта строительно-монтажных работ собственнику автомобильной дороги необходима провести проектно-изыскательские работы, по результатам которых будет определён конкретный перечень материалов и работ необходимых на момент проектирования.

Величина социально-экономического ущерба от ДТП включает ущербы в результате следующих событий:

- гибели и ранения людей; – повреждения транспортных средств;
- порчи груза;
- повреждения дороги.

Оценки стоимости человеческой жизни имеют большое экономическое значение, не говоря о большом общественном интересе к этой теме. Центр стратегических исследований (ЦСИ) РОСГОССТРАХА проводит социологические исследования «стоимости» человеческой жизни начиная с 2007 года. Стоимость человеческой жизни в России в 2016 году составила 3,8 млн. рублей.

Данные расчёты основываются на методические рекомендации: Федеральное государственное унитарное предприятие государственный научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ). Методика оценки и расчёта нормативов

социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-031 12 199-0502-00.

Ущерб в результате гибели и ранения людей следует классифицировать по следующему принципу:

- смертельный исход (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, ритуальные расходы, потери общества от гибели человека и др.);
- инвалидность (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности, среднемесячная пенсия по инвалидности в год и др.);
- тяжелое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.);
- легкое ранение (стоимость доставки в больницу, расходы больницы, оплата временной нетрудоспособности, потери общества за время лечения в больнице и временной нетрудоспособности и др.)

При этом расчёты по происшествиям с участием детей необходимо вести отдельно. В случае гибели ребенка учитываются: затраты на обучение (школа, средние специальные и высшие учебные заведения); заработная плата родителей, необходимая для того, чтобы вырастить ребенка до трудоспособного возраста и др.

5. Оценка эффективности решений по организации дорожного движения ПОДД.

Методические подходы к оценке эффективности

Для определения экономической эффективности затрат и выгоды от реализации мероприятий рассматриваются и оцениваются в сравнении с так называемым «нулевым вариантом», предусматривающим отказ от их реализации.

При проведении расчета эффективности определилось следующее последствие реализации мероприятий:

Значительное снижение общего числа дорожно-транспортных происшествий, в том числе снижение дорожно-транспортных происшествий в результате которых погибли или были ранены люди.

Одним из главных направлений демографической политики, в соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года, обозначено снижение смертности населения, прежде всего высокой смертности мужчин в трудоспособном возрасте от внешних причин, в том числе в результате дорожно-транспортных происшествий. Достаточно сказать, что средний возраст погибавших в ДТП составляет 20-40 лет, т.е. жертвами становятся граждане наиболее продуктивного возраста. В связи с этим была утверждена федеральная целевая программа о «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах». В Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года одной из заявленных целей государственной политики в сфере развития транспорта является создание условий для повышения конкурентоспособности экономики и качества жизни населения, включая повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

Суммарный размер социально-экономического ущерба от дорожно - транспортных происшествий и их последствий за 2004 – 2010 годы 180 оценивается в 7326,3 млрд. рублей. Согласно российской методике, полные социально-экономические издержки от ДТП складываются из прямых и косвенных потерь. К прямым потерям относятся:

- потери владельцев подвижного состава автомобильного транспорта, участвовавших в ДТП;*
- потери службы по эксплуатации дорог, в том числе при ликвидации последствий ДТП;*
- потери грузоотправителей;*
- затраты государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и других юридических органов на расследование дорожно-транспортных происшествий;*
- затраты медицинских учреждений на лечение потерпевших;*
- потери предприятий, сотрудники которых стали жертвами ДТП;*
- затраты государственных органов социального обеспечения (пенсии);*
- выплаты страховых компаний.*

К косвенным потерям относятся:

- вследствие временного или полного выбытия человека, как члена общества, из сферы материального производства;*
- вследствие временного нарушения производственных связей на предприятии (организации);*
потери рабочего времени родственников потерпевших;
- моральные потери потерпевших;*
- стоимость простоя, перепробега автотранспорта, не участвовавшего в ДТП;*
- потери пассажиров общественного транспорта, не участвовавшего в ДТП. Элементы прямых и косвенных потерь определяют полную оценку ущерба от ДТП.*

Заключение.

Для успешного развития территории, требуется совершенствование транспортной инфраструктуры. Предлагаемый комплекс мероприятий, изложенный в ПОДД направлен: на повышение безопасности дорожного движения, интенсивности транспортных потоков и пропускной способности улично-дорожной сети, снижение конфликтных ситуации и ДТП с участием пешеходов, улучшение условий дорожного движения для транспортных средств и пешеходов.