

Национальная программа развития сети автомобильных дорог России

Задачи совершенствования и реконструкции дорог

1. развитие автодорожных коридоров с повышением технического уровня существующих дорог для обеспечения высокого уровня удобства и безопасности движения современных транспортных средств, реконструкция наиболее загруженных магистралей на подходах к крупнейшим городам, в первую очередь, на тех участках, где наблюдается несоответствие пропускной способности дороги и фактической интенсивности движения.

2. формирование и развитие сети многополосных автомагистралей для обеспечения связи между крупнейшими городами как внутри России, так и в составе международных маршрутов стран СНГ и международных транспортных коридоров как в сторону Европы, так и в сторону Азии.

3. завершение формирования сети местных автомобильных дорог, строительство новых хордовых или соединительных дорог, дополняющих исторически сложившуюся радиальную структуру местных дорог для ликвидации перепробегов автомобилей и обеспечения связи между районными пунктами и крупнейшими административными пунктами по кратчайшим маршрутам.

4. завершение передачи внутрихозяйственных дорог, связывающих сельские населенные пункты, в сеть дорог общего пользования и обеспечение их круглогодичной эксплуатации, создание сети автодорог с твердым покрытием в сельской местности для круглогодичной эксплуатации.

5. рационализация прохождения трасс формирование новых дорожных направлений, которые обеспечивали бы пропуск транспортных потоков в обход перегруженных движением крупнейших автотранспортных узлов.

6. совершенствование транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог.

Автомобильные дороги на территории Российской Федерации

Автомобильные дороги общего пользования

Автомобильные дороги федерального значения (относящиеся к собственности Российской Федерации)

Автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения за исключением дорог федерального значения (относящиеся к собственности субъектов Российской Федерации)

Автомобильные дороги местного значения за исключением дорог федерального и регионального значения

Относящиеся к собственности муниципальных образований (поселений, муниципальных районов, городских округов)

Относящиеся к частной или иным формам собственности



Автомобильные дороги не общего пользования



Автомобильные дороги, находящиеся во владении и или пользовании юридических и физических лиц и используемые ими для обеспечения собственных, технологических или частных нужд

СХЕМА УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



**Валовой внутренний продукт
Российской Федерации**

Доля продукции, объемов работ и услуг, произведенных в отраслях экономики, связанных с автодорожным комплексом, в валовом внутреннем продукте Российской Федерации

16,7 %

Коммерческие грузовые и пассажирские перевозки автомобильным транспортом



Подрядные работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог



Подрядные работы по ремонту и содержанию автомобильных дорог



Производство и реализация дорожной техники и оборудования



Производство и продажа автомобилей и запасных частей к ним



Производство и продажа автомобильного топлива и моторных масел



Производство и реализация дорожно-строительных материалов

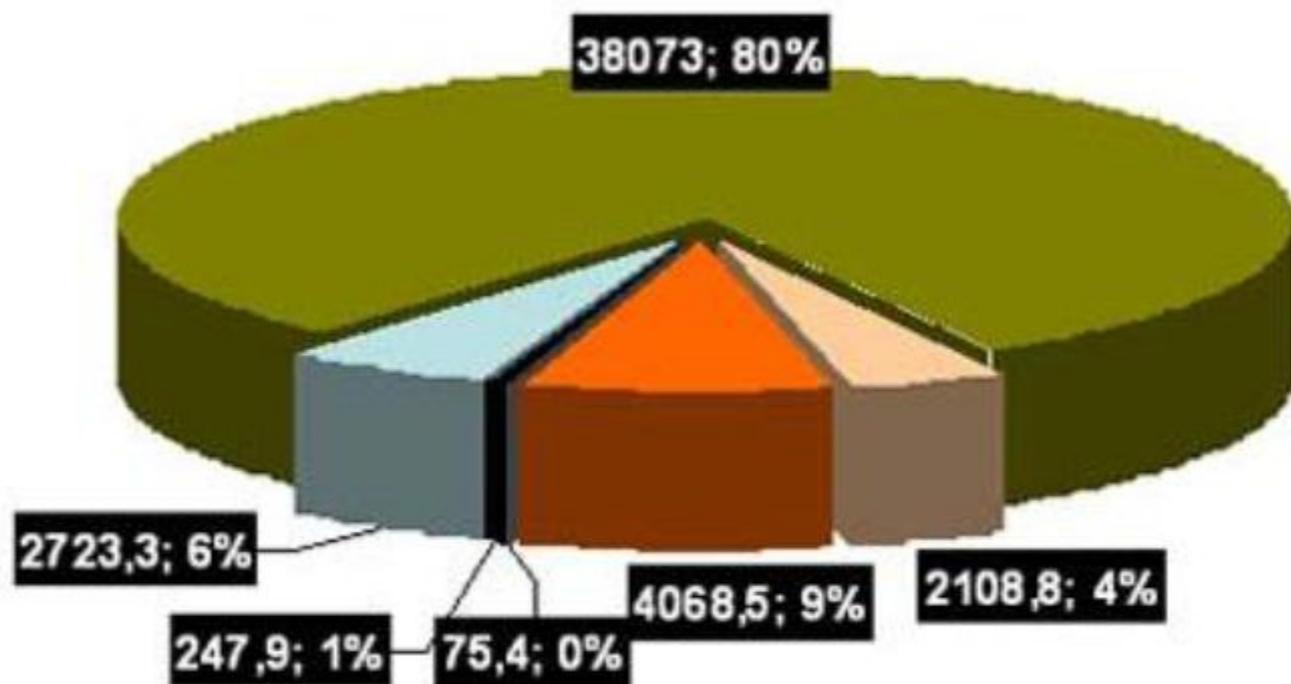


Строительство и эксплуатация объектов дорожного сервиса



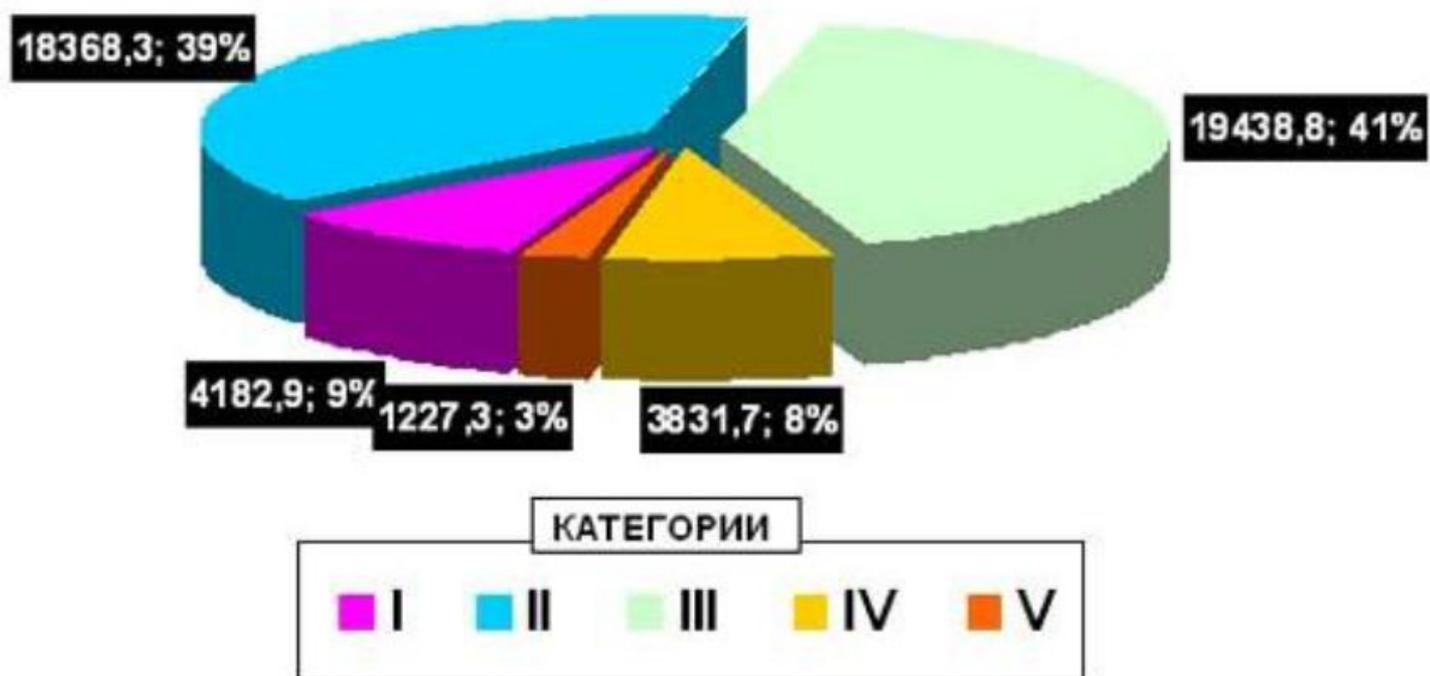
Страхование по договорам ОСАГО

**Распределение автомобильных дорог общего пользования
федерального значения по типам покрытия
(данные по состоянию на 01.01.2007)**



- цементобетонные
- асфальтобетонные
- из щебня и гравия, обработанных вяжущими
- из щебня и гравия, не обработанных вяжущими
- из местных грунтов, обработанных вяжущими
- грунтовые

**Распределение автомобильных дорог общего пользования
федерального значения по категориям
(данные по состоянию на 01.01.2007)**



Проблемы автомобильных

лплог

Условия дорожного движения на территории городов в РФ также постоянно ухудшаются, что подтверждается ежегодным приростом интенсивности движения в городах на 10-20 %, в то время как повышение пропускной способности всей улично-дорожной сети городов не достигает за годовой отрезок 5 %.

Средняя скорость движения автомобилей в последние годы снизилась на многих участках дорог в городах на 40 % и составляет в крупнейших городах РФ от 15 до 30 км/ч, в других городах 20-40 км/ч, в часы пик значение скорости падает до 5-10 км/ч.

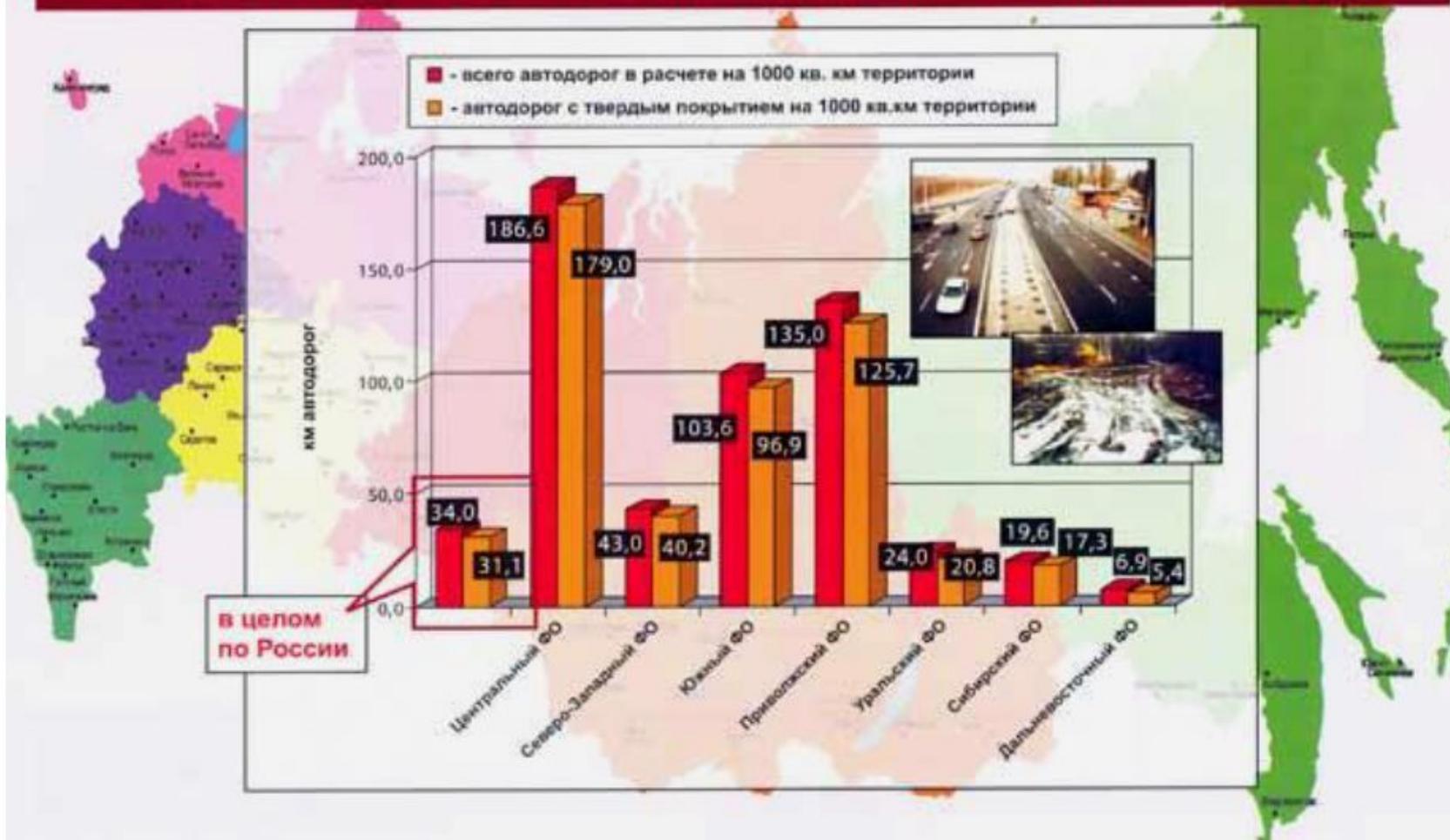
В настоящее время только каждый 5-ый километр городских улиц имеет подземные стоки. Это приводит к тому, что срок службы дороги снижается 2-3 раза. Более 50 % транспортных и пешеходных мостов и путепроводов (всего их в РФ 22 тыс.) не отвечают нормативным требованиям по габаритам и нагрузке. 30 % протяженности всех улиц имеет всего лишь щебеночное или грунтовое покрытие, 25 % всех улиц не освещены. В результате этого в темное время суток, несмотря на снижение интенсивности движения, совершается более половины всех ДТП и тяжесть последствий таких ДТП в 2 раза выше, чем днём.

Неравномерность распределения сети автомобильных дорог

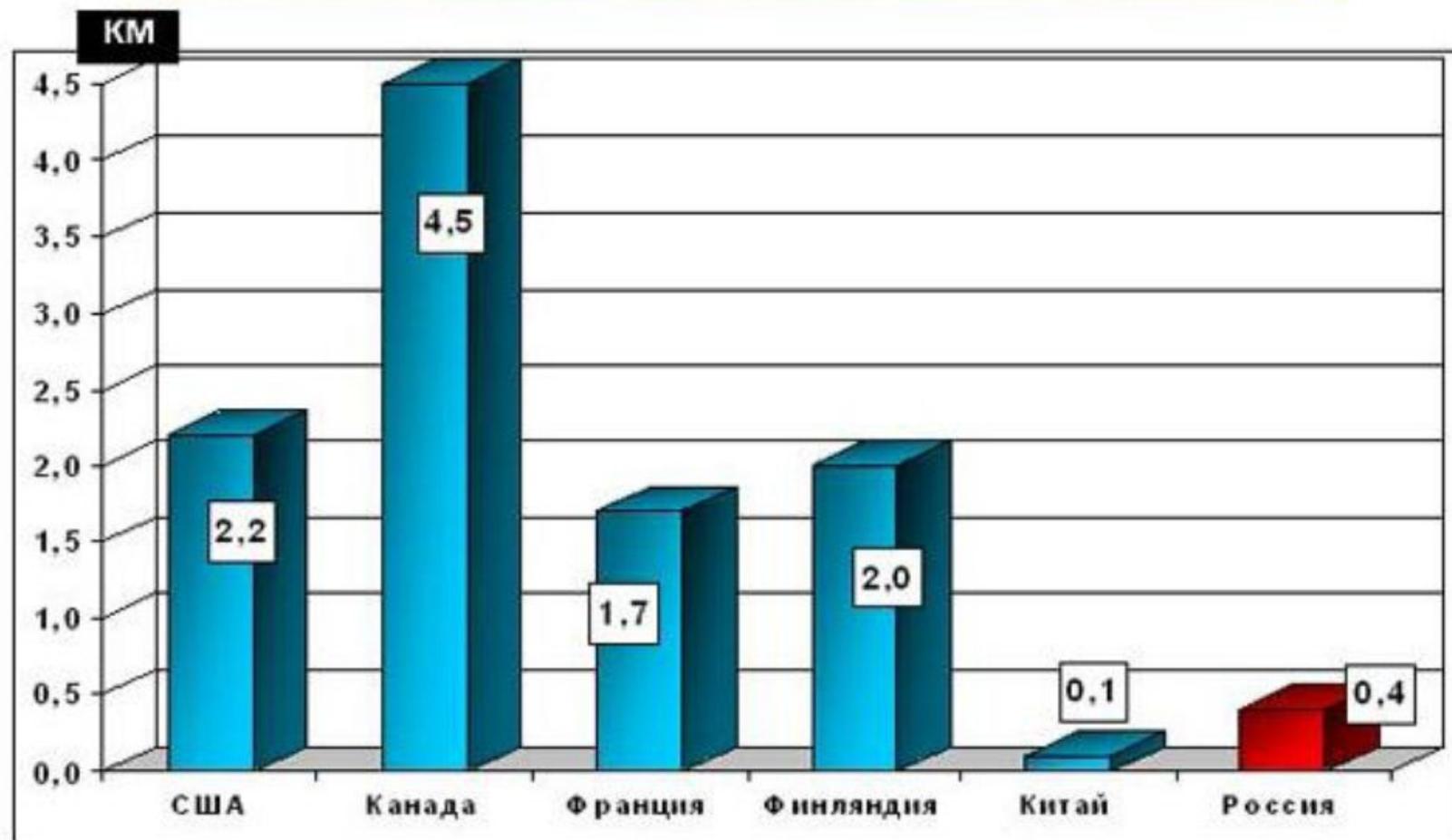


Неравномерность распределения сети автомобильных дорог

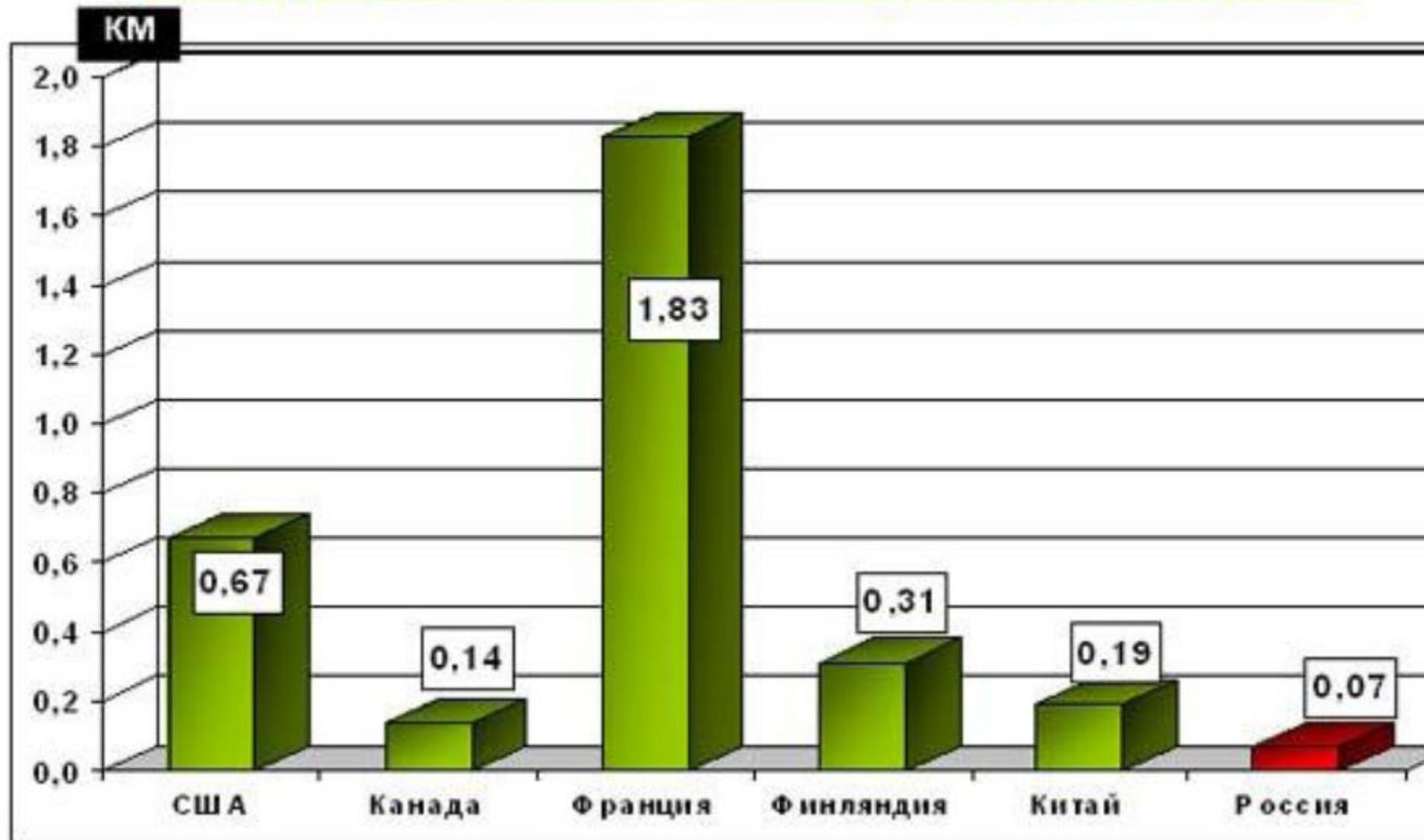
Концентрация автодорог общего пользования федерального и регионального значения в расчете на 1000 кв. км территории по федеральным округам



Обеспеченность автодорогами в расчете на 10 000 жителей в России и некоторых странах мира



Плотность сети автодорог на 1 кв. километр территории в России и некоторых странах мира



Методы и средства организации ОДД не учитывают изменение дорожных условий

Уровень оснащения городов техническими средствами организации дорожного движения и АСУ дорожного движения является крайне низким. В РФ в настоящее время установлено и эксплуатируются более 15 тыс. светофоров и 1 млн. 350 тыс. дорожных знаков, что составляет 30 % и 20 % соответственно от необходимого количества, установленного нормативными документами. Эксплуатационное состояние этих светофоров, знаков и дорожной разметки только в некоторых городах удовлетворяет современным требованиям, в том числе и по регулярности требуемого ремонта. По всей стране действует только 178 АСУ дорожного движения, из них только 107 – общегородские. Исходя из этого, можно утверждать, что темпы внедрения новой техники для регулирования дорожного движения слишком низкие. Большинство АСУ дорожного движения физически и морально устарели. Подлежат замене 90 % технических средств АСУ дорожного движения. При этом только 15 % светофорных объектов включены в АСУ дорожного движения, все остальные 85 % являются изолированными.

Соответствие федеральных автомобильных дорог нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям (по состоянию на 01.01.2007)



Меры по улучшению транспортной сети городов

- ограничение доступа транспортных средств в определенные районы города;
- введение жилых и пешеходных зон
- запрещение или ограничение движения грузового транспорта
- локальное ограничение скорости
- реверсивное регулирование
- маршрутное регулирование движения
- информационное обеспечение участников дорожного движения
- адаптивное светофорное регулирование с использованием АСУ дорожным движением.

Для внедрения АСУ необходимы центры которые должны включать следующие целевые подсистемы

- реверсивного движения;
- приоритетного и маршрутного движения;
- управления силами и средствами быстрого реагирования;
- оперативного выявления угнанных автомобилей;
- предотвращения нападения на водителей и пассажиров;
- информационного радиовещания;
- обнаружения ДТП;
- включения в контур управления постоянной прямой связи всех служб, причастных к организации дорожного движения, и органов местного самоуправления.