



РАЗРАБОТАНО

Генеральный директор  
ООО «Проектно-Исследовательский Центр»

\_\_\_\_\_ К.В. Зинченко  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

УТВЕРЖДЕНО

Глава администрации  
муниципального образования  
Юрьев-Польский район

\_\_\_\_\_ А.А. Трофимов  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

## **КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ЮРЬЕВ-ПОЛЬСКИЙ РАЙОН ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

**ТОМ 1 из 2**

СОГЛАСОВАНО

Департамент транспорта и дорожного  
хозяйства Владимирской области  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Департамент строительства и архитектуры  
Владимирской области  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

ГБУ Владимирской области «Управление  
автомобильных дорог администрации  
Владимирской области»  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Администрация МО Александровский район  
Владимирской области  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Администрация МО Кольчугинский район  
Владимирской области  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Администрация МО Собинский район  
Владимирской области  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Администрация МО Суздальский район  
Владимирской области  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Администрация городского округа города  
Переславля-Залесского  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Администрация Ильинского муниципального  
района Ивановской области  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Администрация Гаврилово-Посадского  
муниципального района Ивановской области  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ**  
КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ЮРЬЕВ-ПОЛЬСКИЙ РАЙОН  
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Муниципальный контракт № 96 от 28.09.2020 г.

Исполнитель: ООО «Проектно-Исследовательский Центр»

Генеральный директор (ответственный исполнитель): Зинченко К.В.

Ф.И.О. лица, согласующего проект	Должность лица согласующего проект	Дата согласования	Результат согласования	Личная подпись

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЛАДИМИРСКОЙ  
ОБЛАСТИ**

**«ЦЕНТР БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ»**

Судогодское шоссе, д.5, г. Владимир, 600023

тел. (4922) 77-78-43

e-mail: bdd33@yandex.ru

ОКПО 34549571, ОГРН 1183328014792

ИНН/КПП 3329094872/332901001

*09.06.2024 № 657-04-03*

на № 483 от 01.06.2021 г.

*О результатах рассмотрения КСОДД*

Генеральному директору ООО  
«Проектно-Исследовательский  
центр» г. Ставрополь

К.В. Зинченко

Уважаемый Константин Викторович!

Государственным казенным учреждением Владимирской области «Центр безопасности дорожного движения Владимирской области» проведена проверка представленной Вами для согласования Комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) муниципального образования (МО) Юрьев-Польского района.

По результатам рассмотрения сообщаем, что КСОДД исполнена в соответствии с требованиями, установленными приказом Минтранса России от 30.07.2020 г. № 274 «Об утверждении правил подготовки документации по организации дорожного движения», и соответственно согласовывается установленным порядком.

И.о. директора учреждения



Ю.Н. Родионов

Государственное бюджетное учреждение  
Владимирской области

**УПРАВЛЕНИЕ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ  
АДМИНИСТРАЦИИ ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

ГБУ «ВЛАДУПРАДОР»

Судогодское шоссе, д.5, г. Владимир, 600023  
ОГРН 1033303407169  
тел. (4922) 32-34-47, тел./факс (4922) 32-92-45  
e-mail: mail@vladuprador33.ru  
e-mail: vuavtodor@vtsnet.ru  
www: vladuprador33.ru

Заместителю генерального директора  
по организационным вопросам  
ООО «Проектно-Исследовательский Центр»

А.В. Королевой

ул. Ленина, д.458,  
г. Ставрополь, 355000

17 декабря 2020 г. № 04-9294

на № 1133 от 14.12.2020г.

Уважаемая Алена Викторовна!

Государственное бюджетное учреждение Владимирской области «Управление автомобильных дорог администрации Владимирской области» с учетом исправленных замечаний согласовывает комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области.

Главный инженер ГБУ «Владупрадор»

В.В. Фирсин

Исполнил: Зинченко Е.В.,  
(4922) 42-50-24



УМВД России по Владимирской области

**У П Р А В Л Е Н И Е  
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА  
ВНУТРЕННИХ ДЕЛ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
по ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ  
(УГИБДД УМВД России по Владимирской  
области)**

ул. Московское шоссе д.1а., г. Владимир, 600960  
Тел., факс: (4922) 40-43-15

« 16 » июля 2021 г. № 7/  
на № \_\_\_\_\_

Генеральному директору ООО  
«Проектно-Исследовательский  
Центр»

К.В. Зинченко

ул. Ленина, д. 458,  
г. Ставрополь, Ставропольский край,  
355035

СЭД МВД

№7/6552 от 16.07.2021

Ваше обращение по вопросу согласования комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования Юрьев-Польского района Владимирской области (далее – схема), Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения УМВД России по Владимирской области изучено.

Изучив представленные материалы УГИБДД УМВД России по Владимирской области согласовывает представленную схему.

Заместитель начальника

А.И. Ершов

**ДЕПАРТАМЕНТ  
АРХИТЕКТУРЫ И СТРОИТЕЛЬСТВА  
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

ул. Токарева, д. 1, г. Владимир, 600005  
тел./факс (4922) 33-50-71  
e-mail: dsa@avo.ru  
ОКПО 54606880, ИНН 3328102873,  
КПП 332801001, ОКОНХ 97410

ООО «Проектно-  
Исследовательский Центр»

gkpm.ksodd@mail.ru

21.12.2020 № ДАС-2325-06-01  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

*О рассмотрении обращения*

Рассмотрев письмо из ООО «Проектно-Исследовательский Центр» от 14.12.2020 № 1135 по вопросу согласования схемы организации дорожного движения муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области, Департамент архитектуры и строительства Владимирской области (далее – Департамент) сообщает следующее.

В соответствии с пунктом 2 части 9 статьи 17 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» комплексные схемы организации дорожного движения, разрабатываемые для территории муниципального района, городского округа или городского поселения либо их частей, подлежат согласованию с органом государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным в области организации дорожного движения.

Согласно положению о Департаменте, утвержденному постановлением Губернатора области от 21.02.2006 № 120, Департамент является органом исполнительной власти, проводящим государственную политику в сфере строительства и архитектуры по полномочиям, возложенным на администрацию Владимирской области.

Полномочиями в области организации дорожного движения Департамент не обладает.

Дополнительно сообщая, что согласно постановлению Губернатора области от 21.12.2005 № 741 функциями по проведению государственной политики в дорожно-транспортном комплексе по полномочиям, возложенным на администрацию Владимирской области, наделен Департамент транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области.

Директор департамента



М.Ю.Романычев

**АДМИНИСТРАЦИЯ  
АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА  
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

ул. Красной молодежи, дом 7,  
г. Александров, Владимирская обл., 601650  
тел. 2-21-31, факс. 2-21-40,  
e-mail: [alexan@avo.ru](mailto:alexan@avo.ru)  
ОКПО 04023819, ОГРН 103303207024, ИНН 3311004500

от 11.03.2021 № 788-01-08  
на № ..... от.....

Генеральному директору  
ООО «Проектно-Исследовательский Центр»

К.В. Зинченко

Уважаемый Константин Викторович!

Администрация Александровского района на Ваше письмо от 19.02.2021 №137 о согласовании КСОДД на территории муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области сообщает следующее.

В соответствии с п.1 ч.9 ст.17 федерального закона от 29.12.2014 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрация Александровского района согласовывает электронную версию КСОДД на территории муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области.

Заместитель главы  
администрации района



О.И. Бояркова



**АДМИНИСТРАЦИЯ  
КОЛЬЧУГИНСКОГО РАЙОНА  
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

пл. Ленина, д. 2, г. Кольчугино,  
Владимирской области, 601785  
тел. (49245) 2-34-54, 2-39-83  
факс (49245) 2-38-53; 2-24-58

E-mail: [kolch@avo.ru](mailto:kolch@avo.ru)  
URL: [www.kolchadm.ru](http://www.kolchadm.ru)  
ОКПО 04023831, ОГРН  
1023300714051

ИНН/КПП 3306006439/330601001

0903 2021 № 675/01-31

на № 7162 от 19.02.2021

Генеральному директору  
ООО «Проектно-Исследовательский  
Центр»  
К.В. Зинченко  
355035,  
Ставропольский край, г. Ставрополь,  
ул. Ленина, 458  
тел./факс: 8(8652) 45 45 68, 8 800 700 40 35  
E-mail: [gkpm.ksodd@mail.ru](mailto:gkpm.ksodd@mail.ru)

Уважаемый Константин Викторович!

В ответ на Ваше обращение от 19.02.2021 № 675/01-31 по вопросу согласования комплексной схемы организации дорожного движения далее - КСОДД, администрация Кольчугинского района сообщает следующее.

В соответствии с п. 1 ч. 9 ст. 17 Федерального закона от 29.12.2017 № 443 «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрация Кольчугинского района согласовывает электронную версию КСОДД на территории муниципального образования Юрьев Польского района Владимирской области.

Глава администрации района

К.Н. Мочалов

Исп.: Яшина Галина Вячеславовна,  
тел. 8(49245) 2-25-59





**АДМИНИСТРАЦИЯ**  
**Собинского района**  
ул. Садовая д. 4, г. Собинка, 601204  
тел. (09242) 2-20-35 факс (09242) 2-25-02  
e-mail: [post@sbnray.ru](mailto:post@sbnray.ru)  
ОКПО 04023653, ОГРН 1023302353018  
ИНН/КПП 3323001504/330901001

Генеральному директору  
ООО «Проектно - Исследовательского  
Центра» Зинченко К.В.

10.03.2021 № 57/03

на № 138 от 19.02.2021

Уважаемый Константин Викторович!

Администрация Собинского района согласовывает ООО «Проектно-Исследовательскому Центру» схему организации дорожного движения на территории муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области.

Первый заместитель главы  
администрации по экономике  
и развитию инфраструктуры

И.В.Ухов



Генеральному директору  
ООО «Проектно-Исследовательский центр»

Зинченко К.В.

**АДМИНИСТРАЦИЯ  
СУЗДАЛЬСКОГО РАЙОНА  
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Красная площадь, д.1, г. Суздаль,  
Владимирская область, 601293  
тел./факс (49231) 2-13-45,  
факс (49231) 2-00-25, факс (49231) 2-16-90  
E-mail: [org@suzdalregion.ru](mailto:org@suzdalregion.ru)  
[info@suzdalregion.ru](mailto:info@suzdalregion.ru)

ОКПО 04023794, ОГРН 1023302552019,  
ИНН/КПП 3310001063/331001001

от 01.03.2021 № 1452-01-23/3  
на № 139 от 19.02.2021

Уважаемый Константин Викторович!

На Ваш запрос № 139 от 19.02.2021 администрация Суздальского района согласовывает материалы разработанной Комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области.

Заместитель Главы администрации района  
по жизнеобеспечению и общественной безопасности

  
А.Н. Авсеенок

Волгин Юрий Валентинович  
8(49231)2-13-03



АДМИНИСТРАЦИЯ  
ГОРОДА ПЕРЕСЛАВЛЯ-ЗАЛЕССКОГО

Народная пл., д.1,  
город Переславль-Залесский,  
Ярославская область, 152020  
Телефон (48535) 2-00-18, 3-28-37  
e-mail: [gorod@admpereslavl.ru](mailto:gorod@admpereslavl.ru)

<http://admpereslavl.ru>

ОГРН 1027601048727

ИНН/КПП 7608004065\760801001

*03.03.2021 № ИК.03.01-1216/21*

На № 141 от 19.02.2021

Генеральному директору  
ООО «Проектно-Исследовательский  
Центр»

К.В.Зинченко

e-mail: [gkpm.ksodd@mail.ru](mailto:gkpm.ksodd@mail.ru)

О согласовании КСОДД

Уважаемый Константин Викторович!

В ответ на Ваше письмо от 19.02.2021 № 141 о согласовании КСОДД муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области, поступивший в адрес Администрации города Переславля-Залесского сообщаем, что прилагаемая комплексная схема в электронной версии рассмотрена и согласована.

Первый заместитель Главы Администрации  
города Переславля-Залесского

  
М.М. Васильков

Никулина Светлана Александровна  
(48535) 3-13-11



**АДМИНИСТРАЦИЯ ИЛЬИНСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА  
ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

155060, Ивановская область, пос. Ильинское-Хованское ул. Советская, 2  
тел. / fax. (49353) 2-12-04 / (49353) 2-15-05 E-mail: [ilin@admilinskoe.ru](mailto:ilin@admilinskoe.ru)

*И.О.И.И.* № 587

**Генеральному директору  
ООО «Пректно-Изыскательский Центр»**

**Зинченко К.В.**

355035 г.Ставрополь ул. Ленина 458

На №143 от 19.02.2021

Администрация Ильинского муниципального района Ивановской области согласовывает комплексную схему организации дорожного движения (КСОДД) Юрьев-Польского муниципального района Владимирской области в рамках своих полномочий.

**Заместитель главы администрации  
Ильинского муниципального района:**



*[Handwritten signature]*  
**С.М. Ефремов**



РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
АДМИНИСТРАЦИЯ ГАВРИЛОВО-ПОСАДСКОГО  
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА  
ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ

155000, г. Гаврилов Посад, ул. Р. Люксембург, д.3, тел. 2-12-60, факс 2-12-04  
E-mail: adm\_gp37@ivreg.ru

24.02.2021 № 284  
на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Генеральному директору ООО  
«Проектно-Исследовательский Центр»

Зинченко К.В.

Ленина ул., д.458, г. Ставрополь,  
Ставропольский край, 355035

О согласовании КСОДД

В ответ на №144 от 19.02.2021 Администрация Гаврилово-Посадского муниципального района направляет лист согласования КСОДД муниципального образования Юрьев Польского района Владимирской области.

Глава Гаврилово-Посадского  
муниципального района

В. Лаптев


Жигулева О.С.,  
8 (49355) 2 22 85

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ**  
КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ЮРЬЕВ-ПОЛЬСКИЙ РАЙОН  
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Муниципальный контракт № 96 от 28.09.2020 г.

Исполнитель: ООО «Проектно-Исследовательский Центр»

Генеральный директор (ответственный исполнитель): Зинченко К.В.

Ф.И.О. лица, согласующего проект	Должность лица согласующего проект	Дата согласования	Результат согласования	Личная подпись
Каптев Владимир Юрьевич	Директор Администрации Юрьев-Польского муниципального района	24.02 2021	согласовано	

**АДМИНИСТРАЦИЯ**  
РОСТОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА  
ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ



152151, Советская площадь, д.15 г. Ростов  
телефон (48536) 6-34-85, факс 6-32-54  
E-mail: admin@rostov.adm.yar.ru

09.03.2021 № 4-49  
На № 140 от 19.02.2021

ООО «Проектно-Исследовательский  
Центр»  
Генеральному директору  
Зинченко К.В.  
[gkpm.ksodd@mail.ru](mailto:gkpm.ksodd@mail.ru)

о согласовании КСОДД

Уважаемый Константин Викторович!

Рассмотрев полученную электронную версию комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области сообщаем, что комплексная схема организации дорожного движения администрацией Ростовского муниципального района согласована.

ВРИО Главы  
муниципального района

А.В. Шатский

Исполнитель  
Авдеева Елена Алексеевна  
(48536)7-41-78

## СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

Заместитель генерального директора по техническим вопросам	Яйцев Н.В.
Ведущий инженер-проектировщик ОДД	Колесников Ю.Ю.
Инженер по транспортному моделированию	Дыба С.Е.
Инженер	Чмулева Ю.И.
Инженер	Граков В.И.
Специалист по моделированию	Мальшенко С.В.
Проектировщик	Волковой А.Г.



## Содержание

ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	7
ПАСПОРТ КСОДД.....	10
1 Характеристика и оценка существующей дорожно-транспортной ситуации.....	12
1.1 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, 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 .....	12
1.2 Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность .....	21
1.3 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории .....	30
1.4 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов.....	41
1.5 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость) .....	49
1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения .....	53
1.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района .....	60
1.8 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения .....	61
1.9 Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств.....	67
1.10 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий .....	69
1.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения .....	76
2 Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации .....	81

2.1 Мероприятия по разделению транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.....	81
2.2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок.....	85
2.3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление .....	90
2.4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения.....	91
2.5 Обоснование перечня пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования .....	92
2.6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств.....	105
2.7 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования.....	107
2.8 Мероприятия по развитию парковочного пространства.....	109
2.9 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом .....	112
2.10 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов .....	115
2.11 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	120
2.12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территории .....	124
2.13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	129
2.14 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения.....	132
2.15 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения .....	142
2.16 Мероприятия по организации пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения	

тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств и транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств .....	145
2.17 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств .....	157
2.18 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям .....	162
2.19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов .....	165
2.20 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации .....	172
2.21 Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения .....	174
3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения .....	177
4 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения .....	196
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ .....	208

## ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Дорожное хозяйство Владимирской области является одним из элементов транспортной инфраструктуры, который обеспечивает конституционные гарантии граждан на свободу передвижения и делает возможным свободное перемещение товаров и услуг. Наличием и состоянием сети автомобильных дорог общего пользования определяется территориальная целостность и единство экономического пространства.

Владимирская область расположена в центре европейской части России, отличается выгодным географическим и транспортным положением, развитой дорожной инфраструктурой. Область является транзитной зоной транспортных потоков из центра России на Урал, в Сибирь (через территорию области проходит международный транспортный коридор №2 «Запад-Восток»), что создает огромные преимущества в развитии зон, примыкающих к основным транспортным артериям. Основная транспортная артерия (в виде железных и автомобильных дорог) проходит с запада на восток от Москвы на Владимир и далее на Нижний Новгород.

Юрьев-Польский район является административно-территориальной единицей во Владимирской области Российской Федерации с административным центром в городе Юрьев-Польский.

Юрьев-Польский район расположен на севере Владимирской области. Границы и статус Юрьев-Польского района установлены Законом Владимирской области от 11.05.2005 № 55-ОЗ «О наделении Юрьев-Польского района и вновь образованных муниципальных образований, входящих в его состав, соответствующим статусом муниципальных образований и установлении их границ».

Ситуация в основных сферах социально-экономического развития и градостроительной деятельности муниципального образования Юрьев-Польский район характеризуется положительной динамикой развития, ростом основных индикаторов, отражающих уровень жизни населения, стабильным функционированием хозяйственных организаций и учреждений района.

Транспортные связи муниципального образования осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом.

Сеть автомобильных дорог района составляет 833,704 км и складывается из автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения протяженностью 338,606 км и автомобильных дорог местного значения. Автомобильные дороги местного значения общего пользования, проходящие по территории муниципального образования, имеют общую протяженность 495,098 км. Преимущественно, в пределах муниципального образования, имеют V техническую категорию, автомобильные дороги IV технической категории проходят лишь по территории муниципального образования город Юрьев-польский. Доля протяженности автодорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям,

в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения на 2019 год составила 73,3%. Анализ полученных натуральных данных и результаты построения транспортной модели показали, что средняя интенсивность движения на автомобильных дорогах в границах города Юрьев-Польский составляет 292 ед./ч, при этом средняя интенсивность движения на автомобильных дорогах в границах района – 105 ед./ч.

В составе транспортного потока преобладает индивидуальный транспорт (94,4%), а также значительную долю занимает малый грузовой транспорт (4,1%). Малое количество большого грузового транспорта (0,1%) обусловлено в первую очередь отсутствием крупных транспортных и промышленных узлов на территории района.

Средняя скорость движения на автомобильных дорогах в границах муниципального образования составляет 34,7 км/ч, при этом наиболее загруженной транспортной магистралью в границах района является автомобильная дорога регионального значения 17 ОП РЗ 17 А-1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский», в черте города наибольшая интенсивность движения в пиковые часы наблюдается по ул. Школьной и ул. 1 Мая. Для основных, наиболее загруженных транспортных магистралей, плотность потока составляет 3,43 авт/км. При этом средняя плотность потока в границах муниципального образования составляет 1,58 авт/км, что свидетельствует о достаточно свободных условиях движения.

Пропускная способность автомобильных дорог муниципального образования находится в пределах допустимых значений, однако на отдельных участках улично-дорожной сети необходимо проведение мероприятий по развитию и реконструкции дорожных объектов с целью недопущения возникновения проблем с перегрузкой автомобильных дорог в будущем и повышению эффективности функционирования УДС.

Автобусные пассажирские перевозки обеспечиваются автостанцией. Пассажирское сообщение на территории района имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть, позволяющую обеспечить регулярную связь между ключевыми населенными пунктами.

В границах района пролегает однопутная, не электрифицированная железнодорожная ветка Александров-Иваново, по которой осуществляются хозяйственные и пассажирские связи Владимирской и Ивановской областей. Протяженность линии в пределах района составляет 34 км. Имеются три остановочных платформы для пассажиров пригородных поездов Александров-Иваново.

Ближайшие аэропорты расположены в г. Москве (200 км), г. Нижнем Новгороде (290 км), г. Ярославле (200 км).

Сегодняшняя обстановка в дорожной отрасли характеризуется ростом спроса на автомобильные перевозки, увеличением количества автотранспортных средств и одновременно с этим отставанием в развитии дорожной сети, медленным ростом протяженности и пропускной способности автомобильных дорог.

Целями разработки КСОДД муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области являются:

- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств, велосипедистов и пешеходов;
- организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств;
- повышение пропускной способности автомобильных дорог и эффективности их использования;
- формирование комплексных решений по организации дорожного движения;
- обеспечение безопасности дорожного движения;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств, велосипедистов и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Для реализации обозначенных целей данная КСОДД включает в себя следующую информацию:

- характеристику и оценку существующей дорожно-транспортной ситуации;
- мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации;
- оценку объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения;
- оценку эффективности мероприятий по организации дорожного движения.

По результатам анализа документов, проведенного натурного обследования УДС, а также на основании предложений, поступивших в адрес Разработчика в настоящей КСОДД, сформирован комплекс мероприятий по улучшению дорожно-транспортной обстановке в муниципальном образовании, показателей безопасности и транспортно-эксплуатационных показателей, который позволит не только достичь указанных выше целей, но и повысить уровень доступности транспортной инфраструктуры муниципального образования и удовлетворенности населения ей.

## ПАСПОРТ КСОДД

Наименование КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области			
Основания для разработки КСОДД	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Федеральный Закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»</li> <li>- Приказ Министерства Транспорта России от 30.07.2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»</li> <li>- Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»</li> <li>- Муниципальная программа «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Юрьев-Польский район на 2017-2021 годы», утвержденная постановлением администрации муниципального образования Юрьев-Польский район от 17.10.2016 №1206 (в ред. от 07.08.2020 №279)</li> </ul>			
Заказчик КСОДД и его местонахождения	МКУ Юрьев-Польского района «УКС» ИНН 3326005271; ОГРН 1023301253865 Юридический/Фактический адрес: 601800, Владимирская область, г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, д.33			
Разработчик КСОДД и его местонахождения	ООО «Проектно-Исследовательский Центр» ИНН 2634814839; ОГРН 1142651021963 Юридический/Фактический адрес: 355035, Россия, Ставропольский край, г. Ставрополь, ул. Ленина, 458			
Цель и задачи КСОДД	Разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории муниципального образования. Задачи проекта: <ul style="list-style-type: none"> <li>- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;</li> <li>- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.</li> </ul>			
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	Наименование показателя	2020 г.	2030 г.	2035 г.
	средняя задержка ТС в движении, час	0,0063	0,0059	0,0055
	временной индекс	1,28	1,24	1,21
	уровень обслуживания дорожного движения	В	В	В
	буферный индекс	0,18	0,14	0,11

Сроки и этапы реализации КСОДД	Срок реализации КСОДД 2021-2035 гг. Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования: I этап – 2021-2025 гг. II этап – 2026-2030 гг. III этап – 2031-2035 гг.
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами</li> <li>– Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов (строительство велодорожек)</li> <li>– Мероприятия по развитию парковочного пространства (обустройство дополнительных парковочных мест)</li> <li>– Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территории (строительство и реконструкция дорог, тротуаров/ пешеходных дорожек)</li> <li>– Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения (установка информационных щитов)</li> <li>– Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов</li> <li>– Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</li> <li>– Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов (обустройство пешеходных дорожек тактильной плиткой и установка пандусов)</li> <li>– Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям (установка светофоров типа Т7)</li> <li>– Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локальным реконструкциям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</li> <li>– Мероприятия по расстановке средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения</li> </ul>
Объемы и источники финансирования КСОДД	Объем финансирования запланированных мероприятий по организации дорожного движения составляет 1 089,152 млн. рублей с учетом уровня индексации цен на соответствующий период реализации. Источники финансирования запланированных мероприятий по организации дорожного движения: <ul style="list-style-type: none"> <li>– областной бюджет – 1 026,209 млн. рублей;</li> <li>– районный бюджет – 62 458,9 тыс. рублей;</li> <li>– внебюджетные источники – 483,8 тыс. рублей.</li> </ul>



# **1 Характеристика и оценка существующей дорожно-транспортной ситуации**

## **1.1 Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, 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**

Полномочия органов местного самоуправления муниципального образования в области градостроительной деятельности определены в статье 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 №190–ФЗ (далее по тексту подраздела – Кодекс) [11]. Наиболее существенными по влиянию на состояние транспортной инфраструктуры и организацию дорожного движения являются:

- подготовка и утверждение документов территориального планирования;
- утверждение местных нормативов градостроительного проектирования;
- разработка и утверждение программ комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, программ комплексного развития социальной инфраструктуры;

К документам территориального планирования муниципального района относятся:

- 1) схема территориального планирования района;
- 2) генеральные планы поселений района.

Действующая Схема территориального планирования муниципального образования, а также генеральные планы городского поселения и сельских поселений района размещены в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования (ФГИС ТП).

Развитие планов получено в муниципальных программах района, размещённых на официальном сайте муниципального образования Юрьев-Польский район <http://ур33.ru>.

Схема территориального планирования Юрьев-Польского муниципального района разработана на следующие проектные периоды:

- I этап (первая очередь) – 2015 г.;
- II этап (расчетный срок) – 2030 г.

В ходе реализации II этапа ставится цель: формирование конкурентоспособной и инвестиционно-привлекательной территории муниципального района, достижение высокого уровня ее социально-экономического развития, адекватного имеющемуся потенциалу, ликвидация отраслевых и территориальных диспропорций, гармонизация

территориальной организации хозяйства и систем расселения, рынка труда, в целом обеспечивающие устойчивое развитие территории района на расчетный срок до 2030 года.

Развитие Юрьев-Польского муниципального района основывается на анализе потенциальных возможностей с использованием инерционного и инновационного (проблемно-программного) подходов.

Стратегией социально-экономического развития Юрьев-Польского района определены основные направления инновационного развития Юрьев-Польского муниципального района – развитие машиностроительного комплекса, текстильной промышленности, производство и переработка сельскохозяйственной продукции, развитие туристическо-рекреационных услуг.

Приоритетом проблемно-программного подхода является выравнивание уровня жизни в городских и сельских поселениях района. В сельских населенных пунктах будут в первую очередь создаваться экологически чистые предприятия промышленности, развиваться научные и культурные центры.

Ставится задача перспективного развития и использования минерально-сырьевой базы. На территории Юрьев-Польского муниципального района разведаны и учтены месторождения полезных ископаемых местного значения кирпично-черепичного сырья и песчано-гравийной смеси.

Месторождения являются зонами притяжения тяжеловесного автотранспорта, что требует учёта их расположения при планировании схем организации дорожного движения.

Так, Юрьев – Польское месторождение глинистого сырья для производства кирпича расположено в 0,5 км южнее окраины г. Юрьев – Польский на левом берегу р. Сега. Небыловское месторождение легкоплавких суглинков расположено в 25 км к юго-востоку от г. Юрьев – Польский, на северо-восточной окраине с. Небылое между селами Небылое и Андреевское.

Песчано-гравийная смесь представлена двумя месторождениями «Колокольцевским» и «Юрковским».

Промышленность в районе является главной бюджетобразующей отраслью, где занято 30,4 % экономически активного населения. В общем объеме выпуска товаров и услуг ее удельный вес составляет более 70%. В районе зарегистрировано 13 крупных и средних промышленных предприятий, имеющих высокий производственный потенциал.

Промышленность Юрьев-Польского муниципального района представлена следующими наиболее крупными производствами, размещенными в городе Юрьев-Польском:

1. Легкая промышленность (ОАО «Ткацко-отделочная фабрика «Авангард» выпускает широкий ассортимент тканей);
2. Машиностроение и металлообработка (ОАО «Юрьев-Польский завод «Промсвязь») выпускающее электропитающее оборудование для предприятий связи;
3. Пищевая и перерабатывающая промышленность:

– ОАО «Юрьев-Польский завод сухого обезжиренного молока» - специализируется на выпуске сухого молока, поставляемого на кондитерские фабрики. Также видное место занимает производство цельномолочной продукции высокого качества (кефир, ряженка, творог, сырки, творожная масса, сметана, сыворотка, масло и. т. п.);

– ОАО «Юрьев-Польский мясокомбинат» специализируется на производстве мяса, субпродуктов, колбасных изделий и полуфабрикатов. В производство идет сырье, поступающее из сельскохозяйственных предприятий района и области;

– ОАО «Юрьев-Польский хлебокомбинат» специализируется на выпуске хлеба, хлебобулочных, кондитерских и макаронных изделий;

– «Юрьев-Польский цех ООО «Владимирский хлеб» ориентирован на производство муки;

– ООО «Комбикормовый завод» производит комбикорм.

4. Лесная и деревообрабатывающая промышленность («Юрьев-Польский лесхоз»).

Стратегией социально - экономического развития района определены следующие приоритетные направления развития:

1) опережающее развитие легкой промышленности – приобретение нового оборудования (в первую очередь ткацких и жаккардовых станков), расширение ассортимента, увеличение доли продукции, реализуемой на внешнем рынке;

2) модернизация предприятий пищевой и перерабатывающей промышленности, внедрения передовых технологий и нового оборудования, расширение ассортимента, увеличение доли продукции, реализуемой на региональном рынке;

3) увеличение доли перерабатываемого сырья, производимого сельхозпредприятиями района;

4) развитие предприятий машиностроения и металлообработки по пути эффективного использования действующих мощностей, внедрения передовых технологий, диверсификации производства;

5) поддержка экспортоориентированного и импортозамещающего производства продукции;

6) стимулирование инвестиционных проектов по освоению конкурентоспособной продукции;

7) модернизация промышленности – приобретение нового оборудования расширение ассортимента, увеличение доли продукции, реализуемой на внешнем рынке;

8) развитие систем качества на производстве;

9) создание условий для оптимального сочетания интересов и взаимодействия малого предпринимательства с крупным и средним бизнесом.

Основной базой развития промышленного развития определены город Юрьев-Польский, село Сима, местечко Лучки.

Юрьев-Польский район является лидером сельскохозяйственного развития в регионе, располагает наиболее плодородными почвами. В районе зарегистрировано 26 предприятий и 79 крестьянско-фермерских хозяйств

молочно-мясного и зернового направлений (2019 год). Дополнительными отраслями являются овощеводство, картофелеводство, технические культуры.

Использование зоны сельскохозяйственного назначения регламентируется Схемой территориального планирования муниципального образования Юрьев-Польский район.

На перспективу значительных изменений в сельскохозяйственной специализации района не предусматривается.

В качестве перспективных форм региональной аграрной политики установлены:

- создание агрофирм, ориентированных на хозяйственные отношения между городом и селом;
- концентрацию новых форм хозяйствования, имеющих более благоприятные социально-экономические условия для организации фермерских хозяйств, сельскохозяйственных кооперативов, малых арендных акционерных предприятий;
- привлечение новых технологий и высококвалифицированных кадров.

Государственный лесной фонд Юрьев-Польского района составляет около 30% территории. Лесные ресурсы ограничены и разрознены. По лесорастительным условиям район относится к зоне смешанных лесов. Большая часть лесопокрытой площади расположена на севере района (охранные леса вдоль реки Нерль). На данной территории размещаются детский оздоровительный лагерь «Лесная сказка», проектируется база отдыха.

Экологическая политика района ориентирована на сохранение лесных массивов, увеличение эксплуатационных ресурсов древесины.

Под охраной государства в Юрьев-Польском муниципальном районе находится 157 памятников истории и культуры. Федеральное значение имеют 12 памятников историко-культурного наследия, 21 – региональное значение, остальные - памятники местного значения. На территории города Юрьев-Польский сосредоточены 25% памятников района.

Юрьев-Польский район обладает высоким туристско-рекреационным потенциалом. Согласно разработанной целевой комплексной программе сохранения культурного наследия осуществляются мероприятия по их сохранению, образованию туристических маршрутов и созданию сети достопримечательных мест. Юрьев-Польский входит в число городов малого Золотого кольца России, располагает уникальным историко-архитектурным музеем, что привлекает поток туристов.

Выделение функциональных зон для градостроительной деятельности осуществлено в соответствии с требованиями Градостроительного Кодекса РФ. Использование территории населенных пунктов регламентируется Генеральными планами, Правилами землепользования и застройки, Схемами территориального планирования муниципальных образований.

Использование территории производственных объектов регламентируется отраслевыми нормами, документами территориального

планирования, СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03, Законом Российской Федерации «О недрах» (в ред. Федерального закона от 3 марта 1995 года №27-ФЗ) и т.д.

Предусматриваются рекреационные территории, зоны особо охраняемых природных и территорий объектов историко-культурного наследия.

Одной из задач действующей Стратегии социально-экономического развития муниципального образования Юрьев-Польский район на 2015-2030 гг. является гарантированное получение инвестиций в модернизацию инфраструктуры и повышение инвестиционной привлекательности района.

Основными направлениями развития инвестиционной политики установлены:

- формирование благоприятного инвестиционного климата;
- развитие инфраструктуры инвестиционной деятельности.
- повышение эффективности использования мер государственной поддержки инвестиционной деятельности, использования системы государственных заказов.

- усиление системы мер по переориентации потоков инвестиций в наукоемкие высокотехнологичные отрасли.

- информационная, кадровая поддержка инвестиционной деятельности.

Основными сдерживающими факторами привлечения инвестиций являются:

- высокая цена коммерческого кредитования;
- слабое участие предприятий в деятельности фондового рынка;
- слаборазвитая система страхования инвестиционных рисков;
- невысокая финансовая и операционная прозрачность предприятий;
- отсутствие эффективных механизмов трансформации сбережений населения в инвестиции.

Основу планировочного каркаса составляют проложенные в едином коридоре пучки коммуникаций (трассы железных и автомобильных дорог, трубопроводы, ЛЭП, водные артерии) при ведущей роли магистрального железнодорожного транспорта, федеральных и региональных автомобильных дорог.

Планировочный каркас системы расселения состоит из урбанизированной зоны в центре муниципального района (г. Юрьев-Польский), двух узловых зон (с. Сима и с. Небылое) и сельских населенных пунктов. Центральным планировочным узлом является г. Юрьев-Польский, расположенный в центре территории района.

Территория района разделена на три равнозначных зоны, тесно взаимодействующих между собой:

1. Северная зона – благоприятна для развития АПК. Центр зоны – село Сима;

2. Центральная зона – урбанизированная зона, благоприятная для комплексного развития производительных сил. Центр зоны – город Юрьев-Польский. Эта зона отличается высокой плотностью населения и развитой транспортной сетью;

3. Южная зона – благоприятна для развития АПК. Центром расселения является село Небылое. Особенностью зоны является приближенность к областному центру (около 40 км).

В перспективе проектом СТП Юрий–Польского муниципального района такая структура сохранится. В составе территории муниципального образования Юрьев-Польский район входят следующие муниципальные образования:

- городское поселение город Юрьев-Польский;
- сельское поселение Красносельское;
- сельское поселение Небыловское;
- сельское поселение Симское.

Территория района включает территории 152 населенных пункта, в числе которых 1 - город (Юрьев-Польский), 97 сел, 50 деревень, 2 станции и 2 местечка.

Направления совершенствования и развития районной системы расселения:

- укрепление ядра системы расселения города Юрьев-Польский, развивающегося многофункционального районного центра, выполняющего межрайонные функции;

- формирование города Юрьев-Польский как, туристско-рекреационного, делового, социально-культурного, межпоселенческого центра на основе развития промышленных, агропромышленных, транспортно-логистических и деловых функций;

- развитие села Сима, как туристско-рекреационного, социально-культурного центра на основе развития промышленных и агропромышленных функций;

- развитие села Небылое, как социально-культурного центра на основе развития агропромышленных функций;

- совершенствование транспортной инфраструктуры.

Для сохранения системы образования и культуры района планируется:

- обеспечить реализацию основных направлений национального проекта «Образование»;

- продолжить работу по эффективному использованию имеющихся образовательных ресурсов, модернизации условий и содержания дошкольного и общего образования, обеспечить внедрение новых методов обучения и воспитания, образовательных технологий, развитие школьных библиотек через создание информационно – библиотечных центров;

- продолжить работу по созданию условий реализации инновационных направлений информатизации образования, реализации программ инженерно-технической направленности, в том числе образовательной робототехники;

- создать условия в образовательных организациях для обучения детей с ограниченными возможностями здоровья по адаптированным образовательным программам.

В рамках национального проекта «Культура» в районе планируется:

участие в национальном проекте по созданию модельных библиотек, укрепление материально-технической базы учреждений культуры, выполнения мероприятий по противопожарной, антитеррористической безопасности в учреждениях культуры.

По территории муниципального района население распределено неравномерно. Имеется 29 населенных пунктов, в которых отсутствуют жители, 37 населенных пунктов, где число жителей не превышает 10 человек. Имеется всего три сельских населенных пункта с населением более 1000 человек.

К объектам сферы обслуживания населения относятся учреждения здравоохранения, спорта, образования и культуры.

Анализ фактической обеспеченности населения района основными видами учреждений сферы обслуживания (в соответствии с нормативами СНиП 2.07.01-89) показал, что наиболее напряженная ситуация в районе сложилась с учреждениями здравоохранения стационарного типа, поликлиниками, амбулаториями, ФАПами. В г. Юрьев-Польский проблемно со стационарами, клубными учреждениями.

Остро стоит проблема нехватки мест в детских дошкольных учреждениях. Значения других показателей близки к нормативным, однако техническое состояние многих учреждений обслуживания нельзя признать удовлетворительным.

Дети, проживающие в удаленных населенных пунктах (более 1 км), доставляются на школьных автобусах. В связи с этим в первую очередь актуализируется необходимость улучшения качества существующих дорог, а также необходимость строительства новых дорог для обеспечения доступности объектов образования и безопасности детей.

Большая часть существующих объектов социальной сферы сосредоточена в центрах муниципального района и поселений.

Организация амбулаторно-поликлинической помощи строится на ступенчатой системе обслуживания: районная больница и специализированные учреждения в районном центре – г. Юрьев-Польский, медицинские и фельдшерско-акушерские пункты в небольших населенных пунктах. Специализированные и узкопрофильные медицинские консультации оказываются в областном центре – г. Владимире.

Анализ состояния учреждений здравоохранения показывает изношенность состояния – средний процент износа 85,3. Задачами здравоохранения являются:

- строительство ФАПов с. Хвойный и с. Кучки;
- пристройка к детской поликлинике;
- ремонт родильного отделения.

Транспортные связи Юрьев-Польского муниципального района в настоящее время осуществляются железнодорожным и автомобильным транспортом.

Район имеет разветвленную сеть автомобильных дорог. Состояние дорожного покрытия на большей части дорог муниципального образования оценивается как неудовлетворительное.

Муниципальной программой «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Юрьев – Польский район на 2017-2021 годы» (утверждена постановлением администрации муниципального образования Юрьев-Польский район от 17.10.2016 №1206) предусмотрены мероприятия:

1. Ремонт и содержание сети автомобильных дорог;
2. Проектирование и реконструкция автомобильных дорог местного значения
3. Софинансирование на финансовое обеспечение дорожной деятельности
4. Разработка комплексной схемы организации дорожного движения для Юрьев-Польского района и проектов организации дорожного движения для каждого сельского поселения, входящего в состав муниципального района
5. Строительство мостов в муниципальном образовании Юрьев-Польский район – Разработка исходно-разрешительной документации, предпроектных изысканий, проектирование строительства моста в м. Лучки Юрьев-Польского района

Ожидаемыми результатами реализации муниципальной программы являются:

- сохранение существующей сети дорог, приведение её к нормативному состоянию;
- увеличение протяженности сети автодорог общего пользования местного значения;
- повышение безопасности дорожного движения на автодорогах местного значения района.

Плановый объём дорожных работ на реализацию программы ежегодно уточняется исходя из финансовых возможностей бюджета муниципального района.

Рост автомобильного парка требует создание новых объектов придорожного сервиса. Для возможности получения жителями района квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств, учитывая пространственную удаленность населённых пунктов от АЗС и СТО, требуется расширение границ сети объектов придорожного сервиса. Предусматривается строительство новых АЗС, комплексов дорожного сервиса (КДС).

Состав зданий и сооружений, обслуживающих автомобильные дороги, а также их размещение приведены в СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85\*.

Деятельность в сфере транспорта и дорожная деятельность администрации района (Управления по развитию инфраструктуры и ЖКХ администрации муниципального образования Юрьев-Польский район) заложена в реализуемых мероприятиях программы и планов комплексного развития транспортной инфраструктуры и транспорта района.

Администрацией района не предусмотрены решения и мероприятия по введению временного ограничения движения транспортных средств, следующих по автодорогам общего пользования местного значения, с



превышением временно установленных предельно допустимых значений нагрузок на оси транспортного средства, а также для различных ситуаций, предусмотряемых постановлением губернатора Владимирской области от 24 января 2012 года №45 О порядке осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам регионального или межмуниципального и местного значения во Владимирской области (с изменениями на 19 октября 2020 года).

Также не предусмотрен административной регламент предоставления муниципальной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов», не определены допустимые маршруты грузовых ТС (ГТС), тяжеловесных ГТС с учётом нагрузки на ось, крупногабаритных ТС с учётом инженерных сооружений вдоль и над автодорогами района, а также ТС перевозящих опасные грузы по территории муниципального образования. Не определены размеры вреда, причиняемого движением таких ТС, при движении их по автодорогам местного значения и соответственно не учтена статья пополнения районного бюджета.

По территории Юрьев-Польского муниципального района пролегает железнодорожная проходная линия Москва-Александров-Иваново. Линия не электрифицированная, однопутная, движение осуществляется тепловозной тягой. Она обеспечивает хозяйственные и пассажирские связи Москвы с северными районами Владимирской области, юго-западными районами Ивановской области, городом Иваново.

В сфере развития инженерной инфраструктуры планами предусматривается строительство (реконструкция) внутренних сетей водопровода и канализации, для обеспечения потребностей каждого домовладения (первая очередь и расчетный срок), а также оснащение индивидуальными приборами учета воды, газа, тепловой энергии (первая очередь и расчетный срок).

Генеральные планы городского и сельских поселений детализируют отмеченные планы, программы и проблемы, рассматриваются в затрагивающих их подразделах настоящего проекта в части касающейся.

Результаты выполнения намеченных планов и программ отражены в ежегодных отчетах администрации района о социально-экономической и градостроительной деятельности на территории муниципального образования.

Имеющиеся документы территориального планирования и комплексного социально-экономического развития муниципального образования составляют основу для планирования развития транспортной инфраструктуры, разработки комплексной схемы рациональной организации дорожного движения на автодорогах и УДС муниципального образования Юрьев-Польский район.

## **1.2 Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность**

Стратегической целью деятельности муниципального образования Юрьев-Польский район (далее – район, муниципальный район) является повышение качества жизни населения за счет экономического роста и благоустройства района, бесперебойного функционирования и развития систем жизнеобеспечения, стабильности реального сектора экономики, сбалансированности бюджета.

Основой деятельности главы и администрации района являются мероприятия по реализации указов Президента Российской Федерации, задач губернатора и Администрации Владимирской области, стратегии, планов и муниципальных программ муниципалитета.

Территориальное и инфраструктурное развитие муниципального района осуществляется в соответствии с основными документами территориального и стратегического планирования муниципального района – схема территориального планирования района и генеральные планы городского и сельских поселений района, размещённых в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования (ФГИС ТП) и официальном сайте района – <http://ур33.ru.ru/>.

В основу градостроительного и социально-экономического развития муниципального района положена идея формирования конкурентоспособной и инвестиционно-привлекательной среды района, адекватной имеющемуся потенциалу.

Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности на территории района характеризуется значениями основных показателей эффективности деятельности органов местного самоуправления (МСУ) муниципального района.

Юрьев-Польский район являлся участником следующих национальных проектов, утвержденных Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018 №204:

1. «Образование» (Федеральные проекты: «Современная школа» и «Успех каждого ребенка»);
2. «Культура» (Федеральный проект: «Культурная среда»);
3. «Жилье и городская среда» (Федеральные проекты: «Жилье» и «Формирование комфортной городской среды»);
4. «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (Федеральный проект «Дорожная сеть»);
5. «Демография» (Федеральный проект «Спорт — норма жизни»).

В рамках результатов деятельности по выполнению проектов являются:

- построена спортивная открытая площадка комплексного типа в МБОУ «Небыловская средняя школа»;
- реконструирован стадион «Труд»,

– построены следующие спортивные сооружения: хоккейный корт с охлаждаемым льдом, четыре легкоатлетические дорожки, футбольное поле с натуральным газоном, тир для стрельбы из пневматического оружия (7 установок), тир для стрельбы из малокалиберного оружия (7 рубежей), хоккейный корт, обустроенный искусственным газоном с разметкой для мини футбола, открытая площадка с мягким покрытием для игры в баскетбол и волейбол;

– приобретён специализированный автотранспорт для автоклуба;

– приобретены автотранспортные средства для внестационарного обслуживания населения – организация выездных мероприятий (соглашение с Департаментом культуры Владимирской области № 258 от 15.04.2019 о предоставлении из областного бюджета субсидии на государственную поддержку отрасли культура);

– проведены работы по благоустройству территорий МКД в городе Юрьев-Польский: ул. Свободы д. 22, ул. Свободы д. 24, пер. Садовый д. 31, а также дворовых территорий и центральной площади в с. Небылое, центральной площади с. Шихобалово, центральной площади в с. Федоровское, завершено устройство пешеходной дорожки по ул. Багратиона в с. Сима;

– завершены работы по текущему ремонту в городе Юрьев-Польский автодорог местного значения по ул. Герцена, по улице Школьная.

Демографическая ситуация в районе, характеризуется сокращением численности населения за счет превышения показателя смертности над показателем рождаемости. На 1 января 2020 года численность населения муниципального района составляет 34 132 чел., что на 7 % меньше, чем в 2010 г. (36 747 человек). В структуре численности населения доля граждан трудоспособного возраста снизилась с 54,8% в 2018 году до 54,4%. На 1 января 2020 года уровень регистрируемой безработицы 1%.

В районе проживает 395 многодетных семей, из них 294 семьи имеют среднедушевой доход ниже величины прожиточного минимума.

Бюджетно-финансовая сфера является одной из основ стабильности социально-экономического развития и важнейшей составляющей деятельности администрации района. По итогам 2019 года доходная часть бюджета муниципального образования Юрьев-Польский район составила 987,9 млн. рублей или 99,5 % к уточненному плану на год. Удельный вес налоговых доходов в собственных доходах составил 83,6%. Неналоговых доходов за 2019 год поступило в бюджет 41,6 млн. рублей 102,0% к уровню прошлого года.

В районе проживает 395 многодетных семей, из них 294 семьи имеют среднедушевой доход ниже величины прожиточного минимума. Реализуются мероприятия в рамках федеральных проектов, направленные на стимулирование рождаемости, охрану здоровья, создаются условия для повышения уровня доходов семей с детьми:

- обеспечение бесплатными путевками в загородный оздоровительный лагерь «Лесная сказка» (66 человек из многодетных семей);
- ежемесячная выплата в связи с рождением (усыновлением) первого ребенка (в 2019 году на 62 ребенка выплачено 10,0 млн. руб.);
- ежемесячная выплата на третьего и последующего ребенка до достижения им возраста 3 лет (в 2019 году на 81 ребенка произведена выплата на 24,3 млн. руб.);
- 48 человек распорядились средствами областного материнского капитала на сумму 2,9 млн. руб.;
- предоставление земельных участков многодетным семьям для ИЖС.

В рамках подпрограммы «Обеспечение жильем молодых семей» в 2019 году предоставлена социальная выплата молодым семьям в сумме 1,94 млн. руб. на приобретение жилья.

В рамках программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года» предоставлены следующие социальные выплаты молодым семьям в объёме 4,0 млн. руб.

Для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей приобретены 13 благоустроенных квартир.

В регистр лиц, имеющих право на получение мер соц. поддержки включены 6905 чел. В том числе: ветераны (ИВ, УОВ, вдовы) – 133 чел, труженики тыла – 267 чел., реабилитированные – 23 чел.

Субсидией на оплату жилого помещения и коммунальных услуг в 2019 году воспользовались 4670 семей. Сумма средств на получение субсидии на оплату жилого помещения в 2019 году составила 107 млн. руб. Средний размер субсидии на оплату жилого помещения и коммунальных услуг на одного получателя составил в 2019 году - 1908,50 рублей.

В структуре исполнения расходов бюджета за отчетный период наибольший удельный вес имеют бюджетные ассигнования на образование (54,0%), межбюджетные трансферты (19,6%), культуру и кинематографию (7,9%), социальную политику (5,0%), общегосударственные вопросы (5,1%), национальную экономику (4,4%), жилищно-коммунальное хозяйство (9,6%).

В рамках реализации Земельного кодекса Российской Федерации, Закона Владимирской области от 11.03.2010 №11-ОЗ «О регулировании земельных отношений на территории Владимирской области» администрацией муниципального образования предоставлено в 2019 году 13 земельных участков: 11 – МО город Юрьев-Польский, 1 – МО Красносельское, 1 – МО Симское.

Для преодоления административных барьеров Управлением архитектуры и градостроительства и повышения качества предоставления муниципальных услуг в сфере градостроительства разработаны и

утверждены 11 административных регламентов предоставления муниципальных услуг.

В 2019 году выдано 26 разрешения на строительство объекта капитального строительства 174 уведомлений о планируемом строительстве, 20 разрешений на ввод объекта в эксплуатацию, 142 уведомлений об окончании строительства, рассмотрено 121 заявлений о присвоении и аннулировании адресов и приняты соответствующие постановления, проведена актуализация 268 объектов адресации в ФИАС.

Административные регламенты размещены на официальном сайте муниципального образования – <http://ур33.ru.ru/>.

Усложняется деятельность по обеспечению безопасности граждан района. Основная работа по предупреждению чрезвычайных ситуаций, проведению превентивных мероприятий и организации контроля за их выполнением возлагается на комиссию по чрезвычайным ситуациям и обеспечению пожарной безопасности муниципального образования.

В 2019 году по линии оперативных дежурных поступило почти 7,5 тыс. звонков. Органами местного самоуправления было составлено по ст.12. п.1 (нарушение правил благоустройства) 83 протокола, в том числе районной администрацией - 32, Симской - 15, Небыловской - 18, Красносельской - 18.

Контроль выполнения решений комиссии района обеспечивается членами антитеррористической комиссии муниципального образования.

Разработан и реализуется план мероприятий по противодействию коррупции.

Администрацией района уделяется внимание работе с обращениями граждан. В 2019 году в муниципальное образование Юрьев-Польский район поступило 853 письменных обращения. Уменьшилось количество коллективных обращений, увеличилось количество повторных обращений. Самыми частыми обращения по вопросам жизнеобеспечения и ЖКХ – 630 вопросов, социальной защиты – 84, улучшения жилищных условий – 43.

За 2019 год удовлетворено – 133 обращения, поддержано – 107, разъяснено – 612, отказано – 1.

На основании результатов проверок мобилизационной готовности организаций района, результатов проводимых мобилизационных тренировок, мобилизационная подготовка отраслей (сфер) экономики муниципального образования Юрьев-Польский район соответствует предъявляемым требованиям.

На территории района преступлений террористической направленности, экстремистских проявлений и межнациональных конфликтов не выявлено.

Информация о муниципальной деятельности размещается на сайте муниципального образования и на страницах местной газеты «Вестник Ополя».

На выполнение мероприятий в сфере образования в 2019 году направлено 567,8 млн. рублей, что на 10,6% больше 2018 года.

Муниципальная система образования представлена 14 общеобразовательными учреждениями, 9 дошкольными и 2 учреждениями дополнительного образования детей.

Все показатели развития сферы образования по соглашению между администрацией муниципального образования Юрьев-Польский район и департаментом образования администрации области выполнены в полном объеме.

В районе отсутствует очередность в муниципальные дошкольные учреждения. Сохраняется полная доступность дошкольного образования для детей в возрасте от 3 до 7 лет.

Показатели эффективности функционирования муниципальных детских дошкольных учреждений остаются самыми высокими в регионе - 90% при среднем 75,2%.

75% детей в возрасте от 5 до 18 лет охвачены дополнительным образованием в учреждениях образования и культуры.

Уделяется внимание укреплению материальной базы муниципальных образовательных учреждений:

- за счет средств федерального бюджета приобретен школьный автобус для МБОУ Симская СШ.

- в оздоровительном лагере «Лесная Сказка» ведётся строительство нового летнего павильона,

- в МБОУ СОШ №1, Семьинской ОШ, ДОУ №2, ДОУ №15 проведено асфальтирование территорий,

- в МБОУ СОШ №1, МБОУ СОШ №3, ООШ№2, Симской СОШ, Опольевской ООШ выполнен ремонт внутренних помещений и кабинетов.

- в МБДОУ№6 выполнены работы по укладке тактильной плитки на улице, устройству специализированного санузла для детей с ОВЗ, расширению дверных проемов, приобретены индукционная петля и лестничный подъемник.

- в Федоровской ООШ, МБДОУ№4 и МБДОУ№9 созданы условия для организации медицинского обслуживания учащихся. приобретено необходимое медицинское оборудование, получены положительные заключения Роспотребнадзора.

В плане обеспечения антитеррористической защищенности во всех образовательных организациях проведена работа по обследованию, категорированию и разработке паспортов безопасности в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 02.08.2019г. №1006. Во всех образовательных организациях установлены домофоны, в 10 школах установлены СКУД, в городских детских садах установлены домофоны с видеонаблюдением, в школах проведена модернизация систем

видеонаблюдения, установлены электромагнитные замки. В 10-ти школах и в 6-ти городских детских садах установлены системы АОС (автоматической охранной сигнализации).

Общий охват детей всеми видами отдыха составляет 92,8.

В целях создания условий для реализации полномочий по организации досуга и обеспечения услугами учреждений культуры жителей района осуществляют свою деятельность 7 муниципальных бюджетных учреждений и 1 учреждение казенного типа.

Учреждения культуры района работают в рамках муниципальной программы «Развитие культуры и туризма муниципального образования Юрьев-Польский район на 2014-2020 гг.», мероприятия которой направлены на создание условий для равной доступности культурных благ, развитие и реализацию культурного потенциала личности, сохранение российской самобытности.

В 2019 году в учреждениях культуры была организована работа 151 клубных формирований (2018г. - 145). Учреждениями культуры в 2019г. проведено 3328 мероприятий (2018г. - 3123 мероприятий).

В 2019 году в районе проведено 168 спортивных мероприятия, в которых приняло участие 16639 человека (в 2018 г. - 16348 человек). Количество систематически занимающихся физической культурой и спортом в 2019 году составило 42% (13818 чел.).

Организована работа 24 волонтерских отрядов, действует пять молодежных антинаркотических площадок (волонтерских отрядов Владимирского филиала Финуниверситета и ЮПИГК): студенческий «КиберПатруль», антинаркотический отряд «Наркотикам говорим - нет!», отряд «Антинаркотическая безопасность», отряд «В здоровом теле - здоровый дух», отряд наставников «Мы рядом». Волонтерами в 2019 году проведено 42 мероприятия антинаркотической направленности, в которых приняли участие – 2945 человек.

Муниципальная Правовая школа по профилактике экстремизма и терроризма в молодежной среде. Продолжается реализация комплексных мероприятий по патриотическому воспитанию молодежи Юрьев-Польского района.

В сфере здравоохранения в 2019 году проведен капитальный ремонт поликлиники. Осуществляется строительство ФАП с. Авдотьино. Объем денежных средств, израсходованных на оказание бесплатной медицинской помощи населению в 2019 году более 134,0 млн. руб.

Развёрнута деятельность по реализации Федерального проекта «Старшее поколение» национальный проект «Демография», организовано профессиональное обучение и получение дополнительного профессионального образования лиц предпенсионного возраста, их последующего трудоустройства и закрепляемости на рабочих местах (17 человек в 2019 году).

Сельскохозяйственную деятельность в районе 22 сельскохозяйственных предприятия различных организационно-правовых форм, 26 крестьянских (фермерских) хозяйств, 1 сельскохозяйственный снабженческо-сбытовой кооператив и более 9 тыс. подсобных хозяйств сельских жителей.

Численность занятых в сельском хозяйстве от общей численности занятых в экономике составляет 17,4%.

Деятельность по развитию сельскохозяйственного производства, расширения рынка сельскохозяйственной продукции возглавляет МКУ «Управление сельского хозяйства». Специалистами управления проводятся мониторинг ситуации в сельском хозяйстве района, совещания, выездные семинары на базе передовых хозяйств своего района и за его пределами. Организуются взаимопроверки между сельхозтоваропроизводителями, выставки, конкурсы, форумы.

По результатам работы Юрьев-Польскому району присвоено первое место по 1 зоне (включает Александровский, Киржачский, Кольчугинский, Петушинский, Собинский и Юрьев-Польский районы Владимирской области) за наивысший вклад в развитие сельскохозяйственного производства Владимирской области.

Выделяются по производительности и качеству продукции СПК «Красносельское», АО «Шихобалово».

Юрьев-Польский район является лидером в области по производству молока, производя ежегодно более 25% от областного объема. По сравнению с 2018 годом возросло валовое производство молока - на 3%, увеличилась продуктивность дойного стада - на 2,5%, выросло производство КРС в живой массе - на 8,1%.

Численность занятых в обрабатывающих производствах составляет 29,8% от общей численности занятых в экономике.

В городе Юрьев-Польский функционируют

- ткацко-отделочная фабрика «Авангард» (махровые ткани, мебельные и лёгкие ткани и изделия из них);
- завод «Промсвязь» (электросиловое оборудование);
- завод сухого обезжиренного молока;
- мясокомбинат.

В 2019 году разработан проект «Реконструкция водозаборного сооружения г. Юрьев-Польский». Его реализация позволит улучшить качество питьевой воды и избавиться от большого содержания железа в ней.

Состояние окружающей среды на территории района характеризуется как удовлетворительное.

Услугу по обращению (сбору, транспортированию, обработке, утилизации, обезвреживанию, захоронению) с ТКО осуществляет региональный оператор ООО «Хартия», в соответствии с региональной



программой в области обращения с отходами и территориальной схемой обращения с отходами. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 31.08.2018 №1039 определён Реестр мест (площадок) накопления твердых коммунальных отходов, которые согласованы с органом Роспотребнадзора.

Одним из полномочий муниципального района является создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района.

Общая протяженность дорог местного значения – 419,9 км.

Для регулярного транспортного обслуживания населения в пригородном сообщении сформирована маршрутная сеть. В 2019 году из состава городских маршрутов были выведены 2 маршрута: «ХПП – с. Красное» и «пл. Советская – с. Красное – пл. Советская» и включены в состав маршрутов пригородного сообщения. В настоящее время маршрутная сеть Юрьев – Польского района насчитывает 17 маршрутов, в том числе в пригородном сообщении 15 маршрутов, в городском сообщении – 2 маршрута.

Городские автобусные перевозки осуществляются организованным перевозчиком ООО «ЮТрансАвто». Пригородные маршрутные сообщения осуществляет организованный перевозчик ООО «Региональная транспортная компания» автомобильным транспортом. Количество транспортных средств, обслуживающих данные маршруты – 8 ед., в том числе пригородное сообщение – 4 ед., городское сообщение – 4 ед.

Количество остановочных пунктов всего – 58 ед., в том числе на территории города Юрьев – Польский – 14 ед., на территории района – 44 ед.

На двух маршрутах городского сообщения («ХПП – з-д СОМ» и «пл. Советская – ул. Чехова – пл. Советская») и двух маршрутах пригородного сообщения («ХПП – с. Красное» и «пл. Советская – с. Красное – пл. Советская») перевозка пассажиров осуществляется по нерегулируемому тарифу. На остальных маршрутах регулярных перевозок действует тариф, установленный департаментом цен и тарифов администрации области.

Объем перевезенных пассажиров муниципальными перевозчиками в 2019 году по сравнению с 2018 годом увеличился на 35,1 тыс. человек. Рост обусловлен увеличением бюджетных расходов на обеспечение перевозок пассажиров транспортом общего пользования, оптимизацией существующего расписания движения автобусов. Также возобновлено движение на маршруте «Юрьев – Польский – Энтузиаст – Подолец – Шордога.

Проблемы внутрирайонных перевозок:

- убыточность некоторых автобусных маршрутов,
- сезонные колебания пассажиропотока,
- износ подвижного состава,
- наличие нелегальных перевозчиков,

– неудовлетворительное состояние автодорог.

Внутри района объём перевезенных пассажиров в 2019 году составил 145,1 тыс. человек против 110 тыс. пассажиров в 2018 году, в том числе:

в пригородном сообщении перевезено 41400 пассажиров (23500 человек в 2018 году);

в городском сообщении – 103700 пассажиров (86500 человек в 2018 году).

В целях обеспечения безопасности дорожного движения в границах территории города Юрьев-Польский за счет средств бюджета муниципального района в декабре 2019 года приобретены 83 дорожных знака на сумму 244 708,0 рублей.

Установлены 4 искусственные дорожные неровности на ул. Школьная и новые пешеходные ограждения в районе школ № 1 и № 2 г. Юрьев – Польский.

Выполнено обустройство 2 искусственных неровностей в районе дома №77 по ул.1 Мая в городе и проведены работы по нанесению горизонтальной дорожной разметки, а также разметки, обозначающей пешеходные переходы и искусственные неровности.

В 2019 году произведено обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи учебных заведений в с. Андреевское, с. Шихобалово, с. Энтузиаст и с. Небылое.

В целом, ситуация в основных сферах социально-экономического развития и градостроительной деятельности муниципального образования Юрьев-Польский район характеризуется положительной динамикой развития, ростом основных индикаторов, отражающих уровень жизни населения, стабильным функционированием хозяйственных организаций и учреждений района. Прослеживается социально-экономическая стабильность с учётом субсидирования и роста доходности районного бюджета. Прогнозируется положительная динамика основных показателей социально-экономического развития и градостроительной деятельности Администрации муниципального образования Юрьев-Польский район.

### **1.3 Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории**

Дорожно-транспортная сеть муниципального образования Юрьев-Польский район представлена дорогами общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения. Опорная транспортная сеть представлена в графической части КСОДД на рисунке 1.

Сеть автомобильных дорог района составляет 833,704 км и складывается из автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения протяженностью 338,606 км и автомобильных дорог местного значения.

Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения муниципального образования Юрьев-Польский район находятся в оперативном управлении ГБУ «ВЛАДУПРАДОР». Характеристики автомобильных дорог, составляющих основу дорожной сети МО Юрьев-Польский район приведены ниже, а также в таблице 1.3.1.

– а/д 17 ОП РЗ 17А-1 Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский – автомобильная дорога регионального значения III технической категории, протяженностью в границах района – 65,528 км. На протяжении имеет две полосы для движения ТС. Ширина каждой – 3,5 м, ширина обочины 1,0 – 2,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. В ходе проведения натурного обследования выявлены следующие дефекты: одиночные продольные и поперечные трещины, мелкая сетка трещин на площади меньше 10 кв.м. Разметка нанесена краевая и осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.1;



Рисунок 1.3.1 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП РЗ 17А-1 Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский на момент обследования

– а/д 17 ОП РЗ 17К-10 Юрьев-Польский – Кольчугино – автомобильная дорога регионального значения IV технической категории, протяженностью в границах района – 9,037 км. На всем протяжении имеет две полосы для

движения ТС. Ширина каждой – 3,0 м, ширина обочины 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. В ходе проведения натурного обследования выявлены следующие дефекты: продольные и поперечные трещины, карты латок, мелкая сетка трещин на площади меньше 10 кв.м.. Разметка нанесена краевая и осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.2;



Рисунок 1.3.2 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП РЗ 17 К - 10 Юрьев-Польский – Кольчугино на момент обследования

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-73 Юрьев-Польский – Семьинское – Авдотьино – «Фетинино – Спасское» – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, протяженностью в границах района – 25,49 км. На протяжении имеет две полосы для движения ТС. Ширина каждой – 3,0 м, ширина обочины 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. В ходе проведения натурного обследования выявлены следующие дефекты: продольные и поперечные трещины, карты латок. Разметка отсутствует. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.3;



Рисунок 1.3.3 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП МЗ 17Н-73 Юрьев-Польский – Семьинское – Авдотьино – «Фетинино – Спасское» на момент обследования

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-74 Юрьев-Польский – Григорово – Гаврилов Посад – Тейково – автомобильная дорога межмуниципального значения III-IV технической категории, протяженностью в границах района – 21,184 км. На протяжении имеет две полосы для движения ТС. Ширина каждой – 3,0 – 3,5 м, ширина обочины 1,0 – 2,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. В ходе проведения натурного обследования выявлены следующие дефекты: продольные и поперечные трещины, карты латок, выбоины, густая сетка трещин на площади более 10 кв.м. Разметка нанесена краевая и осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.4;



Рисунок 1.3.4 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП МЗ 17 Н - 74 Юрьев-Польский – Григорово – Гаврилов Посад – Тейково на момент обследования

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-75 «Владимир – Юрьев-Польский» – ж/д переезд – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, протяженностью в границах района 2,277 км. На протяжении имеет две полосы для движения ТС. Ширина каждой – 3,0 м, ширина обочины 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. В ходе проведения натурного обследования выявлены следующие дефекты: продольные и поперечные трещины, карты латок, выбоины, густая сетка трещин на площади более 10 кв.м. Разметка нанесена только осевая. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.5;



Рисунок 1.3.5 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП МЗ 17 Н - 75 «Владимир – Юрьев-Польский» – ж/д переезд на момент обследования

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-720 Сима – Коленово – Лучки – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, протяженность в границах района составляет – 10,826 км. На протяжении имеет две полосы для движения ТС. Ширина каждой – 3,0 м, ширина обочины 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. В ходе проведения натурного обследования выявлены следующие дефекты: продольные и поперечные трещины, карты латок, выбоины. Разметка отсутствует;

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-722 Марково – Матвейцево – Спасское – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 8,56 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения, ширина полосы движения 3,0 м, ширина обочины 1,0 – 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. В ходе проведения натурного обследования выявлены следующие дефекты: карты латок, выбоины, мелкая сетка трещин на площади менее 10 кв.м. Разметка отсутствует;

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-737 Федоровское – Красное Заречье – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 15,5 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения шириной 3,0 м каждая. Обочина шириной 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены одиночные поперечные трещины, мелкая сетка трещин на площади менее 10 кв.м, карты латок. Разметка отсутствует. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.6;



Рисунок 1.3.6 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП МЗ 17Н-737 Федоровское – Красное Заречье на момент обследования

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-745 Андреевское – Шихобалово – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 7,029 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения шириной 3,0 м каждая. Обочина шириной 1,0 – 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлена мелкая сетка трещин на площади менее 10 кв.м. Разметка отсутствует;

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-749 Колокольцево – Калиновка – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 4,169 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения шириной 3,0 м каждая. Обочина шириной 1,0 – 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены продольные и поперечные трещины, густая сетка трещин на площади более 10 кв.м, выбоины и карты латок. Разметка отсутствует;

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-751 Юрьев-Польский – Дроздово – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 2,655 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения шириной 3,0 м каждая. Обочина шириной 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены продольные и поперечные трещины, густая сетка трещин на площади более 10 кв.м, карты латок. Разметка отсутствует;

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-752 Юрьев-Польский – Косинское – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 7,997 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения шириной 3,0 м каждая. Обочина шириной 1,0 – 1,5 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены густая сетка трещин на площади более 10 кв.м, карты латок и выбоины.

Разметка отсутствует. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.7;



Рисунок 1.3.7 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП МЗ 17Н-752 Юрьев-Польский – Косинское на момент обследования

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-756 Юрьев-Польский – Горки – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 20,005 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения шириной 3,0 м каждая. Обочина шириной 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены одиночные поперечные и продольные трещины, мелкая сетка трещин на площади более 10 кв.м, карты латок. Разметка отсутствует. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.8;



Рисунок 1.3.8 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП МЗ 17Н-756 Юрьев-Польский – Горки на момент обследования

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-757 «Юрьев-Польский – Горки» – Косинское – автомобильная дорога межмуниципального значения V технической категории, общей протяженностью – 2,21 км. На всём протяжении



представлена двумя полосами для движения шириной 2,75 м каждая. Обочина шириной 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены одиночные поперечные трещины, мелкая сетка трещин на площади менее 10 кв.м, карты латок и выбоины. Разметка нанесена только осевая, требует обновления. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.9;



Рисунок 1.3.9 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП МЗ 17Н-757 «Юрьев-Польский – Горки» – Косинское на момент обследования

– а/д 17 ОП МЗ 17Н-760 Горки – Березники – автомобильная дорога межмуниципального значения IV технической категории, общей протяженностью – 5,32 км. На всём протяжении представлена двумя полосами для движения шириной 3,0 м каждая. Обочина шириной 0,5 – 1,0 м. Покрытие выполнено из асфальтобетона без поверхностной обработки. При проведении обследования дефектов выявлены одиночные продольные и поперечные трещины, карты латок. Разметка отсутствует. Состояние дорожного покрытия на момент обследования представлено на рисунке 1.3.10;



Рисунок 1.3.10 – Состояние дорожного покрытия а/д 17 ОП МЗ 17Н-760 Горки – Березники на момент обследования

Автомобильные дороги местного значения общего пользования, проходящие по территории муниципального образования, имеют общую протяженность 495,098 км. Преимущественно, в пределах муниципального образования, имеют V техническую категорию, автомобильные дороги IV технической категории проходят лишь по территории муниципального образования город Юрьев-польский. Большинство дорог общего пользования местного значения имеют асфальтовые и грунтовое покрытие. Согласно данным территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Владимирской области, тогда как в 2018 году показатель был на уровне в 74,31%. Сто двадцать девять населенных пунктов, не имеют канализационных сетей и стоков.

Центральными улицами города Юрьев-Польский являются: ул. Свободы, ул. Школьная, ул. 1 Мая, ул. Покровская, ул. Владимирская и ул. Шибанкова. Все они имеют асфальтобетонный тип покрытия, состояние покрытия оценивается как удовлетворительное. В ходе проведения натурного обследования выявлены карты латок, мелкие сетки трещин, а также одиночные продольные и поперечные трещины, одиночные выбоины. В рамках содержания автомобильных дорог обновление разметки производится регулярно.

Содержание автомобильных дорог осуществляется подрядной организацией по муниципальному контракту. Проверка качества содержания дорог по согласованному графику, в соответствии с установленными критериями.

Реестр автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Юрьев-Польский район, утвержден постановлением администрации МО Юрьев-Польский район от 24.12.2014 №1569 (в ред. от 31.12.2014 №1655, от 22.03.2016 №359, от 30.12.2016 №1572, от 04.10.2017 №1242, от 13.12.2017 №1568, от 19.02.2018 № 149, от 26.09.2019 №1306). Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования город Юрьев-Польский,

утвержден постановлением администрации МО Юрьев-Польский район от 07.08.2018 г. № 980.

Сводный перечень автомобильных дорог, проходящих по территории муниципального образования Юрьев-Польский район и их характеристики приведены в отчёте по сбору исходных данных (Приложение В).

Сводные данные по геометрическим параметрам элементов и состоянию покрытия основных магистральных автодорог на территории муниципального образования Юрьев-Польский район представлены в таблице 1.3.1.

Анализ данных натурных обследований сети дорог выявил наличие участков имеющих карты латок, продольные и поперечные одиночные трещины, густую сетку трещин, выбоины, а также на некоторых участках дорог отсутствует разметка, что не соответствует требованиям ГОСТ Р 50597–2017 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

Перспективы развития дорог на территории муниципального образования связаны с планомерным проведением реконструкционных мероприятий. В период реализации настоящей КСОДД основными направлениями развития дорожной сети будет являться сохранение протяженности, соответствующим нормативным требованиям, автомобильных дорог общего пользования за счет ремонта и капитального ремонта автомобильных дорог, поддержание автомобильных дорог на уровне, соответствующем категории дороги, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

Таблица 1.3.1 – Геометрические параметры элементов участков дорог и состояние их покрытия в муниципального образования Юрьев-Польский район

№	Название автомобильной дороги /улицы	Общее число полос, шт	Ширина полосы движения, м	Ширина обочины, м	Наибольший продольный уклон, %0	Тип покрытия	Тип разметки
1	17 ОП РЗ 17 А - 1 Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский	2	3,50	2,0	40	асфальтобетон	краевая и осевая
2	17 ОП РЗ 17 К - 10 Юрьев-Польский – Кольчугино	2	3,00	1,0	30	асфальтобетон	краевая и осевая
3	17 ОП МЗ 17 Н - 73 Юрьев-Польский – Семьинское – Авдотьино – «Фетинино – Спасское»	2	3,00	1,0	30	асфальтобетон	отсутствует
4	17 ОП МЗ 17 Н - 74 Юрьев-Польский – Григорово – Гаврилов Посад – Тейково	2	3,50	2,0	40	асфальтобетон	краевая и осевая
5	17 ОП МЗ 17 Н - 75 «Владимир – Юрьев-Польский» – ж/д переезд	2	3,00	1,0	20	асфальтобетон	осевая
6	17 ОП МЗ 17 Н -720 Сима – Колоново – Лучки	2	3,00	1,0	30	асфальтобетон	отсутствует
7	17 ОП МЗ 17 Н -722 Марково – Матвейшево – Спасское	2	3,00	1,0	20	асфальтобетон	отсутствует
8	17 ОП МЗ 17 Н -737 Федоровское – Красное Заречье	2	3,00	0,5	50	асфальтобетон	отсутствует
9	17 ОП МЗ 17 Н -745 Андреевское – Шихобалово	2	3,00	1,0	40	асфальтобетон	отсутствует
10	17 ОП МЗ 17 Н -749 Колокольцево – Калиновка	2	3,00	1,0	50	асфальтобетон	отсутствует

Продолжение таблицы 1.3.1

11	17 ОП МЗ 17 Н -751 Юрьев-Польский – Дроздово	2	3,00	0,5	20	асфальтобетон	отсутствует
12	17 ОП МЗ 17 Н -752 Юрьев-Польский – Косинское	2	3,00	1,0	30	асфальтобетон	отсутствует
13	17 ОП МЗ 17 Н -756 Юрьев-Польский – Горки	2	3,00	0,5	40	асфальтобетон	отсутствует
14	17 ОП МЗ 17 Н -757 «Юрьев-Польский – Горки» – Косинское	2	2,75	0,5	30	асфальтобетон	отсутствует
15	17 ОП МЗ 17 Н -760 Горки – Березники	2	3,00	0,5	30	асфальтобетон	отсутствует
16	ул. Свободы, г. Юрьев-Польский	2	3,00	1,0	30	асфальтобетон	осевая
17	ул. Школьная, г. Юрьев-Польский	2	3,00	0,5	20	асфальтобетон	осевая
18	ул. 1 Мая, г. Юрьев-Польский	2	3,00	1,0	20	асфальтобетон	осевая
19	ул. Покровская, г. Юрьев-Польский	2	2,75	0,5	30	асфальтобетон	осевая
20	ул. Шибанкова, г. Юрьев-Польский	2	3,00	0,5	20	асфальтобетон	осевая

## **1.4 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов**

Организация движения транспортных средств различного назначения, пешеходов и велосипедистов это сложный, многоступенчатый процесс. В трактовке федерального законодательства под организацией дорожного движения понимается деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. В современных условиях для достижения этой цели применяется значительное количество различных методических решений, технических средств и организационных мероприятий.

### **1.4.1 Общая характеристика существующей организации движения**

В соответствии с данными, полученными в ходе натурного обследования, транспортная инфраструктура муниципального образования Юрьев-Польский район включает в себя: дороги, улицы с асфальтобетонным, гравийным покрытием и грунтовым покрытием, а также тротуары, активно используемые для осуществления социальной и экономической деятельности всеми слоями населения. В пределах городского округа для перемещения используется индивидуальный автомобильный транспорт, грузовой транспорт, задействуются пешие маршруты и велосипедный транспорт, широко задействован транспорт общего пользования.

Организация движения транспортных средств на территории муниципального образования осуществляется на основе общепринятых правил дорожного движения с применением широкого спектра технических средств, которые регулируют порядок движения транспортных средств и пешеходов, активно используются методы регулирования скоростного режима и локальные ограничения на передвижение транспортных средств.

Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется горизонтальной разметкой 1.1, 1.2, 1.5, 1.6, 1.7, а в её отсутствие самими водителями с учётом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними. Пересечения автомобильных дорог выполнены в одном уровне, для указания очередности проезда перекрестков применяются знаки приоритета 2.1, 2.2, 2.4, 2.5 и 8.13, методы светофорного регулирования не используются. Проезжая часть задействуется, как для движения в двух направлениях, так и с использованием схем, предусматривающих односторонне движение.

#### **1.4.2 Оценка использования методов регулирования скоростного режима движения**

Регулирование скоростного режима движения транспортных средств на территории муниципального образования осуществляется установкой знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости», со значением «20», «40» и «70» км/ч. Помимо знаков ограничения скорости, как дополнительная гарантийная мера, применяются искусственные неровности, при переезде которых на скорости более 20 км/ч или 40 км/ч, в зависимости от конструкции, водитель испытывает определенный дискомфорт. Используются сборно-разборные и монолитные конструкции волнообразного типа.

Места установки знаков ограничения скорости и размещения искусственных неровностей представлены на рисунках 8 – 12 графической части КСОДД.

Установка знаков и искусственных неровностей произведена в соответствии с требованием ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52605-2006. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения.

#### **1.4.3 Оценка организации запрета остановки или стоянки**

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств путём установки знаков 3.27 «Остановка запрещена» и 3.28 «Стоянка запрещена» применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, для обеспечения пропускной способности, а также обеспечения видимости и безопасности движения.

При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории.

Проведённое натурное обследование показало, что существующие на текущий момент на территории городского поселения запреты на стоянку и остановку транспортных средств обусловлены в основном такими причинами, как:

- стоянка или остановка создает помехи для движения (въезда или выезда) других транспортных средств;
- стоянка или остановка создаст помехи для движения пешеходов
- высокая вероятность возникновения аварийно-опасных ситуаций ввиду ограничения видимости;

Установленные знаки справляются с поставленной задачей, их наличие на данных участках целесообразно. Схемы расположения знаков 3.27, 3.28 на территории района показаны на рисунке 4 графической части.

#### **1.4.4 Оценка организации светофорного регулирования**

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени позволяя существенно повысить уровень безопасности на соответствующем участке сети. В зависимости от назначения, светофоры подразделяют на две группы: Т - транспортные; П - пешеходные. В каждой группе светофоры подразделяют на типы и исполнения (Т.1 - Т.10, П.1, П.2).

Помимо регулирующих функции, в ряде случаев светофоры обозначают нерегулируемые перекрёстки и пешеходные переходы, выполняя функцию привлечения внимания водителей (светофоры типа Т.7). Чаще всего их размещают там, где пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений или по техническим обоснованиям невозможно применение светофорного регулирования для обозначения пешеходного перехода.

На территории муниципального образования светофорные объекты, включающие в себя светофоры типа Т.1 и П.1 отсутствуют. В границах поселений установлено 36 светофоров типа Т.7 которыми обозначены 9 нерегулируемых пешеходных переходов, расположенных на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, в частности, светофорами оборудованы пешеходные переходы в следующих населённых пунктах:

- с. Красное, 2 перехода на а/д 17 ОП РЗ 17А-1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»;
- д. Сорогужино, 2 перехода на а/д 17 ОП РЗ 17А-1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»;
- д. Марково, 1 переход на а/д 17 ОП РЗ 17А-1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»;
- с. Фёдоровское, 1 переход на а/д 17 ОП РЗ 17А-1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»;
- с. Небылое, 2 перехода на а/д 17 ОП МЗ 17Н-740 «Владимир – Юрьев-Польский» – Небылое – Чеково;
- с. Небылое, 1 переход на а/д 17 ОП МЗ 17Н-741 «Небылое – Лыково».

Схема расположения светофорных объектов представлена на рисунках 5 – 7 в графической части проекта.

#### **1.4.5 Оценка применения одностороннего движения**

В терминологии транспортного инженера под односторонним движением понимают метод регулирования дорожного движения путём использования всей ширины проезжей части улицы или дороги для движения транспортных средств только в одном направлении.

При этом, следует понимать, что если дорога имеет несколько проезжих частей, отделённых от друг друга разделительной полосой, то несмотря на то, что в ряде случаев выезды на проезжую часть могут быть



оборудованы знаками 5.5 «Дорога с односторонним движением», при разработке комплексных схем такая дорога не считается односторонней.

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 целом. Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц.

На территории муниципального образования одностороннее движение, как метод организации движения применяется в г. Юрьев-Польский по ул. Краснооктябрьской (от ул. Школьная до Каланчёвский пер., от дома №30 до ул. Покровская), по ул. Покровская (от ул. Краснооктябрьской до ул. Свободы), по ул. Владимирская (от дома №20 до ул. Краснооктябрьская).

Схема улиц, задействованных в организации одностороннего движения представлена на рисунке 3 в графической части проекта.

#### **1.4.6 Оценка существующей организации движения транспортных средств общего пользования**

Автотранспорт общего пользования осуществляя общедоступное транспортное обслуживание населения призван удовлетворять потребности населения в перевозках грузов и пассажиров. Из положений ст. 789 Гражданского кодекса Российской Федерации и ст. 19 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. №259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» вытекает, что к перевозкам транспортом общего пользования относятся регулярные перевозки пассажиров и багажа, осуществляемые организациями на коммерческой основе.

В свою очередь, регулярные перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

1) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок, осуществляемые в соответствии с расписаниями, установленными для каждого остановочного пункта.

2) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок, осуществляются в соответствии с расписаниями, установленными для следования из начального и конечного остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок.

В каждом остановочном пункте по маршруту регулярных перевозок должны быть размещены информация о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименовании конечного остановочного пункта маршрута, информация о наименовании, об

адресе и о номерах контактных телефонов органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа.

На территории муниципального образования Юрьев-Польский район пассажирский транспорт общего пользования представлен автобусами малой, средней и большой вместимости, движущимися установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров в обозначенных местах. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Режим движения ТС общего пользования на маршруте подчиняется общей динамике транспортного потока, мероприятий, обеспечивающих его приоритетное движение не выявлено. Для данных условий приоритетным мероприятием, связанным с общественным транспортом и направленным на обеспечение безопасности участников дорожного движения является соблюдение общих технических требований к элементам автобусных остановок, правилам их размещения на автомобильных дорогах и их обустройству техническими средствами организации дорожного движения.

#### **1.4.7 Оценка существующей организации движения грузовых транспортных средств**

Организация движения грузовых транспортных средств на территории муниципального района осуществляется применением дорожных знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», 3.11 «Ограничение массы», 6.15.1 – 6.15.3 «Направление движения для грузовых автомобилей».

В связи с тем, что грузовой транспорт, осуществляющий движение по улично-дорожной сети поселения, способствует увеличению уровня шума и загрязнению атмосферного воздуха, разрушению дорожного покрытия, росту неравномерности транспортного потока и увеличению заторов, то на некоторых въездах в селитебную зону и участках улиц проходящих вдоль территории образовательных учреждений введён запрет движения грузового транспорта. В частности, движение грузового транспорта ограничено: в г. Юрьев-Польский по ул. 1 Мая, по ул. Горького, по пер. Авангардский, по пер. Садовый, по ул. Владимирская, по ул. Овражная, по ул. Свободы, по ул. Заводская, по ул. Артиллерийская, по ул. Покровская, по ул. Полевая, по ул. Чехова; в с. Энузиаст по ул. Центральная; в с. Горки по ул. Центральная.

Вместе с тем, действующая схема расстановки знаков не всегда соответствует требованиям ГОСТ 52289 – 2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», а в ряде случаев выстроена таким образом, что может привести к неумышленному нарушению водителем грузового транспорта ПДД. Данные негативные моменты свидетельствуют о необходимости дополнительной проработки вопросов движения грузового транспорта в рамках решения стоящих задач.

Схемы расположения знаков 3.4 показаны на рисунках 18 – 21 графической части.

#### **1.4.8 Оценка организации пешеходного и велосипедного движения**

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов.

Обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов является одним из наиболее ответственных разделов организации движения. Сложность этой задачи, обусловлена тем, что поведение пешеходов труднее поддается регламентации, чем поведение водителей, а в расчетах режимов регулирования трудно учесть психофизиологические факторы со всеми отклонениями, присущими отдельным группам пешеходов.

На практике часто не уделяется достаточного внимания условиям пешеходного движения. Усилия организаторов движения направляются главным образом на обеспечение движения транспортных средств. Такое положение в значительной мере объясняется тем, что при анализе ДТП в качестве основных причин наездов на пешеходов, как правило, выделяют нарушения правил со стороны пешеходов и водителей, а влияние, которое оказывают недостатки в организации движения, остается недостаточно изученным и учтенным. Вместе с тем, рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

На рассматриваемой территории муниципального образования можно выделить следующие типичные ошибки организации движения пешеходов: низкий уровень обеспечения самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог; недостаточное оборудование пешеходных переходов; отступление от требований ГОСТ в части установки ограждений предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть; малое количество пешеходных (бестранспортных) зон; малое количество выделенных жилых зон и комплексной организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах. Наконец, исключительно важным является недостаточный учет наличия средств информирования незрячих людей, для которых обычные средства организации, резко теряют свою эффективность.

Ширина имеющихся тротуаров по большей части не соответствует СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-) (с изменениями и дополнениями). При этом, отсутствие либо неудовлетворительное состояние тротуаров у большей части улиц поселений, создает неудобства для жителей, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов.

Всё перечисленное приводит к тому, что ДТП, связанные с наездом на пешехода, занимают третье место по количеству происшествий за 2017 – 2019 года (см. п. 1.10 данной работы).

Одним из основных средств организации движения пешеходов на территории района являются обустройство наземных переходов соответствующими техническими средствами (дорожными знаками и горизонтальной разметкой). На территории муниципального образования расположено порядка 80 обозначенных наземных пешеходных переходов. Схема их расположения представлена на рисунках 22 – 29 графической части КСОДД.

Несмотря на то, что велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его мало затратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду в муниципальном образовании уделяется мало внимания организации велосипедных маршрутов и созданию безопасной среды для велосипедных передвижений, что делает данный способ передвижения менее удобным и комфортным для жителей. Движение велосипедистов осуществляется по тротуарам, обочинам и проезжей части, что зачастую создает аварийные ситуации, ведет к затруднению движения участников дорожного движения.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство: велополос или велодорожек, велопарковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

#### **1.4.9 Оценка организации движения на пересечениях линий транспорта с железнодорожными путями**

Современные стандарты (определяющие правила проектирования, строительства и реконструкции пересечений железнодорожных линий общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования с автомобильными дорогами и пешеходными дорожками, исходят из того, что пересечения вновь строящихся железнодорожных линий и железнодорожных путей необщего пользования с магистральными дорогами городских и сельских поселений и магистральными улицами общегородского значения по СП 42.13330.2011, а также с автомобильными дорогами I, II и III категории по СП 34.13330.2012 следует проектировать в разных уровнях.

Подобный подход обусловлен тем, что железнодорожные переезды являются местами повышенной опасности. Дорожно-транспортные происшествия, происходящие на переездах, как правило, отличаются чрезвычайной тяжестью последствий.

В тоже время, изменение типов, существующих пересечении, является капиталоемким мероприятием, требующим тщательного обоснования невозможности или технико-экономической нецелесообразности сохранения существующего типа пересечения для эксплуатации железнодорожной линии. По этой причине, пересечения автомобильных магистралей с

железнодорожными путями во многих случаях являются «узкими» местами в системе организации движения, резко ограничивающими пропускную способность дороги. Как правило, железнодорожные переезды являются местами длительных задержек транспортных средств, как на внегородских, так и на городских магистралях, в связи с этим, пересечения дорог с железнодорожными путями в одном уровне требуют самого пристального внимания служб, отвечающих за организацию дорожного движения.

Для обеспечения безопасности переезды должны быть оборудованы соответствующими средствами сигнализации, информации и контроля.

В границах муниципального образования можно выделить пять железнодорожных переездов, осуществляющих пропуск транспортных средств и пешеходов через пути железнодорожной ветви Бельково – Иваново, Северной железной дороги. Натурное обследование указанных переездов выявило, что два пересечения оборудованы шлагбаумами, а три являются переездами без шлагбаума. Места их расположения показаны на рисунке 2 графической части КСОДД.

Схема движения и расстановка знаков соответствует требованиям ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», требуемое расстояние видимости обеспечено.

## 1.5 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)

Грамотная организация парковочного пространства на территории населённых пунктов является одним из ключевых инструментов современного транспортного регулирования и обеспечения требуемого уровня безопасности.

При оценке организации парковочного пространства, в первую очередь следует проанализировать следующие параметры:

- обеспеченность территории парковочными местами;
- степень обустройства парковочных мест соответствующими техническими средствами;
- количество стихийных парковок и случаев паркования с нарушением ПДД;
- наличие единой стратегии развития парковочного пространства.

В рамках настоящей работы были выполнены натурные обследования условий движения на улично-дорожной сети Юрьев-Польского района. Была собрана и систематизирована информация по парковочному пространству вдоль основных магистралей на предмет соответствия существующих парковочных мест требованиям ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и выявлены места с нарушением правил осуществления стоянки. Собранная информация в дальнейшем также использовалась для оценки влияния припаркованного автотранспорта на условия движения.

В целом анализ показал, что по причине низкого спроса, уличное парковочное пространство Юрьев-Польского района слабо развито. Было выделено 62 площадки, которые можно классифицировать как места временного хранения транспортных средств (парковочные карманы, асфальтированные площадки). Большинство из них расположены в г. Юрьев-Польский. Сводные результаты анализа представлены в таблице 1.5.1.

Таблица 1.5.1 – Сводные результаты анализа парковочного пространства Юрьев-Польского района

№ п/п	Место нахождение	ТСОДД в наличии	Вид	Назначение	Кол-во м–мест/заполняемость
1	г. Юрьев-Польский, ул.1 Мая, 89	-	наземная плоскостная	временного хранения	5 (75%)
2	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 56	Знак 6.4 Знак 8.17 Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	6 (10%)
3	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 22	-	наземная плоскостная	временного хранения	5 (50%)

Продолжение таблицы 1.5.1

4	г. Юрьев-Польский, ул. Революции, 30	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (10%)
5	г. Юрьев-Польский, ул. Школьная, 34	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (10%)
6	г. Юрьев-Польский, ул. Школьная, 34	Разметка 1.1 Разметка 1.24.3	наземная плоскостная	временного хранения	7 (20%)
7	г. Юрьев-Польский, ул. Школьная (магазин № 33)	-	наземная плоскостная	временного хранения	5 (20%)
8	г. Юрьев-Польский, ул. Свободы, 21	Знак 6.4 Знак 8.17 Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	15 (50%)
9	г. Юрьев-Польский, ул. Свободы, 21	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (100%)
10	г. Юрьев-Польский, ул. Школьная, 43	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (50%)
11	г. Юрьев-Польский, ул. Свободы, 26	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (70%)
12	г. Юрьев-Польский, ул. Покровская, 30	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	10 (50%)
13	г. Юрьев-Польский, ул. Покровская, №3	-	наземная плоскостная	временного хранения	20 (5%)
14	г. Юрьев-Польский, ул. Краснооктябрьская, 23а	-	наземная плоскостная	временного хранения	7 (100%)
15	г. Юрьев-Польский, ул. Краснооктябрьская, 30	-	наземная плоскостная	временного хранения	10 (100%)
16	г. Юрьев-Польский, пл. Советская, 5	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	30 (95%)
17	г. Юрьев-Польский, пл. Советская, 2-А, 2-Б	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	30 (95%)
18	г. Юрьев-Польский, пл. Советская, 2-В, 2-Г	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	30 (95%)
19	г. Юрьев-Польский, пл. Советская, дом 10	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	30 (95%)
20	г. Юрьев-Польский, ул. Краснооктябрьская, 8	-	наземная плоскостная	временного хранения	15 (5%)
21	г. Юрьев-Польский, ул. Краснооктябрьская, 1	Знак 6.4 Знак 8.17 Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	10 (100%)
22	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, в 40 м на запад от д. 18	-	наземная плоскостная	временного хранения	6 (50%)
23	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 64	-	наземная плоскостная	временного хранения	4 (60%)
24	г. Юрьев-Польский, ул. Луговая, 27-А	-	наземная плоскостная	временного хранения	10 (20%)
25	г. Юрьев-Польский, ул. Луговая, 10	-	наземная плоскостная	временного хранения	10 (50%)
26	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 88	-	наземная плоскостная	временного хранения	18 (90%)
27	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 96	-	наземная плоскостная	временного хранения	10 (80%)
28	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 51	-	наземная плоскостная	временного хранения	15 (100%)

Продолжение таблицы 1.5.1

29	г. Юрьев-Польский, ул. Луговая, 16	-	наземная плоскостная	временного хранения	6 (30%)
30	г. Юрьев-Польский, ул. Горького, 19	-	наземная плоскостная	временного хранения	15 (80%)
31	г. Юрьев-Польский, ул. Производственная, 2	-	наземная плоскостная	временного хранения	10 (50%)
32	г. Юрьев-Польский, ул. Производственная, 3	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	25 (100%)
33	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 54	-	наземная плоскостная	временного хранения	17 (75%)
34	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 132	-	наземная плоскостная	временного хранения	20 (85%)
35	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 59	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (40%)
36	г. Юрьев-Польский, ул. Луговая, в 10 м на юг от д 4	-	наземная плоскостная	временного хранения	40 (85%)
37	г. Юрьев-Польский, ул. Комсомольская, 100	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (50%)
38	г. Юрьев-Польский, ул. Свободы, 98-А	-	наземная плоскостная	временного хранения	10 (5%)
39	г. Юрьев-Польский, ул. Заводская, 9	-	наземная плоскостная	временного хранения	12 (15%)
40	г. Юрьев-Польский, ул. Набережная, 80	Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	45 (100%)
41	г. Юрьев-Польский, пер. Богомолова, 6	-	наземная плоскостная	временного хранения	7 (20%)
42	г. Юрьев-Польский, пер. Богомолова, 6	Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	7 (20%)
43	г. Юрьев-Польский, ул. Набережная, 84	Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	100 (100%)
44	г. Юрьев-Польский, ул. Вокзальная, 6	Знак 6.4 Знак 8.17 Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	12 (50%)
45	г. Юрьев-Польский, пер. Вокзальный, 4	Знак 6.4 Знак 8.17 Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	6 (60%)
46	г. Юрьев-Польский, ул. Линейная, 9-А	-	наземная плоскостная	временного хранения	7 (90%)
47	г. Юрьев-Польский, ул. Линейная, 9-А	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (90%)
48	г. Юрьев-Польский, ул. Революции, 3	Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	8 (50%)
49	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 4	Знак 6.4 Знак 8.17 Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	10 (10%)
50	г. Юрьев-Польский, ул. Герцена, 2-Б	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (90%)
51	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 72	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (50%)
52	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 74-Б	-	наземная плоскостная	временного хранения	25 (60%)
53	с. Красное, дом 51	Знак 6.4 Знак 8.17 Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	6 (50%)



Продолжение таблицы 1.5.1

54	с. Энтузиаст, ул. Жевлаковича, 14	-	наземная плоскостная	временного хранения	8 (5%)
55	с. Шипилово, храм	-	наземная плоскостная	временного хранения	6 (5%)
56	с. Шихобалово, 81	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	12 (10%)
57	с. Небылое, ул. Школьная, 3	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	6 (5%)
58	с Небылое, ул. Первомайская, 48, в 100 м от адм-го здания	Знак 6.4	наземная плоскостная	временного хранения	10 (5%)
59	с. Семьинское, 78-Б	-	наземная плоскостная	временного хранения	5 (5%)
60	с. Сима, ул. Багратиона, в 135 м на северо-запад от д 65	Знак 6.4 Знак 8.17 Разметка 1.1	наземная плоскостная	временного хранения	4 (100%)
61	с. Сима, ул. Багратиона, 71	-	наземная плоскостная	временного хранения	6 (50%)
62	с. Сима, пл. Торговая, 4	-	наземная плоскостная	временного хранения	10 (5%)

В настоящее время парковка осуществляется преимущественно на обочинах, что приводит к ухудшению условий движения и снижению уровня безопасности для всех участников движения – пешеходов, общественного транспорта и владельцев транспортных средств. Вместе с тем, потребность в парковочных зонах, наблюдается вблизи к социально значимых объектов (школы, медицинские учреждения, рынки).

Отсутствие развития парковочного пространства объясняется преимущественно индивидуальной жилой застройкой, в которой личный автомобильный транспорт жителей хранится на территории приусадебных участков или в непосредственной близости от них.

В районе отсутствует система ведения учёта парковочного пространства общего пользования на автомобильных дорогах местного значения, предусмотренная Федеральным законом от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

С учётом вышеизложенного, сложившаяся ситуация не соответствует требованиям СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утверждённого приказом Минстроя России», ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и нуждается в принятии практических мер по улучшению парковочного пространства на территории Юрьев-Польского района.

## **1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения**

В процессе сбора информации о существующей схеме организации движения был проведен анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД, расположенных на опорной сети района.

Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) являются важнейшим элементом организации безопасности дорожного движения (ОБДД), так как позволяют реализовать разработанные схемы ОДД и управлять дорожным движением.

По назначению они делятся на средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их параметров (дорожная разметка, дорожные знаки, светофоры) и средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному режиму дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов автоматизированных систем управления движением (АСУД).

При оценке фактического технического состояния ТСОДД определяют следующие индикаторы состояния: видимость в темное время суток, видимость в светлое время суток, различимость цветного изображения (для дорожных знаков), сохранность линий и символов (для дорожной разметки).

Знаки и светофоры размещают таким образом, чтобы они воспринимались только участниками движения, для которых они предназначены, и не были закрыты какими-либо препятствиями (наружной рекламой, зелеными насаждениями, опорами наружного освещения и т. п.), обеспечивали удобство эксплуатации и уменьшали вероятность их повреждения (п. 4.3 ГОСТ Р 52289-2019).

Основные параметры технического состояния светофоров и их комплектность устанавливаются визуальным осмотром. Отдельные детали и элементы не должны иметь видимых повреждений и разрушений.

Все сигналы светофора должны быть исправны и включаться в последовательности, предусмотренной схемой организации дорожного движения на данном участке. В процессе эксплуатации допускается снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении, согласно требованиям Национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 52282–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» (утв. приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. №109-ст.), не более, чем на 20%.

На территории Юрьев-Польского района установлены светофоры типа Т.7, их состояние на момент обследования соответствует нормативным требованиям. Вид эксплуатационного состояния светофоров, расположенных на территории муниципального образования представлен на рисунке 1.6.1.



Рисунок 1.6.1 – Вид эксплуатационного состояния светофоров Т.7 расположенного в д. Марково на а/д 17 ОП РЗ 17А-1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»

В соответствии с требованиями Российского законодательства, дороги и улицы оборудуются дорожными знаками, соответствующие требованиям «ГОСТ Р 52290–2004. Национальный стандарт Российской Федерации. 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) и в процессе эксплуатации, отвечающие требованиям «ГОСТ Р 50597–2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (утв. Приказом Росстандарта от 26.09.2017 №1245–ст.).

В ходе проведения обследования эксплуатационного состояния дорожных знаков определялось состояние поверхности и читаемость символов на знаке. Предварительную оценку состояния дорожных знаков производят путем визуального осмотра при проезде на автомобиле в темное (с включенным ближним светом фар) и светлое время суток. В процессе визуального контроля фиксируют дорожные знаки, на которых визуально наблюдаются нарушения видимости и различимости изображения.

Согласно нормам ГОСТ Р 50597–2017, замену поврежденных дорожных знаков (кроме знаков приоритета) следует производить в течение 3 суток после обнаружения повреждений и недостатков, а знаков приоритета, в

целях обеспечения безопасности движения, в течение суток.

По полученным данным, большинство дорожных знаков расположенных на территории Юрьев-Польского района находятся в состоянии, соответствующем нормативным требованиям. Поверхность знаков чистая, без видимых следов разрушений, обрывов и отслоений световозвращающей пленки, затрудняющих восприятие символа. Однако наблюдается и изменение светотехнических характеристик информационной поверхности за счёт выцветания световозвращающей плёнки. Пример эксплуатационного состояния знаков, представлен на рисунке 1.6.2, 1.6.3.



Рисунок 1.6.2 – Вид эксплуатационного состояния знака 5.20 «Искусственная неровность» и знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» расположенных в г. Юрьев-Польский по ул. Школьная



Рисунок 1.6.3 – Вид эксплуатационного состояния знака 5.19.1 «Пешеходный переход» на жёлтом фоне, расположенного в г. Юрьев-Польский по ул. 1 Мая

Проверка эксплуатационного состояния вертикальной и горизонтальной дорожной разметки производилась в соответствии с требованиями ГОСТ 32952–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля». В процессе визуального контроля фиксировались участки разметки, на которых визуально наблюдались нарушение видимости и сохранности по площади.

По результатам натурного обследования зафиксировано общее удовлетворительное состояние разметки на дорогах регионального и межмуниципального значения и основных улицах г. Юрьев-Польский, на остальных дорогах и улицах наблюдается повышенный износ красок (эмалей), снижающий эксплуатационные показатели разметки или полное отсутствие разметки.

Примеры эксплуатационного состояния горизонтальной и вертикальной дорожной разметки, применяемой на территории муниципального образования представлены на рисунках 1.6.4., 1.6.5.



Рисунок 1.6.4 – Пример эксплуатационного состояния горизонтальной разметки 1.1, 1.7 и разметки 1.14.1 с желтым заполнением (обозначающей пешеходный переход) нанесённых в г. Юрьев-Польский по ул. Шибанкова



Рисунок 1.6.5 – Пример эксплуатационного состояния горизонтальной разметки 1.1, 1.7 и отсутствия разметки 1.14.1 (обозначающей пешеходный переход) нанесённых в г. Юрьев-Польский по ул. Железнодорожная

Для снижения скорости проезда транспортных средств на некоторых участках улично-дорожной сети муниципального образования установлены искусственные неровности. Основную долю составляют ИН монолитной конструкции (88,5%). Схема размещения ИН уже была рассмотрена в пункте 1.4.2. Участки дорог, на которых устроены ИН, следует оборудовать

дорожными знаками и дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

Проверка эксплуатационного состояния искусственных неровностей проводилась в разрезе соответствия требованиям «ГОСТ Р 52605–2006. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 №295-ст) (ред. от 09.12.2013). Техническое состояние ИН контролировалось визуально. Контроль световозвращающих элементов осуществлялся по ГОСТ Р 51256–2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования (ред.01.06.2018).

При осмотре ИН сборно-разборной конструкции проверялось наличие всех элементов, их состояние и плотность прилегания к покрытию дороги. В ходе обследования в 100% случаев выявлено нарушение требований стандарта, в виде отсутствия разметки 1.25 (обозначающей искусственную неровность). В ходе осмотра ИН монолитной конструкции проверялось отсутствие просадок, выбоин, иных повреждений, соответствие геометрических параметров нормативным. В части соответствия геометрическим параметрам, отклонений от предельно нормативных значений и дефектов не выявлено. По результатам обследования конструкций ИН, ситуацию в целом можно охарактеризовать как удовлетворительную.

Примеры эксплуатационного состояния ИН, расположенных на территории муниципального района представлены на рисунках 1.6.6, 1.6.7.



Рисунок 1.6.7 – Пример эксплуатационного состояния ИИ монолитной конструкции, расположенной в г. Юрьев-Польский, по ул. Горького



Рисунок 1.6.7 – Пример эксплуатационного состояния ИН сборно-разборной конструкции, расположенной в г. Юрьев-Польский, по ул. Школьная

Таким образом, проведённое обследование территории показало, что, в целом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Юрьев-Польского района находится в рабочем состоянии. В тоже время имеются ряд отступлений от требований ГОСТ в части правил размещения и соответствия эксплуатационных параметров нормативным значениям, свидетельствующие о необходимости проведения дополнительных мероприятий, направленных на усиление контроля за эксплуатационным состоянием с целью обеспечения требуемого уровня безопасности дорожного движения.



## 1.7 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района

Наблюдающийся рост уровня автомобилизации создает принципиально новую ситуацию в градостроительном проектировании. Хотя маршрутный пассажирский транспорт сохраняет ведущие позиции в обеспечении пассажирских перевозок, доля легковых автомобилей в составе транспортных потоков достигает 70–90 %, поэтому прогнозирование интенсивности движения легкового автомобильного транспорта становится важнейшей составляющей расчетов перспективных нагрузок на улично-дорожные сети муниципальных образований.

Согласно, информации приведенной в государственной программе Владимирской области «Повышение безопасности дорожного движения во Владимирской области», утвержденной Постановлением Губернатора Владимирской области №148 от 20 февраля 2014 года (в ред. от 07.08.2020 г. №502) в условиях высоких темпов роста численности автопарка, имеющего место в последние годы, интенсивность движения на дорогах области значительно увеличилась. По итогам 2019 года уровень автомобилизации региона достиг 398 единиц транспортных средств на 1000 человек населения области, при том, что средний показатель по Российской Федерации составляет 313,0 авт/тыс. жителей. При этом темпы роста интенсивности движения опережают темпы строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог, технический уровень которых не всегда отвечает современным требованиям.

Состав движения – качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств. Состав движения на дороге определяют на основе непосредственного учета движения, анализа народнохозяйственного значения района проложения дороги и перспектив его развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги. Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, приведенные в Приложении Г отчета о сборе исходных данных, усредненный состав движения ТС представлен в таблице 1.7.1.

Таблица 1.7.1 – Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	94,4
Малый грузовой	4,1
Средний грузовой	1,5
Большой грузовой	0,1

Данные таблицы свидетельствуют о значительном преобладании в исследуемом потоке индивидуального транспорта, что соответствует общероссийской тенденции. Полученные результаты позволяют сделать заключение о гармоничном развитии автомобильного парка муниципальном образовании.

## **1.8 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения**

В соответствии с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. №1379 к основным параметрам дорожного движения относятся [1]:

- интенсивность дорожного движения – количество транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно);

- состав ТС, определяемый количеством ТС каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку,

- средняя скорость движения ТС в рассматриваемый период, определяемая величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения ТС, проследовавших в одном направлении по участку дороги;

- плотность движения ТС, определяемая величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения.

- пропускная способность дороги, определяемая максимальным значением интенсивности движения ТС в одном направлении на определенном участке дороги при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Значение пропускной способности дороги определяется в соответствии с утвержденным проектом организации дорожного движения.

Параметры эффективности организации дорожного движения, характеризующие потерю времени (задержку) в движении транспортных средств для существующей и прогнозной дорожно-транспортной ситуации будут рассмотрены в разделе 4 настоящей КСОДД, основываясь на результатах математического моделирования.

Анализируя параметры движения на дорогах муниципального образования, можно сказать, что интенсивность далека от расчётной. В частности, на основных наиболее загруженных магистралях интенсивность движения ТС не превышает 22% от максимальной расчётной по СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги». Фактические значения интенсивности движения, измеренные на ключевых точках УДС МО Юрьев-Польский район приведены в Приложении Г к отчёту по сбору исходных данных (таблицы Г.1 – Г.10).

Анализ состава транспортного потока был произведён нами ранее. Состав транспортного потока существенным образом влияет на условия и

режимы движения автомобилей. Оценка состава транспортного потока осуществляется, в основном, по процентному составу или доле транспортных средств различных типов. В зависимости от преобладания в потоке того или иного типа транспортного средства условно транспортный поток относят к одной из трех групп: смешанный поток (30-70% легковых автомобилей, 70-30% грузовых автомобилей), преимущественно грузовой (более 70% грузовых автомобилей), преимущественно легкой (более 70 % легковых автомобилей). На УДС муниципального образования состав потока преимущественно легкой (количество легковых автомобилей составляет 94,4%).

Все эти аспекты обусловили необходимость применения коэффициентов приведения к условному легковому автомобилю. В дальнейшем при оперировании понятием интенсивность мы будем опираться на приведённые к легковому автомобилю данные.

Средняя скорость движения транспортных средств ( $\dot{V}$ ) на участке дороги рассчитывается по формуле:

$$\dot{V} = \frac{l}{\dot{T}}, \text{ км/ч,}$$

где:  $l$  – протяженность участка дороги, км.;

$\dot{T}$  – среднее время движения транспортных средств по участку дороги, час.

$n$  – количество проездов транспортных средств по участку дороги.

Как отмечалось выше, плотность движения связана с интенсивностью и средней скоростью движения потока автомобилей формулой:

$$N = V \cdot q,$$

где  $N$  – приведённая интенсивность движения автомобилей, авт./ч;

$V$  – скорость, км/ч;

$q$  – плотность потока, авт./км.

Для основных, наиболее загруженных транспортных магистралях муниципального образования, плотность потока составляет 3,43 авт./км. При этом средняя плотность потока по муниципального образования составляет 1,58 авт./км, что свидетельствует о достаточно свободных условиях движения.

Оценка практической пропускной способности для конкретных дорожных условий осуществлялась в соответствии с методикой, представленной в ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности». При оценке практической пропускной способности в конкретных дорожных условиях в рамках методических рекомендаций следует использовать уравнение:

$$P = \beta \cdot P_{\max},$$

где  $P_{\max}$  – величина максимальной практической пропускной способности, авт./ч;

$\beta$  – итоговый коэффициент снижения пропускной способности, равный произведению частных коэффициентов  $\beta = \beta_1 \cdot \dots \cdot \beta_6$ ;

$\beta_1$  – коэффициент, учитывающий ширину полосы движения или проезжей части;

$\beta_2$  – коэффициент, учитывающий ширину обочины;  
 $\beta_3$  – коэффициент, учитывающий долю грузовых ТС в потоке;  
 $\beta_4$  – коэффициент, учитывающий наибольший продольный уклон на рассматриваемом участке;

$\beta_5$  – коэффициент, учитывающий тип покрытия;

$\beta_6$  – коэффициент, учитывающий вид разметки/ее отсутствие.

Максимальная практическая пропускная способность принимается для эталонного участка при благоприятных погодных-климатических условиях и транспортном потоке, состоящем только из легковых автомобилей.

В соответствии с п. 5.1.16 ОДМ 218.2.020–2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности», при расчетах пропускной способности следует исходить из величины максимальной практической пропускной способности, приведенной в таблице 1.8.1.

Таблица 1.8.1 – Величины максимальной практической пропускной способности

Автомобильные дороги	$P_{max}$ , авт./ч
Двухполосные	3600 в оба направления
Трехполосные	4000 в оба направления
Четырех полосные: без разделительной полосы с разделительной полосой	2100 по одной полосе 2200 по одной полосе
Шестиполосные: без разделительной полосы с разделительной полосой	2200 по одной полосе 2300 по одной полосе
Автомобильные магистрали, имеющие восемь полос	2300 по одной полосе

Для опорной сети муниципального образования Юрьев-Польский район рассчитаны значения пропускной способности согласно дорожным условиям, результаты представлены в таблице 1.8.2.

Таблица 1.8.2 – Транспортно-эксплуатационные характеристики УДС муниципального образования Юрьев-Польский район по состоянию на октябрь 2020 г.

№ п/п	Наименование участка	$\beta_1$	$\beta_2$	$\beta_3$	$\beta_4$	$\beta_5$	$\beta_6$	$P_{расч}$
1	17 ОП РЗ 17 А - 1 Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский	0,90	0,80	0,79	0,80	0,91	1,05	1567,50
2	17 ОП РЗ 17 К - 10 Юрьев-Польский – Кольчугино	0,85	0,70	0,82	0,85	0,91	1,05	1431,83
3	17 ОП МЗ 17 Н - 73 Юрьев-Польский – Семьинское – Авдотьино – «Фетинино – Спасское»	0,85	0,70	0,90	0,85	0,91	1,00	1488,62
4	17 ОП МЗ 17 Н - 74 Юрьев-Польский – Григорово – Гаврилов Посад – Тейково	0,90	0,80	0,91	0,80	0,91	1,05	1802,84
5	17 ОП МЗ 17 Н - 75 «Владимир – Юрьев-Польский» – ж/д переезд	0,85	0,70	0,88	0,90	0,91	1,02	1572,39
6	17 ОП МЗ 17 Н -720 Сима – Коленово – Лучки	0,85	0,70	0,98	0,85	0,91	1,00	1621,17
7	17 ОП МЗ 17 Н -722 Марково – Матвейцево – Спасское	0,85	0,70	0,94	0,90	0,91	1,00	1645,68
8	17 ОП МЗ 17 Н -737 Федоровское – Красное Заречье	0,85	0,60	1,00	0,75	0,91	1,00	1253,07
9	17 ОП МЗ 17 Н -745 Андреевское – Шихобалово	0,85	0,70	0,96	0,80	0,91	1,00	1493,66
10	17 ОП МЗ 17 Н -749 Колокольцево – Калиновка	0,85	0,70	0,98	0,75	0,91	1,00	1430,45
11	17 ОП МЗ 17 Н -751 Юрьев-Польский – Дроздово	0,85	0,60	0,99	0,90	0,91	1,00	1487,32
12	17 ОП МЗ 17 Н -752 Юрьев-Польский – Косинское	0,85	0,70	0,96	0,85	0,91	1,00	1593,11
13	17 ОП МЗ 17 Н -756 Юрьев-Польский – Горки	0,85	0,60	0,90	0,80	0,91	1,00	1206,32
14	17 ОП МЗ 17 Н -757 «Юрьев-Польский – Горки» – Косинское	0,80	0,60	1,00	0,85	0,91	1,00	1336,61
15	17 ОП МЗ 17 Н -760 Горки – Березники	0,85	0,60	1,00	0,85	0,91	1,00	1420,15
16	ул. Свободы, г. Юрьев-Польский	0,85	0,70	0,82	0,85	0,91	1,02	1390,92
17	ул. Школьная, г. Юрьев-Польский	0,85	0,60	0,90	0,90	0,91	1,02	1373,10
18	ул. 1 Мая, г. Юрьев-Польский	0,85	0,70	0,87	0,90	0,91	1,02	1561,42
19	ул. Покровская, г. Юрьев-Польский	0,80	0,60	0,99	0,85	0,91	1,02	1348,51
20	ул. Шибанкова, г. Юрьев-Польский	0,85	0,60	0,98	0,90	0,91	1,02	1506,64

Исходя из результатов расчета, можно сделать вывод что пропускная способность на многих автодорогах снижена более чем на 1000 авт./ч. от возможной. Значительное влияние на ее отрицательную динамику оказывает коэффициент, учитывающий ширину полосы, а также учитывающий наибольший продольный уклон.

В тоже время, проводя оценку уровня обслуживания движения, используя значения коэффициента загрузки дороги, можно заключить, что средний коэффициент загрузки составляет 7% при этом обеспечивается уровень обслуживания движения категории А.

Коэффициент загрузки дороги движением  $z$  определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги:

$$z = N/P,$$

где  $N$  – интенсивность движения, авт./ч;

$P$  – практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

В соответствии с п. 4.20 ОДМ 218.2.020-2012 «Методические рекомендации по оценке пропускной способности», различают шесть уровней обслуживания движения на дорогах А, В, С, D, E, F.

Для категории А ( $z < 0,20$ ) характерно движение автомобилей в свободных условиях, без взаимодействия. При этом наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы. Экономическая эффективность дороги низкая.

В практической деятельности для оценки технических возможностей дороги, кроме пропускной способности АД, используют также значения расчетной скорости и расчетной нагрузки.

Результаты расчета коэффициентов загрузки основных автодорог МО Юрьев-Польский район показаны в таблице 1.8.3.

УДС муниципального образования Юрьев-Польский район представлена дорогами регионального, межмуниципального и местного значения общего пользования. Согласно СП 34.13330.2012, СП 396.1325800.2018 и ГОСТ Р 52748 – 2007:

значения расчетной скорости для дорог III категории составляет 100 км/ч, IV – 80 км/ч, V – 60 км/ч;

значения расчетной нагрузки – транспортно-эксплуатационный показатель, указывающий на прочность дорожных одежд, для дорог III – IV категории – 100 кН, для дорог V категории – 60 кН.

В целом, по результатам анализа данных, можно сделать вывод о том, пропускная способность автомобильных дорог муниципального образования находится в пределах допустимых значений, однако на отдельных участках графа есть необходимость проведения мероприятий по развитию и реконструкции дорожных объектов с целью недопущения возникновения проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

Таблица 1.8.3 – Результаты расчета коэффициентов загрузки основных автодорог МО Юрьев-Польский район

№	Название автомобильной дороги /улицы	Состав движения				Р, авт.	N, авт/ч	Z, о.е	Q, авт./км
		Л	ГМ	ГС	ГБ				
1	17 ОП РЗ 17 А - 1 Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский	258	12	6	1	1568	277	0,18	3,08
2	17 ОП РЗ 17 К - 10 Юрьев-Польский – Кольчугино	292	13	4	0	1432	309	0,22	3,43
3	17 ОП МЗ 17 Н - 73 Юрьев-Польский – Семьинское – Авдотьино – «Фетинино – Спасское»	168	7	2	0	1489	177	0,12	2,95
4	17 ОП МЗ 17 Н - 74 Юрьев-Польский – Григорово – Гаврилов Посад – Тейково	96	9	0	0	1803	105	0,06	1,75
5	17 ОП МЗ 17 Н - 75 «Владимир – Юрьев-Польский» – ж/д переезд	128	6	4	0	1572	138	0,09	2,30
6	17 ОП МЗ 17 Н -720 Сима – Колоново – Лучки	86	2	0	0	1621	88	0,05	1,47
7	17 ОП МЗ 17 Н -722 Марково – Матвейцево – Спасское	24	6	0	0	1646	30	0,02	0,60
8	17 ОП МЗ 17 Н -737 Федоровское – Красное Заречье	40	0	0	0	1253	40	0,03	0,67
9	17 ОП МЗ 17 Н -745 Андреевское – Шихобалово	81	4	0	0	1494	85	0,06	1,70
10	17 ОП МЗ 17 Н -749 Колокольцево – Калиновка	54	2	0	0	1430	56	0,04	0,93
11	17 ОП МЗ 17 Н -751 Юрьев-Польский – Дроздово	32	1	0	0	1487	33	0,02	0,55
12	17 ОП МЗ 17 Н -752 Юрьев-Польский – Косинское	91	2	1	0	1593	94	0,06	1,57
13	17 ОП МЗ 17 Н -756 Юрьев-Польский – Горки	78	0	6	0	1206	84	0,07	1,40
14	17 ОП МЗ 17 Н -757 «Юрьев-Польский – Горки» – Косинское	36	0	0	0	1337	36	0,03	0,90
15	17 ОП МЗ 17 Н -760 Горки – Березники	16	0	0	0	1420	16	0,01	0,40
16	ул. Свободы, г. Юрьев-Польский	292	13	4	0	1391	309	0,22	6,18
17	ул. Школьная, г. Юрьев-Польский	399	9	1	0	1373	409	0,30	10,23
18	ул. 1 Мая, г. Юрьев-Польский	370	10	2	0	1561	382	0,24	7,64
19	ул. Покровская, г. Юрьев-Польский	205	1	0	0	1349	206	0,15	5,15
20	ул. Шибанкова, г. Юрьев-Польский	154	0	1	0	1507	155	0,10	3,88

## **1.9 Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств**

На территории Юрьев-Польского района пассажирские перевозки осуществляются автобусами малого класса, а также индивидуальным и ведомственным легковым автотранспортом.

Перечень маршрутов общественного транспорта представлен в приложении Е отчёта по сбору исходных данных.

Схема маршрутов общественного транспорта, действующих на территории района показана на рисунках 13 – 17 в графической части КСОДД.

На территории Юрьев-Польского района объекты транспортной инфраструктуры, включающие в себя размещённый на специально отведённой территории комплекс зданий и сооружений, предназначенных для оказания услуг пассажирам и перевозчикам, находится по адресу ул. Овражная, 40, откуда ежедневно отправляется множество рейсов как внутри района, так и за его пределами.

Пассажирское сообщение на территории района имеет достаточно разветвленную маршрутную сеть, позволяющую обеспечить регулярную связь между ключевыми населёнными пунктами. Характерной особенностью схем маршрутов общественного транспорта является связанность большинства конечных точек маршрута с районным центром. Данные натурного обследования позволяют сделать вывод о том, что движение МТС по территории Юрьев-Польского района производится строго по описанным маршрутам, согласно расписанию. В настоящее время маршрутная сеть Юрьев – Польского района насчитывает 17 маршрутов, в том числе в пригородном сообщении 15 маршрутов, в городском сообщении – 2 маршрута. Перевозки осуществляются организованным перевозчиком ООО «ЮТрансАвто» и ООО «РОСТ».

Пассажирооборот в 2019 году составил 1149,3 тыс. пасс – км (820,6 тыс. пасс.-км – уровень 2018 года), в том числе 697,2 тыс. пасс. – км в пригородном сообщении (327,5 тыс. пасс.-км – в 2018 году) и 452,1 - тыс. пасс. – км в городском сообщении (493,1 тыс. пасс.-км – в 2018 году).

Согласно Распоряжения Министерства транспорта от 31 января 2017 г. №НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» под транспортным обслуживанием населения в настоящем стандарте понимается выполнение работ по осуществлению перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок.

Качество транспортного обслуживания населения представляет собой интегральную оценку уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом



по маршрутам регулярных перевозок и выражается в совокупности характеристик: доступность, надежность и комфортность.

Основные мероприятия по повышению этого уровня должны быть направлены на увеличение количества транспортных средств экологических классов ЕВРО-4 и выше, предназначенных для транспортного обслуживания по маршрутам регулярных перевозок, снижения доли транспортных средств у которых фактический срок эксплуатации превышает установленный срок службы и обустройства остановочных пунктов в соответствие с нормативными документами.

Таким образом, анализ текущего состояния транспорта и оценка территории рассматриваемой зоны обеспеченности транспортом и доступности основных центров тяготения выявил, что основные направления транспортных коммуникаций, в целом обеспечивают нормативные затраты времени для достижения центров тяготения, имеются малозначительные недостатки и диспропорции в транспортном обслуживании, не оказывающие влияния на ситуацию в целом.

## 1.10 Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

При проведении анализа использовались положения и требования Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

В рамках разработки проекта использовались показатели аварийности начиная с 2015 года. В качестве исходных данных для анализа использованы статистические сведения о ДТП, учёт которых осуществляется в рамках деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России.

### 1.10.1 Оценка общего состояния аварийности и тенденция ее изменения

За период с 2015 по 2019 гг. в границах территории муниципального образования зафиксировано 194 ДТП, в которых пострадало 318 человек (287 раненых и 31 погибший). Сводные данные аварийности приведены в таблице 1.10.1 и отображены на рисунке 1.10.1 соответственно.

Таблица 1.10.1 – Обобщённые показатели аварийности по годам

Сводные данные	Год совершения ДТП				
	2015	2016	2017	2018	2019
Всего учётных ДТП	36	39	40	37	42
Всего раненых	46	54	77	50	60
Всего погибло	7	5	8	4	7
Количество участников	77	95	115	78	98
Степень тяжести	13,2%	8,4%	9,4%	7,4%	10,4%

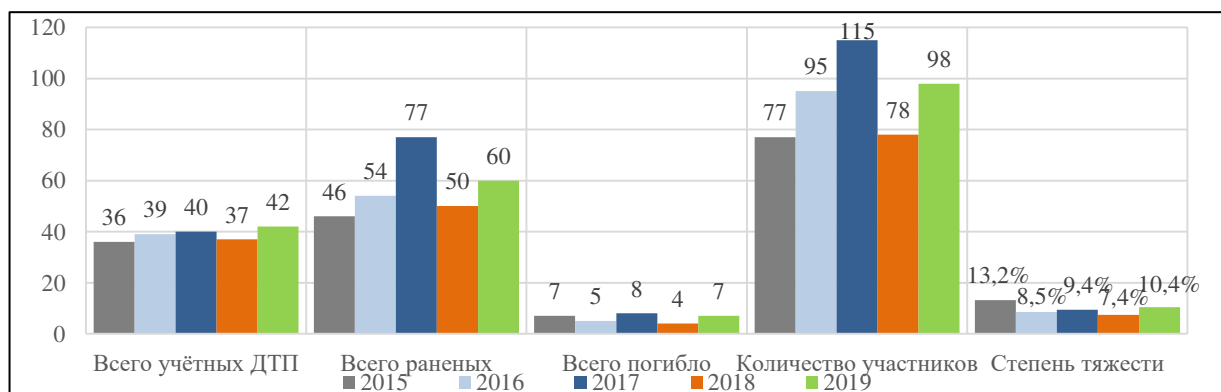


Рисунок 1.10.1 – Диаграмма распределения показателей аварийности за 2015 – 2019 года

Анализ приведенных статистических данных позволяет сделать заключение о том, что рассматриваемый период с 2015 по 2019 гг. характеризовался нестабильностью основных показателей. Из диаграммы хорошо видно, что в 2018 году наблюдалось улучшение ряда значений по сравнению с аналогичными показателями за 2016 и 2017 года, однако по итогам 2019 года установлен очередной рост по всем основным показателям. В тоже время, сравнивая данные за 2015 г и 2019 г становится очевидным, что за пять лет, не смотря на снижение степени тяжести последствий, выражающей отношение количества погибших к числу пострадавших, произошло существенное ухудшение ситуации в целом, что свидетельствует о недостаточной эффективности проводимых в этот период мероприятий.

Как факт, по итогам 2019 г. зафиксировано 42 ДТП (за АППГ 37, +13,5%), 60 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести (за АППГ 50, + 20,0%), 7 человек погибло (за АППГ 4, + 75,0%), показатель социального риска составил 20,5 (за АППГ 11,5), тяжесть последствий возросла до 10,4% (за АППГ 7,4%).

Более детальный анализ консолидированной информации за период с 01.01.2017 года по 31.12.2019 года позволяет отметить, что в целом состояние дорожно-транспортной аварийности в муниципальном образовании характеризуется следующими параметрами:

1) типичными видами учётных ДТП в рассматриваемом периоде стали: опрокидывание; столкновение; наезд на пешехода; наезд на велосипедиста; наезд на препятствие; съезд с дороги. Данные виды ДТП регистрировались каждый год. В среднем, наибольшее число происшествий, происходит в категории – «Опрокидывание» (31,92%) и в категории «Столкновение» (30,35%). Диаграмма долевого распределения пострадавших по видам ДТП за 2019 г. представлена на рисунке 1.10.2, количественные данные за 2017 – 2019 годы приведены в таблице 1.10.2,

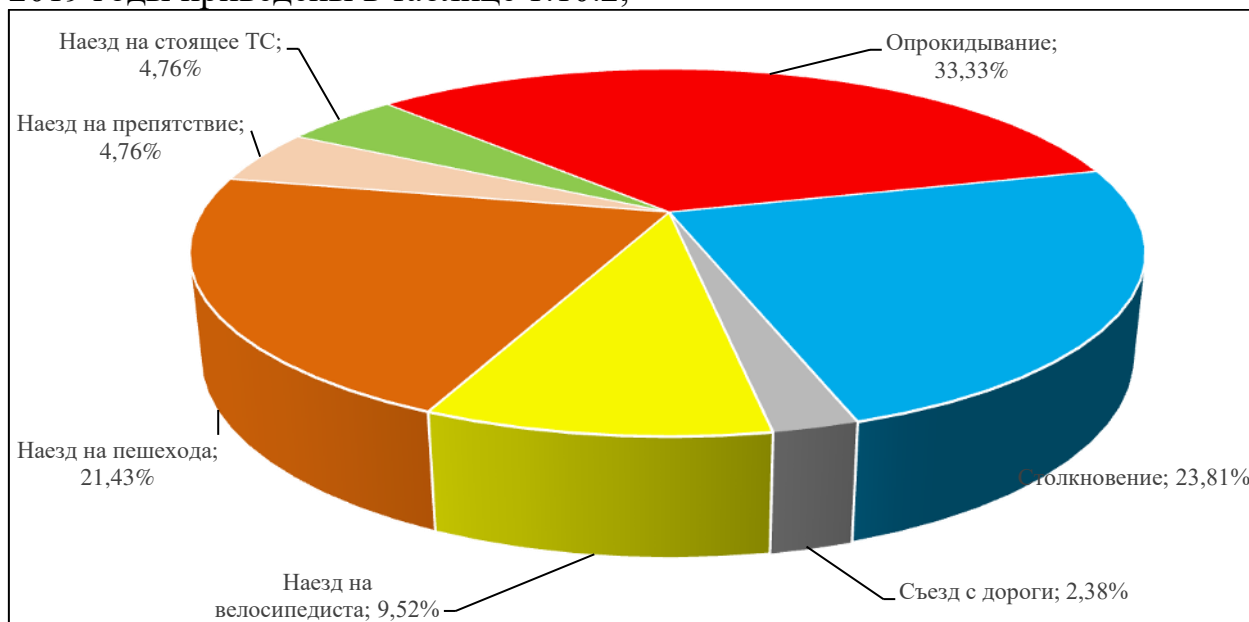


Рисунок 1.10.2 – Распределение учётных ДТП по видам за 2019 г.

Таблица 1.10.2 – Количество учётных ДТП по видам за 2017 – 2019 гг.

Вид ДТП	2017		2018		2019	
	Кол-во	Доля, %	Кол-во	Доля, %	Кол-во	Доля, %
Наезд на велосипедиста	1	2,50%	3	8,11%	4	9,52%
Наезд на пешехода	10	25,00%	6	16,22%	9	21,43%
Наезд на препятствие	1	2,50%	2	5,41%	2	4,76%
Наезд на стоящее ТС	0	0,00%	0	0,00%	2	4,76%
Опрокидывание	12	30,00%	12	32,43%	14	33,33%
Столкновение	15	37,50%	11	29,73%	10	23,81%
Съезд с дороги	1	2,50%	2	5,41%	1	2,38%
Иные виды	0	0,00%	1	2,70%	0	0,00%

Сводные показатели в разрезе зарегистрированных видов ДТП представлены в таблицах 1.10.3 – 1.10.4

Таблица 1.10.3 – Распределение количества погибших по видам ДТП

Вид ДТП	2017		2018		2019	
	Погибло	Доля, %	Погибло	Доля, %	Погибло	Доля, %
Наезд на велосипедиста	1	12,50%	0	0,00%	1	14,29%
Наезд на пешехода	1	12,50%	2	50,00%	2	28,57%
Наезд на препятствие	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Наезд на стоящее ТС	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Опрокидывание	0	0,00%	1	25,00%	1	14,29%
Столкновение	6	75,00%	1	25,00%	3	42,86%
Съезд с дороги	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
Иные виды	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%

Таблица 1.10.4 – Распределение количества раненых по видам ДТП

Вид ДТП	2017		2018		2019	
	Ранено	Доля, %	Ранено	Доля, %	Ранено	Доля, %
Наезд на велосипедиста	1	1,30%	3	6,00%	3	5,00%
Наезд на пешехода	10	25,00%	4	8,00%	8	13,33%
Наезд на препятствие	1	2,50%	4	8,00%	4	6,67%
Наезд на стоящее ТС	0	0,00%	0	0,00%	4	6,67%
Опрокидывание	19	47,50%	17	34,00%	16	26,67%
Столкновение	44	110,00%	19	38,00%	21	35,00%
Съезд с дороги	2	5,00%	2	4,00%	4	6,67%
Иные виды	2	1,18%	1	0,43%	1	0,49%

2) наезд на пешехода, наряду со столкновением и опрокидыванием, по-прежнему остаётся одним из наиболее частых видов дорожно-транспортных происшествий, в таких ДТП участвуют порядка 13,0% от общего числа пострадавших. Так в 2019 году, численное отношение ДТП, связанных с наездом на пешехода, составило 21,43% от всех ДТП (за АППГ 16,22%), доля

раненых составила 13,33% (за АППГ 8,0%) от общего числа пострадавших, число погибших не изменилась, при этом их доля составила 28,57% (за АППГ 20,00%).

3) удельный вес ДТП, совершенных по вине водителей ТС, составляет 91,59% от общего числа ДТП, зарегистрированных за период с 2017 по 2019 гг. на территории муниципального образования. Более двух третей всех дорожно-транспортных происшествий (74,78%), причина которых нарушение Правил дорожного движения, связаны с водителями легковых автомобилей.

4) в 2019 году на территории района было зарегистрировано 3 происшествия в которых установлена вина пешехода (за АППГ 4, – 25,0%), в результате которых погибло 2 человека (за АППГ 2, без изменений), получили ранения 1 человек (за АППГ 2, - 50,0%), удельный вес данных ДТП составляет 7,14% от общего числа происшествий, зарегистрированных за отчетный период на территории района (за АППГ 10,81%).

5) более половины всех ДТП (60,50%) регистрируется на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значений. В частности, за 2019 год на данных дорогах совершено 23 ДТП (за АППГ 22, + 4,5%), в которых погибло 6 человек (за АППГ 2, + 200%), ранено 39 человек (за АППГ 34, + 14,7%), из них, на участках дорог, проходящих через населенные пункты, зарегистрировано 2 ДТП (за АППГ 8, – 75,0%). Значительно меньшая часть ДТП (36,9%) происходит на дорогах местного значения, за отчетный период 2019 года на таких дорогах зафиксировано 18 ДТП (за АППГ 13, + 38,5%), которых погиб 1 человек (за АППГ 2, – 50,0%), ранено 20 человек (за АППГ 14, + 42,9%).

6) в среднем, в разрезе 2018 г. и 2019 г., 18,98% ДТП регистрируется на пересечениях автомобильных дорог, 51,89% ДТП происходит на перегонах. В частности, за отчетный период 2019 года на перекрестках совершено 9 ДТП (21,43%), в которых ранено 11 человек (АППГ 11, без изменений), погибшие отсутствуют. В свою очередь на перегонах зарегистрировано 23 ДТП (за АППГ 18, + 27,7%), в результате которых погибло 7 человек (за АППГ 2, + 250%), 34 получили телесные повреждения различной степени тяжести (за АППГ 25, + 36,0%).

7) с участием детей в возрасте до 16-ти лет в 2019 г. на территории района зарегистрировано 1 происшествие (за АППГ 6, – 83,3%) в результате которых, 1 несовершеннолетний получил ранения (за АППГ 7, – 85,7%), погибших не зарегистрировано. Удельный вес данных ДТП составляет 2,38% от общего числа происшествий (за АППГ 16,2%).

8) основная масса происшествий происходит в период суток с 08:00 до 24:00, при этом пик по количеству ДТП зафиксирован в период с 17:00 до 19:00. Наибольшее количество пострадавших приходится на дневные и вечерние часы. Детальная гистограмма распределения ДТП за 2018 – 2019 г. по часам суток представлена на рисунке 1.10.3. Распределение ДТП по месяцам отображено на рисунке 1.10.4, по дням недели на рисунке 1.10.5

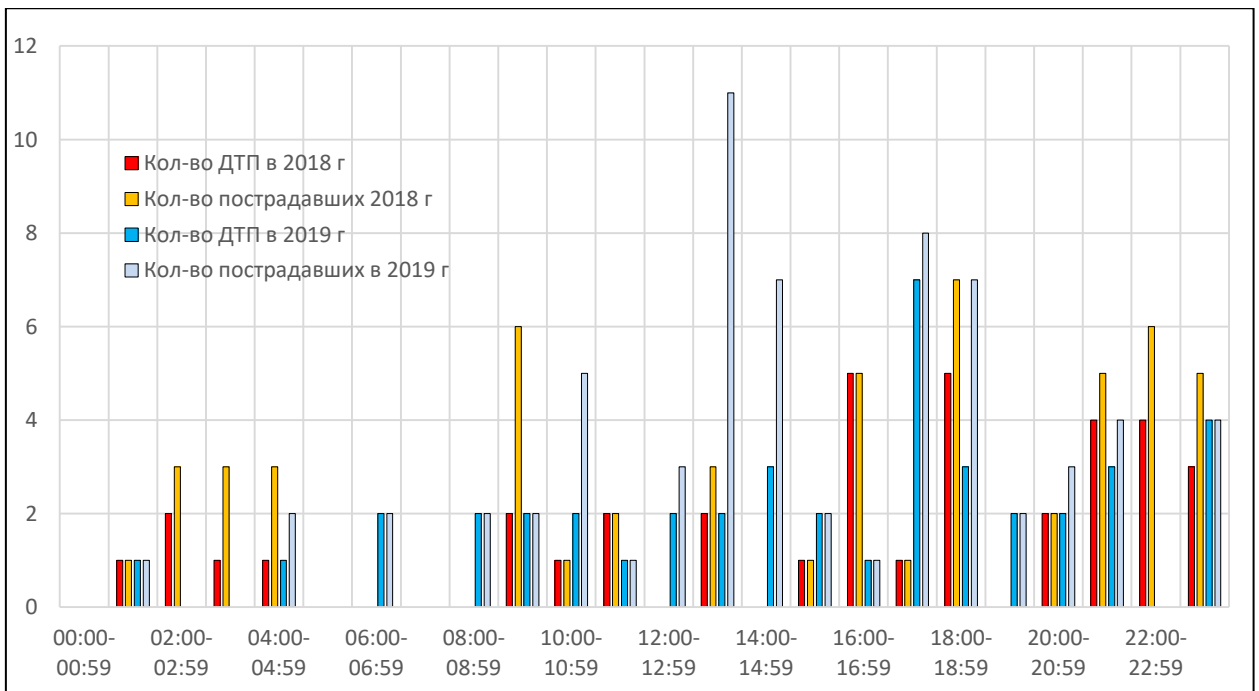


Рисунок 1.10.3 – Распределение учётных ДТП по часам суток

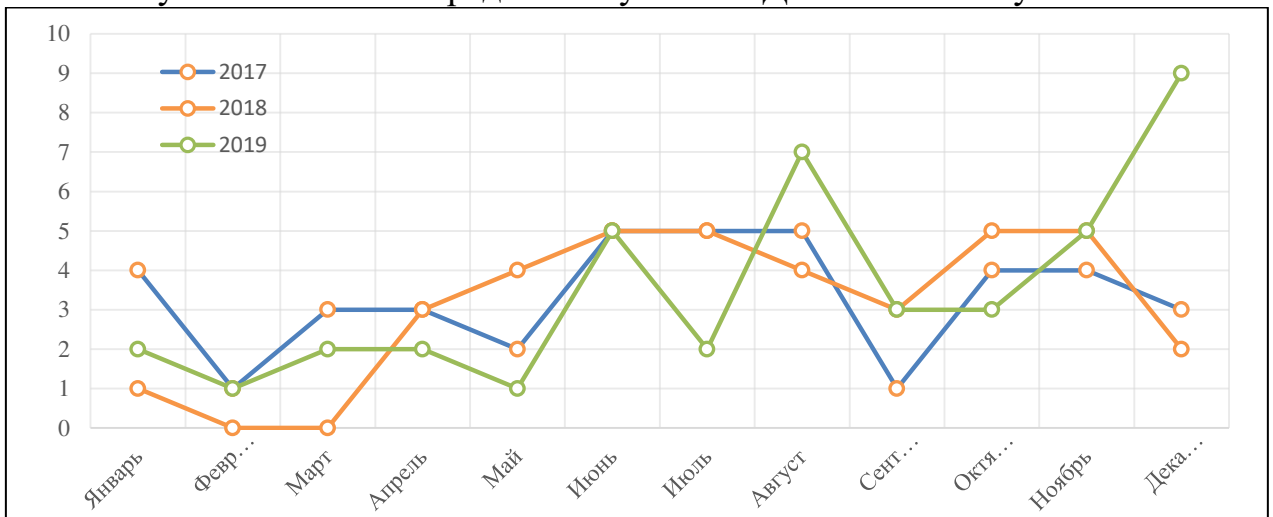


Рисунок 1.10.4 – Распределение ДТП по месяцам года

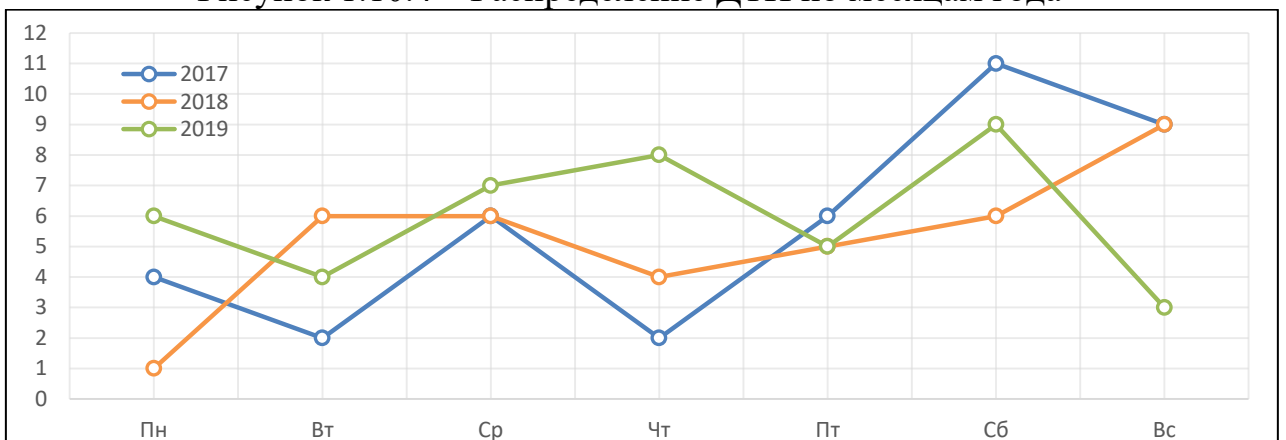


Рисунок 1.10.5 – Распределение ДТП по дням недели

9) доля ДТП, в которых причиняется вред жизни и здоровью водителям транспортных средств составляет 59,7%, пассажиры транспортных средств

являются пострадавшими в 37,8% происшествий. Детальные данные по годам с указанием раненых и погибших приведены в таблицах 1.10.5, 1.10.6.

Таблица 1.10.5 – Данные по ДТП с пострадавшими водителями

Период	Всего	Доля	Погибло	Доля	Ранено	Доля
2017 год	25	62,50%	4	50,00%	26	33,77%
2018 год	21	56,76%	2	50,00%	22	44,00%
2019 год	25	59,52%	3	42,86%	25	41,67%

Таблица 1.10.6 – Данные по ДТП с пострадавшими пассажирами

Период	Всего	Доля	Погибло	Доля	Ранено	Доля
2017 год	17	42,50%	2	25,00%	41	53,25%
2018 год	16	43,24%	0	0,00%	19	38,00%
2019 год	12	28,57%	1	14,29%	24	40,00%

С целью выявления мест концентрации ДТП, изучения условий и причин их возникновения, а также назначения мероприятий по их ликвидации и профилактике был проведён анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц. Согласно действующим нормативным документам, к аварийно-опасным участкам дороги (местам концентрации дорожно-транспортных происшествий) относятся - участки дороги, улицы, не превышающие 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от вида, в которых погибли или были ранены люди.

В результате топографического анализа ДТП за 2019 г., основывающегося на данных географических координат указанных в карточках ДТП, на территории муниципального образования выраженных мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (очагов аварийности) выявлено не было.

В свою очередь, за десять месяцев 2020 года, сформировавшихся очагов также не выявлено.

На сформированных карто-схемах (см. рисунки 34 – 37 графической части проекта) хорошо видно, что основная часть всех ДТП рассредоточена вдоль дорог регионального и межмуниципального значения и центральной части г. Юрьев-Польский, лишь некоторые из ДТП приходятся на УДС сельских поселений.

## **1.10.2 Исследование причин и условий способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий**

Как уже отмечалось, в общей структуре аварийности наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий на рассматриваемой

территории происходит по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств, в таких дорожно-транспортных происшествиях погибает и получает ранения подавляющее большинство пострадавших (84,2% погибших и 96,3% раненых).

При этом в 2019 г. почти каждое четвертое (26,19%) дорожно-транспортное происшествие на территории муниципального образования совершается с участием водителей в состоянии опьянения (за АППГ 24,19%) (учитывались данные по алкогольному и наркотическому опьянению, а также случаи отказа от прохождения медицинского освидетельствования).

Детальный анализ обстоятельств ДТП на территории муниципального образования за 2019 г. показывает, что основными причинами ДТП со стороны водителей ТС являются: нарушение правил расположения ТС на проезжей части (8 ДТП, – 42,85% к АППГ); несоответствие скорости конкретным условиям движения (8 ДТП, + 100,0 к АППГ); несоблюдение очередности проезда перекрёстков (6 ДТП, + 20,0% к АППГ); превышение установленной скорости движения (4 ДТП, в АППГ не отмечено); нарушение правил проезда пешеходного перехода (4 ДТП, + 300,0% к АППГ); выезд на полосу встречного движения (3 ДТП, 0% к АППГ); неправильный выбор дистанции (2 ДТП, в АППГ не отмечено); прочие нарушения (7 ДТП, – 12,5% к АППГ).

Недостатки транспортного-эксплуатационного содержания улично-дорожной сети традиционно входят в число основных дорожных факторов, способствующих возникновению ДТП. За 2018 г и 2019 г. на месте совершения почти каждого второго ДТП (43,2% в 2018 г. и 47,6% в 2019 г.) зафиксированы нарушения обязательных требований к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог по условиям обеспечения БДД, в частности: отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части; неудовлетворительное состояние обочин; недостатки зимнего содержания; отсутствие освещения; отсутствие дорожных знаков в необходимых местах. Несмотря на отсутствие достаточных данных по степени их влияния в каждом конкретном происшествии, высокий процент сопутствия позволяет говорить о наличии определённой причинно-следственной связи, которая не может не оказывать воздействие на ситуацию по аварийности в целом.

Таким образом, становится очевидным, что для достижения целевых показателей по снижению количества ДТП и уменьшению уровня травматизма на территории муниципального района необходимо сформировать целый комплекс мероприятий, направленных на совершенствование сложившейся системы организации дорожного движения.



## **1.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения**

Финансирование деятельности по организации дорожного движения является одной из значимых статей в бюджете муниципального образования. Основной задачей при планировании и оценке финансирования, является обеспечение эффективного использования бюджетных средств на территории муниципального образования. В целом, бюджетная система Российской Федерации состоит из следующих уровней:

- Федеральный бюджет и бюджеты государственных внебюджетных фондов;

- Бюджеты субъектов Российской Федерации и бюджеты территориальных государственных внебюджетных фондов;

- Местные бюджеты, в том числе:

1. Бюджеты муниципальных районов, бюджеты городских округов, бюджеты внутригородских муниципальных образований городов федерального значения;

2. Бюджеты городских и сельских поселений.

Формирование расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации осуществляется в соответствии с расходными обязательствами, обусловленными установленным законодательством Российской Федерации разграничением полномочий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления международным и иным договорам и соглашениям должно происходить в очередном финансовом году за счет средств соответствующих бюджетов.

При проведении планирования и формирования бюджетов МО на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог руководствуются методическими рекомендациями предназначенными для органов местного самоуправления, осуществляющих планирование и обеспечение дорожной деятельности в муниципальном образовании, в рамках реализации Федерального закона №257-ФЗ от 08.11.2007 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Планирование дорожной деятельности муниципальных образований может осуществляться по двум направлениям:

- установление требований к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, определяющих номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту, на основании которых рассчитывается размер ассигнований бюджета муниципального образования на содержание и ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них;

– установление предельных расходов бюджета муниципального образования на финансирование дорожной деятельности, определяющих нормативы финансовых затрат и соответствующие им требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений, номенклатуру выполняемых работ по содержанию и ремонту и периодичности выполняемых работ.

Кроме того, планирование дорожной деятельности должно основываться на принципе сбалансированности, при котором требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них должны учитывать возможности бюджета муниципального образования и одновременно обеспечивать нормативные значения транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог: скорость, пропускная способность, уровень загрузки ее движением, непрерывность, комфортность и безопасность движения, способность пропускать автомобили и автопоезда с осевой нагрузкой и грузоподъемностью (или общей массой) соответствующими категориями дороги.

Согласно сведениям, предоставленными муниципальным казенным учреждением Юрьев-Польского района «Управление капитального строительства, реализации инвестиционных программ и социально-хозяйственного обеспечения администрации муниципального образования Юрьев – Польский район» (исх. 01/22-313 от 21.10.2020 г.), в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Юрьев-Польский район в период с 2017 по 2020 гг. произведен ремонт 24,546 км.

В частности, в 2017 году выполнен ремонт 6,526 км автомобильных дорог, среди которых ул. 2-я Набережная (участок дороги от д. № 1 по ул. 2-я Набережная до д. № 5) и участок автомобильной дороги от д. №8 по ул. Советская до д. №51 по ул. Садовая в с. Сима, ул. Успенская №1 (участок дороги от д.№17 до д.81) в с. Беяницыно, ул. Школьная-1 (участок дороги от д. №11 до д. №19) и ул. Мира в с. Небылое. Также выполнен ремонт автомобильной дороги по д. Веска №7 (участок дороги от дороги Веска №1 до д.№18), Проезда-4 (участок дороги от д. №9 до д. №13) в с. Андреевское, ул. Новая (участок дороги от д. №1 до д.№26) и ул. Центральная (участок дороги от д.№7 до д. №9) в с. Энтузиаст, VIII улица-2 в с. Чеково и автомобильных дорог по ул. 1-я Колхозная и ул. 2-я Колхозная в с. Матвейцево. Кроме того, произведен текущий ремонт ул. Центральная с. Спасское и восстановление профиля и ровности проезжей части на автомобильных дорогах «проезд ул. Первомайская - ул. Новая №1» и «ул. Владимирская» в с. Небылое.

В 2018 году произведен ремонт 3,168 км автомобильных дорог, среди которых автомобильная дорога «Небылое – Лыково» – Косагово (от 3,412 км до 3,900 км), «дорога по с. Сорогужино №2 (от д.№50 до д. №18)», ул. Заречная с. Матвейцево (от автомобильной дороги Марково – Матвейцево – Спасское до д. №11, ул. 1-ая Набережная с. Сима (от д. №1 по пл. Торговая

до д. №31, ул. Центральная с. Городище (у д. №39), дорога по с. Семинское №3 (участок дороги от д. №31 до д. №47), а также ремонт дорожного покрытия улицы от д. №90 до д. №82 в с. Федоровское.

В 2019 году выполнен ремонт 7,905 км автомобильных дорог. В муниципальном образовании Красносельское отремонтировано 2,94 км дорог, среди которых дорога по с. Калиновка № 2 (от д. № 34 до д. № 20), дорога по с. Сорогужино № 3 (от д. № 1 до д. № 18), ул. Новая (от д. № 28 до д. № 37 по ул. Новая), дорога по с. Ратислово №1, дорога по с. Ратислово № 3 (от д.№10 до д.№88), автомобильная дорога «Юрьев-Польский – Косинское» - Поелово, а также дорога по с. Сорогужино №2 (от д. №68 до д. №54). В муниципальном образовании Небыловское выполнен ремонт 2,93 км автомобильных дорог, в частности отремонтированы ул. Юрьевская № 2 (от д. № 21 до д. № 35), дорога по д. Мукино № 2 (от д. № 21 до д. № 24), дорога по с. Лыково №1 (от а/д Небылое - Лыково до д.№25), дорога по с. Лыково №4 (от д.№25 до д.№33), дорога по с. Богдановское №1 (участок от а/д Шихобалово – Богдановское – Дергаево до д.42) и проезд ул. Первомайская - ул. Школьная в с. Небылое. В муниципальном образовании Симское выполнены работы по ремонту улиц Строительная, Советская и Богомолова в с. Сима, общей протяженностью 1,22 км, а также ул. Центральная №2 и №3 в с. Спасское, общей протяженностью 0,815 км.

В 2020 году проведен ремонт 6,947 км автомобильных дорог на территории муниципальных образований Красносельское, Небыловское и Симское. В частности, в МО Красносельское отремонтировано 3,267 км автомобильных дорог, среди которых ул. Центральная в с. Городище (от д.№1 по ул. Школьная до д.№39), а/д «Юрьев-Польский – Григорово – Гаврилов Посад – Тейково» – Городище (от 0,020 км до 0,170 км), ул. Школьная №2 с. Городище (от 0,000 км до 0,040 км), дорога по д. Карандышево №3 (от д.№38 до д.№50), дорога по с. Авдотьино № 1 (дорога до ФАП), дорога по с. Кучки № 4 (от д. № 96 до д. № 81), (дорога до ФАП) и дорога по с. Кучки № 3 (от д. № 96 до д. № 38). В МО Небыловское произведен ремонт 0,695 км автомобильных дорог в д. Тартышево, с. Андреевском и с. Небылое. В МО Симское отремонтировано 2,985 км автомобильных дорог, в частности: ул. Гражданская (от д.№2 до д.№14) и ул. Богомолова №5 (от д.№11 до д.№41) в с. Сима, ул. Центральная №1 в с. Матвейцево (от а/д Матвейцево – Каменка до д.№43А), ул. Центральная №3 в с. Спасское (от д.№33 до д.№45), дорога по д. Колоново № 1 (дорога до оздоровительного лагеря «Лесная сказка») и дорога по д. Веска №1 (от д.№22 до д.№47).

На территории муниципального образования Юрьев-Польский район в настоящее время действуют три основные муниципальные программы в сфере дорожного хозяйства:

– «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Юрьев – Польский район на 2017-2021 годы»;

– «Дорожное хозяйство муниципального образования город Юрьев-Польский на 2020-2022 годы»;

– «Повышение безопасности дорожного движения на территории муниципального образования город Юрьев-Польский на 2021-2023 годы»;

– «Формирование современной комфортной городской среды на территории муниципального образования город Юрьев-Польский на 2018-2024 годы».

Согласно, Постановлению Администрации муниципального образования Юрьев-Польский район №1207 от 12.11.2020 г. «О внесении изменений в постановление администрации муниципального образования Юрьев-Польский район от 17.10.2016 №1206», финансирование муниципальной программы «Развитие сети автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования Юрьев – Польский район на 2017-2021 годы» осуществляется из областного бюджета (дорожного фонда), муниципального дорожного фонда и местного бюджета. Общий объем средств, предусмотренных на реализацию данной программы на 2017-2021 годы, составляет 146409,5 тыс. рублей. В частности, в 2021 г. планируется израсходовать 22195,0 тыс. руб.

Согласно, Постановлению Администрации муниципального образования Юрьев-Польский район от 31.07.2020 № 713 «О внесении изменений в постановление администрации муниципального образования Юрьев-Польский район от 30.08.2019 № 1167», общий объем финансирования муниципальной программы «Дорожное хозяйство муниципального образования город Юрьев-Польский на 2020-2022 годы» составляет 89101,5 тыс. рублей, финансирование планируется осуществить из областного бюджета и бюджета муниципального образования город Юрьев-Польский. В 2021 году объем средств составит 29302 тыс. рублей, в том числе: 20000,0 тыс. рублей из областного бюджета и 9302 тыс. рублей из бюджета муниципального образования город Юрьев-Польский.

Согласно, Постановлению Администрации муниципального образования Юрьев-Польский район от 29.02.2020 г. №692 «Об утверждении муниципальной программы «Повышение безопасности дорожного движения на территории города Юрьев-Польский на 2021 – 2023 годы», данная программа финансируется за счет бюджета муниципального образования город Юрьев-Польский. Общий объем средств, предусмотренных на реализацию муниципальной программы – 4960,0 тыс. рублей, в том числе в 2021 год – 2 256,3 тыс. рублей.

Кроме того, в муниципальном образовании Юрьев-Польский район в рамках реализации муниципальной программы «Формирование современной комфортной городской среды на территории муниципального образования город Юрьев-Польский в 2018-2024 годы» запланировано проведение работ по устройству и ремонт пешеходных дорожек, и подходов к подъездам многоквартирных домов, оборудование автомобильных парковок и установке ограждений. Согласно, Постановлению Администрации муниципального образования Юрьев-Польский район от 31.07.2020 г. №704 «О внесении

изменений в постановление администрации муниципального образования Юрьев-Польский район от 30.11.2017 №1513», финансирование мероприятий программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, областного бюджета, бюджета муниципального образования город Юрьев-Польский, внебюджетных средств (средств собственников помещений многоквартирных домов и иных заинтересованных лиц). Общий объём финансирования на 2018-2024 годах составляет 71478,0 тыс. рублей. За счет внебюджетных средств оплачивается от 1% до 10 % от общей сметной стоимости работ по благоустройству дворовых территорий. Средства федерального и областного бюджетов предоставляются бюджету муниципального образования город Юрьев-Польский в виде субсидий.

С учётом проведённого анализа текущего состояния УДС муниципального образования, обеспеченности техническими средствами ОДД, перечня дорог, требующих ремонта, капитального ремонта и реконструкции, можно сделать вывод о том, что на текущий момент требуется проведение ремонтных работ на автомобильных дорогах местного значения, а также капитального ремонта с изменением типа покрытия, что позволит повысить качество УДС и создать комфортные условия для передвижения жителей и гостей муниципального образования Юрьев-Польский район.

По результатам проведенного анализа, можно сделать вывод о том, что мероприятия, а соответственно и средства предусмотренные на их исполнение, запланированные органами местного самоуправления в рамках реализации муниципальных программ, не предусматривают в полном объеме изменения, которые необходимо произвести в сфере дорожного хозяйства для повышения качества содержания улично-дорожной сети, улучшения транспортно-эксплуатационных показателей, а также транспортной и пешеходной связности, предусмотренные в рамках КСОДД на основании проведенного натурного обследования территории, а также моделирования текущей дорожно-транспортной ситуации. В свою очередь данные мероприятия требуют дополнительных источников финансирования и рационального распределения денежных средств.

## **2 Мероприятия по организации дорожного движения и очередность их реализации**

### **2.1 Мероприятия по разделению транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных, скорости и направления движения, распределения их по времени движения**

В соответствии с положениями Приказа Минтранса России от 30.07.2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» в мероприятиях по организации дорожного движения в зависимости от специфики территории, в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.

Цель данных мероприятий заключается в реализации комплексных подходов к решению транспортных проблем и разработке предложений по снижению перегрузки УДС муниципального образования за счёт изменения схем организации движения и параметров действующей транспортной сети.

Разделение потоков по категориям (типам) транспортных средств создает возможность более рационального использования дорожной сети различными транспортными средствами, и является эффективным путем уменьшения количества транспортных задержек и рисков возникновения ДТП. Примером реализации данного мероприятия являются разделение полос для легковых и грузовых автомобилей на магистралях с многорядным движением и выделение отдельных полос для маршрутного пассажирского транспорта путём установки соответствующих знаков запрещения движения.

Разделение движения транспортных средств по скорости движения, как правило вызвано необходимостью выделения из состава потока автомобилей, обладающих низкими динамическими качествами с целью поддержания средней скорости потока, уменьшения количества обгонов и, как следствие, повышения удобства и безопасности движения. Примерами локального выравнивания состава транспортных потоков по скоростному признаку являются: устройство с правой стороны проезжей части дополнительных полос для движения автомобилей в сторону подъема; выделение полос разгона и торможения на пересечениях и примыканиях дорог; ограничение верхнего или нижнего предела скорости по отдельным полосам движения.

Рассматривая задачу создания однородных транспортных потоков в зависимости от направления движения транспортных средств, следует отметить, что разнонаправленность движения, как правило оказывает более ощутимое влияние на безопасность движения и снижение транспортно-эксплуатационных показателей, чем разнотипность транспортных средств в потоке. В этой связи, типичным мероприятием, направленным на формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения на пересечении, является выделением специальных

полос движения на подходе к пересечениям по признаку дальнейшего направления.

Разделение транспортных потоков во времени является одним из наиболее распространённых методов организации движения, оказывающим наибольшее воздействие на безопасность движения. основополагающим способом, обеспечивающим формирование однородных групп с целью разновременного пропуска транспортного потока, является определение приоритета движения на пересечениях. Помимо стандартного набора правил, устанавливающих очередность проезда, метод предусматривает:

- введение дополнительного приоритета движения на перекрёстках путём установки дорожных знаков 2.1 – 2.5. В зависимости от стоящих задач, данное мероприятия позволяет обеспечить более высокую эффективность работы транспортного узла за счёт предоставления первоочередного права на движение по главной дороге;

- введение светофорного регулирования. Прежде всего это относится к перекресткам с интенсивным движением, где с помощью только знаков и разметки нельзя обеспечить безопасность движения. Чем выше интенсивность движения, тем больше вероятность возникновения конфликтов и тем меньше возможность исключить эту опасность, не прибегая к светофорному регулированию.

Другим способом, менее распространённым, но не менее эффективным, является внедрение таких организационных мероприятий, как запрет движения отдельных видов транспортных средств в определенные периоды. В частности, широко известна и такая мера, как запрещение в городах или некоторых их зонах перевозок тяжеловесных грузов и движение тяжелых грузовых автомобилей в дневное время (период наиболее высокой интенсивности транспортных потоков).

Для оценки необходимости перераспределения транспортных потоков в рамках настоящего проекта использовались методы транспортного моделирования. Процесс построения модели подробно был рассмотрен в отчёте по сбору исходных данных (см. раздел 4). В качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий по перераспределению транспортных потоков с целью снижения загрузки определённых участков сети использовались значения уровня обслуживания движения. Согласно ОДМ 218.2.020-2012 к участкам автомобильной дороги, обслуживающих движение в режиме перегрузки, относятся участки автомобильной дороги с уровнем обслуживания D, E или F.

Оценка проводилась как для текущей ситуации, так и с учётом прогнозируемого изменения характеристик дорожного движения. Результат моделирования текущей транспортной ситуации и наглядное отображение уровней загрузки и загрузки по участкам УДС был представлен в отчёте по сбору исходных данных, на рисунках 4.14, 4.15. Совмещённая картограмма прогнозируемого распределения среднегодовой интенсивности транспортных потоков и уровней загрузки УДС муниципального образования на 2035 год представлена на рисунке 2.1.1.

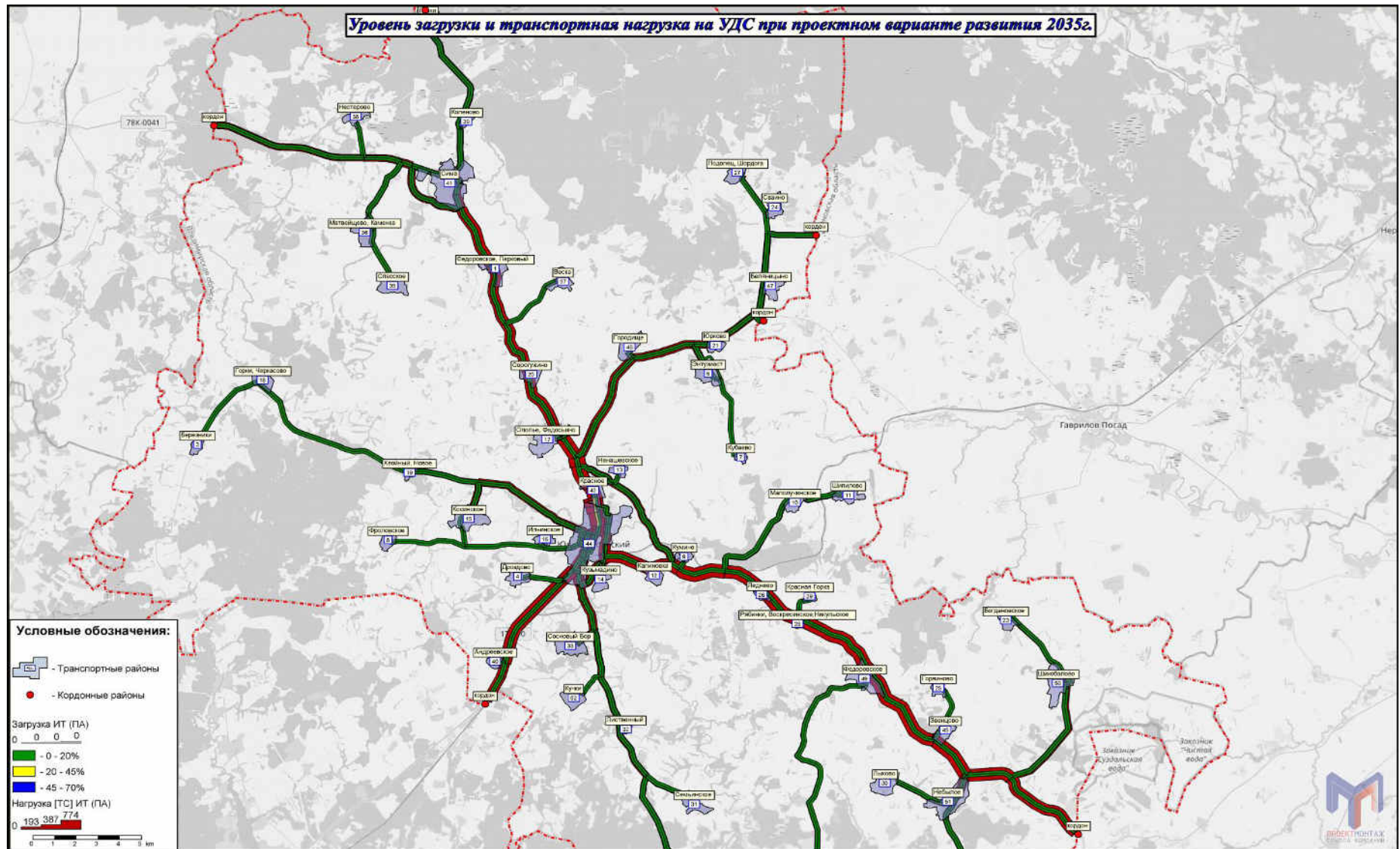


Рисунок 2.1.1 – Картограмма прогнозируемого распределения интенсивности транспортных потоков и уровней загрузки УДС Юрьев-Польского р-на на 2035 г



Соответствие уровня обслуживания уровню загрузке и характеристика условий движения приведены в таблице 2.1.1.

Таблица 2.1.1 – Характеристика уровней обслуживания движения

Уровень обслуживания движения	Коэф - фициент загрузки	Характеристика потока автомобилей	Экономическая эффективность работы дороги
А	<0,2	Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует	Неэффективная
В	0,2-0,45	Автомобили движутся группами, совершается много обгонов	Мало эффективная
С	0,45-0,7	В потоке еще существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны запрещены	Эффективная
Д	0,7-0,9	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Неэффективная
Е	0,9-1,0	Поток движется с остановками, возникают заторы, режим пропускной способности	Неэффективная
Ф	>1,0	Полная остановка движения, заторы	Неэффективная

Анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что улично-дорожная сеть муниципального округа нагружена относительно равномерно, основная транспортная нагрузка приходится на участки автомобильных дорог регионального значения, не затрагивая улицы и дороги местного значения. На значительной части территории условия движения соответствуют уровню А, В, очень редко достигая уровня С.

В свою очередь, предполагаемые изменения транспортно-эксплуатационных характеристик дорог и улиц, за счёт плановых реконструкции и ремонтов, автоматически приведут к перераспределению транспортных потоков, что позволит избежать возможных проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем. Из совмещённой прогнозной картограммы отчётливо видно, что уровни интенсивности движения и загрузки магистралей находятся в пределах допустимых значений и не требуют мероприятий по распределению транспортных потоков.

## **2.2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок**

Пропускная способность дороги зависит от большого числа факторов: дорожных условий (ширины проезжей части, продольного уклона, радиуса кривых в плане, расстояния видимости и др.), состава потока автомобилей, наличия средств регулирования; присутствия помех для движения, возможности маневрирования автомобилей по ширине проезжей части, психофизиологических особенностей водителей и конструкции автомобилей. Изменение этих факторов может приводить к существенным колебаниям пропускной способности в течение суток, месяца, сезона или года.

В рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения пропускная способность автомобильных дорог может быть повышена за счёт:

- внесения предложений по увеличению ширины проезжей части и выделению дополнительных полос для движения за счёт проведения работ по капитальному ремонту или реконструкции;
- назначение внеплановых ремонтных работ дорожных одежд;
- устранения условий, способствующих созданию помех для движения (ограничение числа остановок и стоянок транспортных средств на проезжей части, устройство заездных карманов, оборудование парковочных мест вне проезжей части, изменение типов пешеходных переходов);
- обоснования мероприятий по реконструкции пересечений в одном уровне (канализирование пересечений, формирование кольцевых пересечений и примыканий);
- обоснования строительства транспортных развязок, обеспечивающих движение пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях;
- оптимизации и координации светофорного регулирования;
- выбора оптимальных средств регулирования, обеспечивающих рациональный режим движения на пересечениях;
- введение одностороннего или реверсивного движения;
- повышения средней скорости движения за счёт проработки вопросов снабжения водителей полной информацией об условиях движения по маршруту.

Перечисленные мероприятия можно разделить на организационно-технические и реконструктивные. Первые обеспечивают увеличение пропускной способности за счёт более совершенного использованием технических средств. Основное преимущество таких мероприятий заключается в том, что их можно осуществить в сравнительно короткий срок. Преимуществом реконструктивных мер является то, что они позволяют получить максимальный прирост пропускной способности, но как правило, связаны со значительными капитальными вложениями и длительными

сроками выполнения работ. Также, реализация данного вида мероприятий очень часто затруднена на участках сети, проходящих через плотную застройку; участках с высокими насыпями, на мостах и эстакадах).

Поскольку рассмотрению вопросов, связанных со светофорным регулированием, организацией одностороннего движения, развитием парковочного пространства и совершенствованием системы информационного обеспечения (входящих в первую группу) посвящены отдельные подразделы КСОДД, в рамках данного пункта мы остановимся больше на мероприятиях второй группы.

Как и в случае с рассмотрением необходимости перераспределения транспортных потоков, в качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности дорог, ключевое значение имеет показатель уровня обслуживания движения, который может устанавливаться по коэффициенту загрузки, определяемый отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности.

Уровни обслуживания, характеризующие изменение взаимодействия автомобилей в транспортном потоке, следует использовать для обоснования числа полос движения, как на всей дороге, так и на ее отдельных участках.

Как отмечалось ранее, анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что улично-дорожная сеть муниципального образования нагружена относительно равномерно, существующая пропускная способность улиц и дорог далека от максимального расчётного значения.

Имеющиеся значения уровней загрузки и соответствующих им уровней обслуживания свидетельствуют о том, что движение осуществляется в достаточно комфортных условиях, экономическая эффективность работы дороги низкая, автомобили движутся в основном малыми группами.

Несмотря на то, что существующая дорожная обстановка не требует немедленного проведения реконструкционных мероприятий, рост интенсивности транспортных потоков, связанный с развитием региона, а также прогнозируемое увеличение уровня автомобилизации, требует принятия определённых предупредительных мер. Сводный перечень предлагаемых мероприятий на весь период разработки КСОДД представлен в таблице 2.2.1. Рекомендуемые периоды проведения приведены в разделе 3 настоящей КСОДД.

Реализация перечисленных мероприятий позволит повысить пропускную способность УДС муниципального образования, обеспечив требуемые уровни обслуживания на расчётный период. В графической части КСОДД на рисунках 38 – 41 представлено наглядное отображение назначенных мероприятий.

Таблица 2.2.1 – Мероприятия по повышению пропускной способности дорог на территории муниципального образования

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Вид мероприятия
1	ул. Владимирская (от пл. Советской до а/д 17 ОП РЗ 17 А - 1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»), г. Юрьев-Польский	0,54	ремонт
2	ул. Шибанкова (от ул. Владимирская до а/д 17 ОП РЗ 17 А - 1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»), г. Юрьев-Польский	0,85	ремонт
3	пер. Красноармейский, г. Юрьев-Польский	0,17	ремонт
4	ул. 1 Мая (от ул. Владимирская до пер. Музейный), г. Юрьев-Польский	0,32	ремонт
5	пер. Садовый (от ул. 1 Мая до ул. Луговая), г. Юрьев-Польский	0,5	ремонт
6	ул. Чехова (от д. 11 до ул. Станционной), г. Юрьев-Польский	0,74	ремонт
7	дорога по с. Ополье №3 (от д. 4 до а/д «Юрьев-Польский - Горки» - Ручейки - Ополье) с. Ополье	0,35	ремонт
8	ул. Юрьевская, с. Андреевское	0,3	ремонт
9	пер. Богомолова, г. Юрьев-Польский	0,25	ремонт
10	дорога по с. Красное №4	0,42	ремонт
11	ул. Перфильева, г. Юрьев-Польский	0,75	капитальный ремонт
12	пер. Музейный (от ул. Шибанкова до ул. 1Мая), г. Юрьев-Польский	0,25	капитальный ремонт
13	ул. Заречная (от ул. Парковая до ул. Некрасовская), г. Юрьев-Польский	0,28	капитальный ремонт
14	ул. Станционная, г. Юрьев-Польский	0,44	капитальный ремонт
15	а/д местного значения (от а/д 17 ОП РЗ 17 А - 1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский» до здания инфекционного отделения), г. Юрьев-Польский	0,13	капитальный ремонт
16	ул. 1-я Рабочая, с. Сима	0,29	капитальный ремонт
17	ул. Полевая, с. Горки	0,55	капитальный ремонт
18	ул. Молодежная - ул. Гагарина, с. Горки	0,87	капитальный ремонт
19	ул. Школьная, с. Косинское	0,36	капитальный ремонт
20	ул. Гагарина, с. Косинское	0,3	капитальный ремонт

Продолжение таблицы 2.2.1

21	пер. Богомолова (от ул. Вокзальная), г. Юрьев-Польский	0,19	капитальный ремонт
22	пер. Школьный, с. Кузьмадино	0,24	капитальный ремонт
23	ул. Комсомольская, г. Юрьев-Польский	1,45	капитальный ремонт
24	ул. Гражданская (от пер. Красноармейский до моста через р. Колокша), г. Юрьев-Польский	0,28	капитальный ремонт
25	ул. Южная, г. Юрьев-Польский	0,77	капитальный ремонт
26	ул. Артиллерийская (от д. 106 до ул. Заводская), г. Юрьев-Польский	0,54	капитальный ремонт
27	ул. Связистов (до СНТ Авангард-2), г. Юрьев-Польский	0,51	капитальный ремонт
28	ул. Овражная, г. Юрьев-Польский	0,22	капитальный ремонт
29	ул. Набережная, г. Юрьев-Польский	0,18	капитальный ремонт
30	ул. Первомайская, с. Сима	0,21	капитальный ремонт
31	ул. 1-ая Колхозная, с. Матвейцево	0,5	капитальный ремонт
32	ул. Центральная, с. Горки	0,42	капитальный ремонт
33	ул. Секеринская, с. Косинское	0,31	капитальный ремонт
34	ул. Октябрьская №1, с. Небылое	0,88	капитальный ремонт
35	ул. Советская, с. Небылое	0,17	капитальный ремонт
36	Подъезд к Церкви Николая Чудотворца, с. Небылое	0,1	капитальный ремонт
37	ул. Шибанкова (от ул. Владимирская до ул. Горького), г. Юрьев-Польский	1,10	ремонт
38	пер. Петропавловский, г. Юрьев-Польский	0,48	ремонт
39	ул. Революции (от ул. Школьная до ООО Авангард), г. Юрьев-Польский	0,38	ремонт
40	ул. Покровская (от ул. Артиллерийская до р. Колокша), г. Юрьев-Польский	0,6	ремонт
41	ул. Горького, г. Юрьев-Польский	0,48	ремонт
42	ул. Школьная, с. Сосновый Бор	0,44	ремонт
43	ул. Центральная, с. Сосновый Бор	0,34	ремонт
44	дорога по с.Ополье №1	0,85	ремонт
45	ул. Центральная №1, с. Энтузиаст	1,08	ремонт

Продолжение таблицы 2.2.1

46	ул. Перфильева, с. Кузьмадино	0,67	ремонт
47	ул. Владимирская, г. Юрьев-Польский	0,52	капитальный ремонт
48	ул. Ленина, с. Небылое	0,6	капитальный ремонт
49	ул. Революции (от ул. Школьная до ул. Владимирская), г. Юрьев-Польский	0,36	капитальный ремонт
50	пер. Садовый (от пер. Речной до ул. Комсомольской), г. Юрьев-Польский	0,41	капитальный ремонт
51	пер. Речной, г. Юрьев-Польский	0,16	капитальный ремонт
52	пер. Октябрьский, г. Юрьев-Польский	0,15	капитальный ремонт
53	ул. Бобкова, г. Юрьев-Польский	0,15	капитальный ремонт
54	ул. Артиллерийская, г. Юрьев-Польский	0,35	капитальный ремонт
55	ул. Красносельская, г. Юрьев-Польский	0,95	капитальный ремонт
56	ул. Пролетарская, г. Юрьев-Польский	0,98	капитальный ремонт
57	ул. Ударная, г. Юрьев-Польский	0,93	капитальный ремонт
58	ул. Садовая, с. Сима	0,83	капитальный ремонт
59	ул. Советская, с. Сима	0,43	капитальный ремонт
60	ул. Молодежная, с. Матвейцево	0,58	капитальный ремонт
61	ул. Заречная, с. Матвейцево	0,46	капитальный ремонт
62	ул. Центральная, с. Матвейцево	0,46	капитальный ремонт
63	ул. Школьная, с. Небылое	0,47	капитальный ремонт
64	ул. Молодежная, с. Андреевское	0,43	капитальный ремонт
65	ул. Павших Борцов, г. Юрьев-Польский	0,5	ремонт
	Итого	31,77	

### **2.3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление**

Оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

В соответствии с п. 1.6 ОДМ 218.6.003-2011 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах» светофорное регулирование выполняет задачу автоматического:

- чередования фаз зеленого и красного сигналов для обеспечения безопасности при пересечении интенсивных транспортных и пешеходных потоков разных направлений;

- регулирования очередности проезда потоков разных направлений таким образом, чтобы обеспечивать максимальную пропускную способность пересечений автомобильных дорог.

В этой связи под оптимизацией светофорного регулирования понимается процесс нахождения таких характеристик работы светофорных объектов, при которых достигается максимальная пропускная способность пересечений автомобильных дорог при текущих значениях интенсивности дорожного движения и выполнении требований по безопасности пересечения транспортных и пешеходных потоков разных направлений.

На текущий момент в рассматриваемых границах территории муниципального образования Юрьев-Польский район отсутствуют светофорные объекты, осуществляющие повременный пропуск конфликтных транспортных потоков. Поэтому разработка мероприятий по оптимизации светофорного регулирования и управлению светофорными циклами (жёсткое/адаптивное) на данном этапе не предусматривается.

## **2.4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения**

Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее в подразделе – Закон).

Координированным управлением называется согласованная работа ряда светофорных объектов УДС с целью сокращения задержки транспортных средств.

Для организации эффективного координированного управления необходимо выполнение следующих условий:

- наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении (условие №1);
- одинаковый или кратный цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координации (условие №2);
- транзитность потока должна быть не менее 70% (условие №3);
- расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 м. (условие №4).

На текущий момент документацией по организации дорожного движения на территории муниципального образования Юрьев-Польский район отсутствуют светофорные объекты, поэтому разработка мероприятий по согласованию (координации) работы светофорных объектов на текущем этапе разработки КСОДД не предусматривается.



## **2.5 Обоснование перечня пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования**

Организация дорожного движения на пересечениях обуславливается интенсивностью движения транспортных потоков на них. В случае, когда интенсивность движения на перекрестке относительно мала, перекресток может функционировать как нерегулируемый. При этом эффективность такого пересечения обуславливается достаточным количеством полос движения на подходах к перекрестку, а также канализированием транспортных потоков. В случае, когда интенсивность движения увеличивается и достигает определенных значений, процесс организации безопасного движения на пересечении в одном уровне становится возможным лишь при использовании светофорной сигнализации. При этом, являясь мощным средством, предназначенным для увеличения уровня безопасности дорожного движения, улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации, светофорное регулирование имеет такие недостатки, как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения. Поэтому принятие решения о введении светофорного регулирования требует ответственных и взвешенных решений.

Согласно «ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» светофорное регулирование на автомобильных дорогах рекомендуется применять при выполнении хотя бы одного из следующих четырех 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 11 ГОСТа.

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 же дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с численностью жителей менее 10 000 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 или пешеходном переходе 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.

Анализ результатов обследования транспортных потоков на ключевых транспортных узлах муниципального образования Юрьев-Польский район и проверка их по условиям введения не выявил пересечений, требующих немедленного введения светофорного регулирования с целью улучшения условий движения и обеспечения уровня безопасности.

В тоже время, проведённый анализ прогнозируемого развития транспортной сети и роста интенсивности дорожного движение, позволяет сделать вывод о необходимости организации в близлежащей перспективе светофорного регулирования на следующих пересечениях:

- г. Юрьев-Польский, ул. Школьная – ул. 1 Мая;
- г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова – ул. Владимирская;

При назначении режимов работы светофорного объекта, рекомендуется применять двух, либо трёхфазное регулирование (с выделенной пешеходной фазой). Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется с учётом ОДМ 218.2.020-2012. Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах.

### **2.5.1 Оценка улучшений безопасности движения после введения светофорного регулирования**

Для количественной оценки безопасности движения до и после введения светофорного регулирования использовались два метода, наиболее распространённые в отечественной и зарубежной практике: метод конфликтных точек (метод Г. Раппопорта) и методика оценки сложности пересечения по показателю конфликтности (метод В. Шнабеля и Д. Лозе).

Оба метода основываются на принципе, что наибольшее число ДТП происходит в конфликтных точках, т.е. в местах, где в одном уровне пересекаются траектории движения транспортных средств или транспортных средств и пешеходов, а также в местах отклонения или слияния (разделения) транспортных потоков. Количество конфликтных точек зависит от типа перекрестка, его конструктивных особенностей и принципов организации дорожного движения. Существуют различные подходы количественной оценки совокупности конфликтных точек.

Метод конфликтных точек, выделяет три вида конфликтов: пересечение, отклонение и слияние. Каждому из видов присваивается бальный показатель сложности. За единицу сложности было принято отклонение, точка слияния оценивается тремя условными баллами, точка пересечения пятью баллами.

Таким образом, возникает возможность оценивать потенциальную опасность перекрестка по числу конфликтных точек, а их анализ позволяет сравнивать между собой различные варианты схем движения.

Общий показатель сложности ( $m$ ) пересечения рассчитывается следующим образом:

$$m = n_o + 3n_c + 5n_p, \quad (2.5.1)$$

где,  $n_O$ ,  $n_C$ ,  $n_D$  - число точек соответственно отклонения, слияния и пересечения.

На основании оценки, различают дорожные узлы: малой сложности ( $m < 40$ ); средней сложности ( $40 < m < 80$ ); сложные ( $80 < m < 150$ ); очень сложные ( $m > 150$ ).

В свою очередь, методика предложенная немецкими учеными В. Шнабелем и Д. Лозе, базируется на представленном выше методе оценки конфликтных точек с учетом минимального значения интенсивности из конфликтующих в каждой точке взаимодействия транспортных потоков ( $N_{min}$ ). В зависимости от типа маневра транспортного средства для оценки используются следующие коэффициенты опасности ( $K_O$ ): точка пересечения  $K_O = 12$ ; слияние слева  $K_O = 5$ ; слияние справа  $K_O = 4$ ; ответвление  $K_O = 2$ .

Общий показатель  $G_n$  для анализируемого участка УДС формируется из суммы оценки каждой конфликтной точки  $i$  и рассчитывается по (2.5.2), как

$$G_n = \sum_{i=1}^n K_o G_o, \quad (2.5.2)$$

где  $G_i = (K_O N_{min})/10^4$  - показатель конфликтности для  $i$ -той конфликтной точки.

Сравнительные результаты оценки показателя сложности и общего показателя конфликтности по рассматриваемым пересечениям для существующих и проектных условий представлены в таблице 2.5.1

Таблица 2.5.1 – Результаты анализа конфликтных точек

	Название пересечения	Показатель сложности ( $m$ )		Показатель конфликтности ( $G_n$ )	
		сущ.	проект.	сущ.	проект.
1	ул. Школьная – ул. 1 Мая	59	10	0,6356	0,3756
2	ул. Шибанкова – ул. Владимирская	112	20	1,4531	0,1054

Из таблицы хорошо видно, что введение светофорного регулирования существенно повышает безопасность движения, ликвидируя значительную часть конфликтных точек.

## 2.5.2 Анализ изменений показателей транспортной работы при введении светофорного регулирования

Для возможности оценки изменения параметров эффективности после введения новых схем регулирования, в рамках данного проекта, использовался метод моделирования транспортных и пешеходных потоков на уровне отдельных объектов – метод микромоделирования. Это метод исследования, при котором изучаемая система заменяется моделью, с достаточной точностью описывающей реальную систему на уровне отдельных транспортных средств и пешеходов, а исходными данными служат замеры, полученные при натурном обследовании. Оценка основывается на сравнении количественных показателей, характеризующих условия движения. Для имитации перспективных транспортных ситуаций в качестве исходных данных могут использоваться прогнозные данные, рассчитанные в транспортной макромоделе.

На рисунке 2.5.1 представлена транспортная микромодель перекрестка ул. Школьная – ул. 1 Мая.

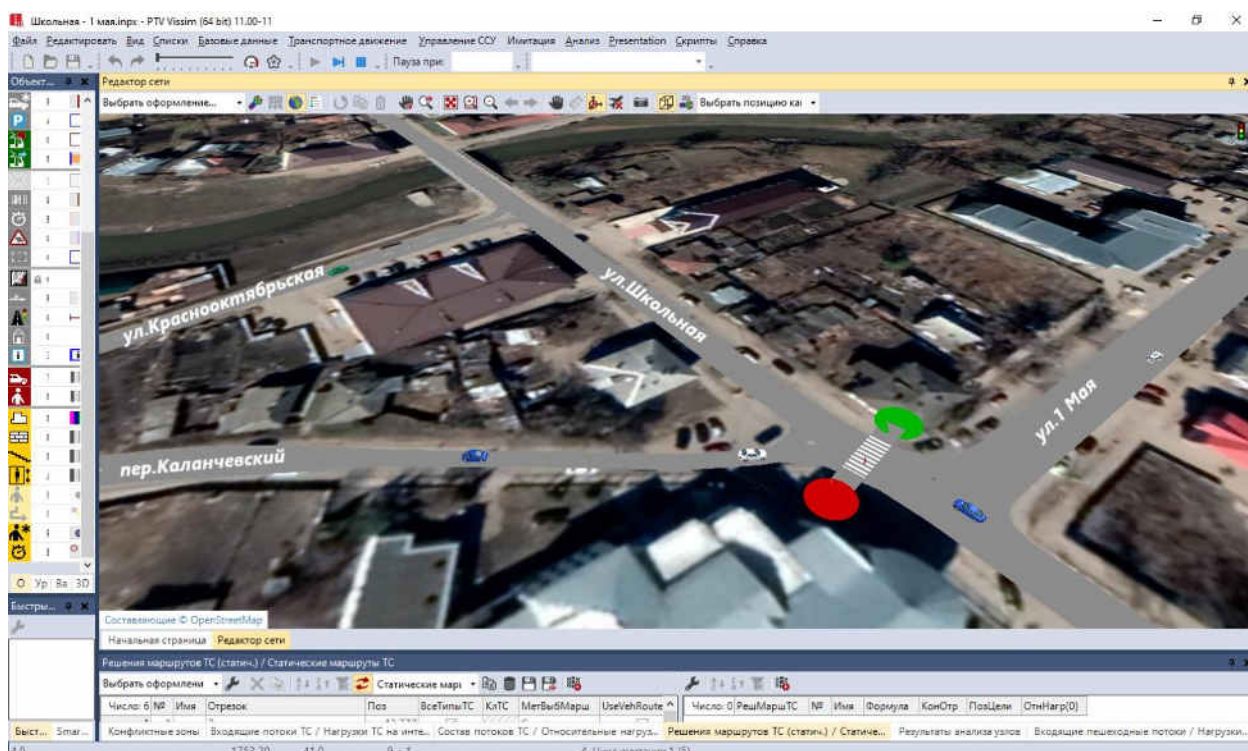


Рисунок 2.5.1 – 3D модель перекрёстка ул. Школьная – ул. 1 Мая для существующей схемы движения

Для построения микромодели использовался сертифицированный программный комплекс PTV Vissim 11, позволяющий реалистично и точно создавать имитации различных транспортных сценариев перед их реализацией.

По результатам оценки перспективной транспортной ситуации установлено, что пересечение будет соответствовать требованиям ГОСТ Р52289-2004 на предмет введения светофорного регулирования по условию 1.

С целью проведения сравнительного анализа работы пересечения после введения светофорного регулирования в уже разработанную модель вносились изменения, путём назначения режимов движения на основе предполагаемой смены сигналов светофора. Вид работы 3D микромоделли перекрестка, после установки светофорных объектов представлен на рисунке 2.5.2.

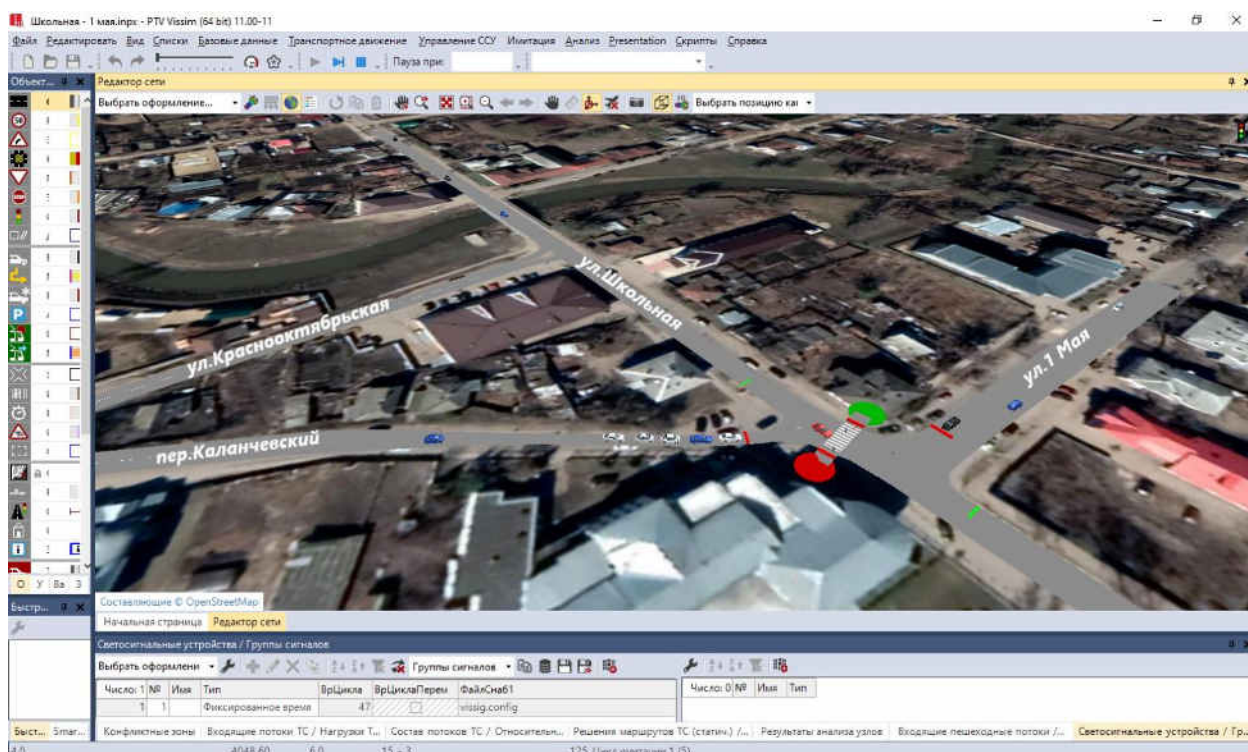


Рисунок 2.5.2 – 3D модель перекрёстка ул. Школьная – ул. 1 Мая после установки светофорных объектов

В качестве вариантного образца введения светофорного регулирования была рассмотрена трёхфазная схема работы светофоров с выделенной пешеходной фазой, общей длительностью цикла 45 секунд:

- 1 фаза разрешает движение транспортных средств (Signal group 1) по ул. Школьная, продолжительность 18 секунд;
- 2 фаза разрешает движение транспортных средств (Signal group 2) по ул. 1 Мая, продолжительность 18 секунд
- 3 фаз разрешает движение пешеходных потоков (Signal group 3), продолжительность 12 секунд. Для автомобилей, двигающихся со стороны ул. Победы (Signal group 3) применена ранняя отсечка.

Длительность промежуточных тактов в каждой фазе составляет 4 секунды.

Графическая конфигурация моделируемого плана времени сигналов представлена на рисунке 2.5.3.

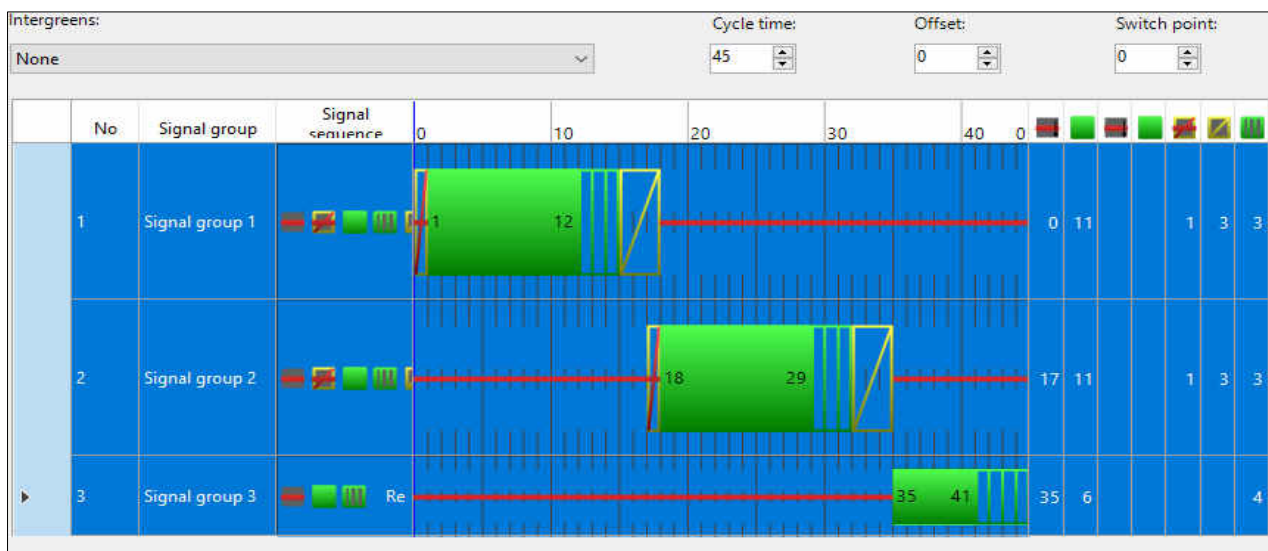


Рисунок 2.5.3 – Режим работы светосигнальной установки на пересечении ул. Школьная – ул. 1 Мая

После того как модель разработана и настроена, проводится запуск имитации и осуществляется сбор данных по модельному транспортному узлу. Данные выводятся в табличной форме, позволяя анализировать фактическую пропускную способность, максимальную длину очереди, уровень обслуживания, время задержки, время простоя и показатели экологической нагрузки как в целом по узлу, так и по каждому из путей следования.

Выходные значения транспортно-эксплуатационных показателей, характерные для существующей схемы движения и данные полученные в ходе имитации введения светофорного регулирования представлены в таблицах 2.5.2 и таблице 2.5.3 соответственно.

Детальный анализ результатов микромоделирования, а также просмотр множественных имитаций в режиме реального времени при различных интенсивностях транспортных и пешеходных потоков позволяет сделать вывод относительно целесообразности введения светофорного регулирования на рассматриваемом пересечении. Из данных, представленных в таблице 2.5.2 видно, что с учётом интенсивности движения, зафиксированной в период обследования пересечение справляется с приходящейся на него транспортной нагрузкой.

Введение светофорного регулирования, как и предполагалось привело к увеличению суммарных потерь времени при проезде пересечения, однако количество пропускаемых транспортных средств осталось на прежнем уровне.

Учитывая, что действующая схема движения характеризует перекрёсток, как «средней сложности» узел ( $m = 59$ ) с достаточно высоким показателем конфликтности ( $G_n = 0,6356$ ), и с ростом интенсивности движения данная ситуация будет ухудшаться, а предлагаемые мероприятия позволят повысить уровень безопасности движения, что является одной из приоритетных задач, то полученные результаты свидетельствуют в пользу введения светофорного регулирования.

Таблица 2.5.2 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Школьная – ул. 1 Мая, при существующей схеме регулирования

Наименование модельного пути следования	длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	остановок каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)
1 - 3: ул.Школьная-1@38.1 - 5: ул.Краснооктябрьская@92.9	0,00	0,00	97,00	LOS_A	0,04	0,00	58,53	11,39	13,57
1 - 3: ул.Школьная-1@38.1 - 9: ул.1 мая@104.9	0,19	23,30	52,00	LOS_A	1,74	0,36	49,49	9,63	11,47
1 - 3: ул.Школьная-1@38.1 - 11: ул.Школьная-2@121.1	0,09	27,34	50,00	LOS_A	0,88	0,15	46,68	9,08	10,82
1 - 6: пер.Каланчевский@12.0 - 4: ул.Школьная-1@267.8	0,15	23,37	38,00	LOS_A	1,97	0,29	39,93	7,77	9,25
1 - 6: пер.Каланчевский@12.0 - 5: ул.Краснооктябрьская@92.9	0,15	23,37	34,00	LOS_A	1,85	0,16	31,35	6,10	7,27
1 - 6: пер.Каланчевский@12.0 - 9: ул.1 мая@104.9	0,24	23,90	60,00	LOS_A	3,45	1,07	50,17	9,76	11,63
1 - 6: пер.Каланчевский@12.0 - 11: ул.Школьная-2@121.1	0,16	25,15	66,00	LOS_A	1,49	0,21	51,74	10,07	11,99
1 - 8: ул.1 мая@10.6 - 4: ул.Школьная-1@267.8	0,08	20,72	47,00	LOS_A	1,63	0,11	40,86	7,95	9,47
1 - 8: ул.1 мая@10.6 - 5: ул.Краснооктябрьская@92.9	0,08	20,72	48,00	LOS_A	2,36	0,34	37,30	7,26	8,64
1 - 8: ул.1 мая@10.6 - 11: ул.Школьная-2@121.1	0,06	13,74	100,00	LOS_A	1,46	0,08	53,78	10,46	12,46
1 - 10: ул.Школьная-2@19.2 - 4: ул.Школьная-1@267.8	0,12	25,08	45,00	LOS_A	0,69	0,10	40,04	7,79	9,28
1 - 10: ул.Школьная-2@19.2 - 5: ул.Краснооктябрьская@92.9	0,12	25,08	52,00	LOS_A	1,13	0,11	41,04	7,98	9,51
1 - 10: ул.Школьная-2@19.2 - 9: ул.1 мая@104.9	0,00	0,00	94,00	LOS_A	0,14	0,00	47,24	9,19	10,95
В целом по узлу:	0,11	30,12	783,00	LOS_A	1,30	0,20	588,14	114,43	136,31

Таблица 2.5.3 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Школьная – ул. 1 Мая, после проведения введения светофорного регулирования

Наименование модельного пути следования	длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	остановок каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия NOx (г)	Эмиссия VOC (г)
1 - 3: ул.Школьная-1@38.1 - 5: ул.Краснооктябрьская@92.9	0,00	0,00	97,00	LOS_A	0,04	0,00	58,66	11,41	13,59
1 - 3: ул.Школьная-1@38.1 - 9: ул.1 мая@104.9	1,77	31,11	51,00	LOS_B	16,07	8,86	71,69	13,95	16,62
1 - 3: ул.Школьная-1@38.1 - 11: ул.Школьная-2@121.1	1,77	31,11	50,00	LOS_B	13,25	7,95	64,85	12,62	15,03
1 - 6: пер.Каланчевский@12.0 - 4: ул.Школьная-1@267.8	4,05	43,11	33,00	LOS_B	15,55	8,76	48,28	9,39	11,19
1 - 6: пер.Каланчевский@12.0 - 5: ул.Краснооктябрьская@92.9	4,05	43,11	38,00	LOS_B	17,35	9,86	52,52	10,22	12,17
1 - 6: пер.Каланчевский@12.0 - 9: ул.1 мая@104.9	4,05	43,11	60,00	LOS_B	15,01	8,46	70,87	13,79	16,42
1 - 6: пер.Каланчевский@12.0 - 11: ул.Школьная-2@121.1	4,05	43,11	67,00	LOS_B	14,68	8,91	78,18	15,21	18,12
1 - 8: ул.1 мая@10.6 - 4: ул.Школьная-1@267.8	3,82	48,29	48,00	LOS_B	14,97	8,26	59,37	11,55	13,76
1 - 8: ул.1 мая@10.6 - 5: ул.Краснооктябрьская@92.9	3,82	48,29	49,00	LOS_B	13,87	7,47	53,05	10,32	12,29
1 - 8: ул.1 мая@10.6 - 11: ул.Школьная-2@121.1	3,82	48,29	101,00	LOS_B	15,54	8,32	96,44	18,76	22,35
1 - 10: ул.Школьная-2@19.2 - 4: ул.Школьная-1@267.8	3,67	49,03	49,00	LOS_B	14,22	8,45	62,00	12,06	14,37
1 - 10: ул.Школьная-2@19.2 - 5: ул.Краснооктябрьская@92.9	3,67	49,03	49,00	LOS_B	13,93	8,26	55,76	10,85	12,92
1 - 10: ул.Школьная-2@19.2 - 9: ул.1 мая@104.9	3,67	49,03	93,00	LOS_B	13,42	8,22	82,08	15,97	19,02
В целом по узлу:	2,66	53,52	784,00	LOS_B	12,95	7,42	853,78	166,12	197,87



Аналогичным образом было произведено моделирование пересечения ул. Владимирская – ул. Шибанкова.

Для моделирования был представлен нерегулируемый X-образный перекрёсток. В качестве исходных данных послужили результаты натурного обследования интенсивности движения и действующих схем ОДД на транспортном узле. Созданная транспортная микромодель перекрестка представлена на рисунке 2.5.4.



Рисунок 2.5.4 – 3D модель перекрёстка ул. Владимирская – ул. Шибанкова (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

В ходе обследования, на данном перекрёстке были выявлены периодические затруднения по выполнению разъезда. Анализ текущей транспортной ситуации показывает, что в целом пересечение справляется с приходящейся на него транспортной нагрузкой. Кроме движения транспортных потоков на пересечение имеется активное передвижение пешеходов, осуществляющих переход проезжей части по границам перекрёстка. По результатам оценки перспективной транспортной ситуации установлено, что пересечение будет соответствовать требованиям ГОСТ Р52289-2004 на предмет введения светофорного регулирования по условию 1.

При моделировании введения светофорного регулирования был рассмотрен вариант с двухфазным регулированием, для обеспечения бесконфликтного пропуска пешеходов была выделена отдельная фаза:

- 1 фаза разрешает движение транспортных средств (Signal group 1) и пешеходов (Signal group 3) по ул. Владимирская, длительность 16 секунд;
- 2 фаза разрешает движение транспортных средств (Signal group 2) и пешеходов (Signal group 4) по ул. Шибанкова, длительность 16 секунды.

Общая длительность цикла, составляет 32 секунд.

Графическая конфигурация используемого в модели плана времени сигналов представлена на рисунке 2.5.5.

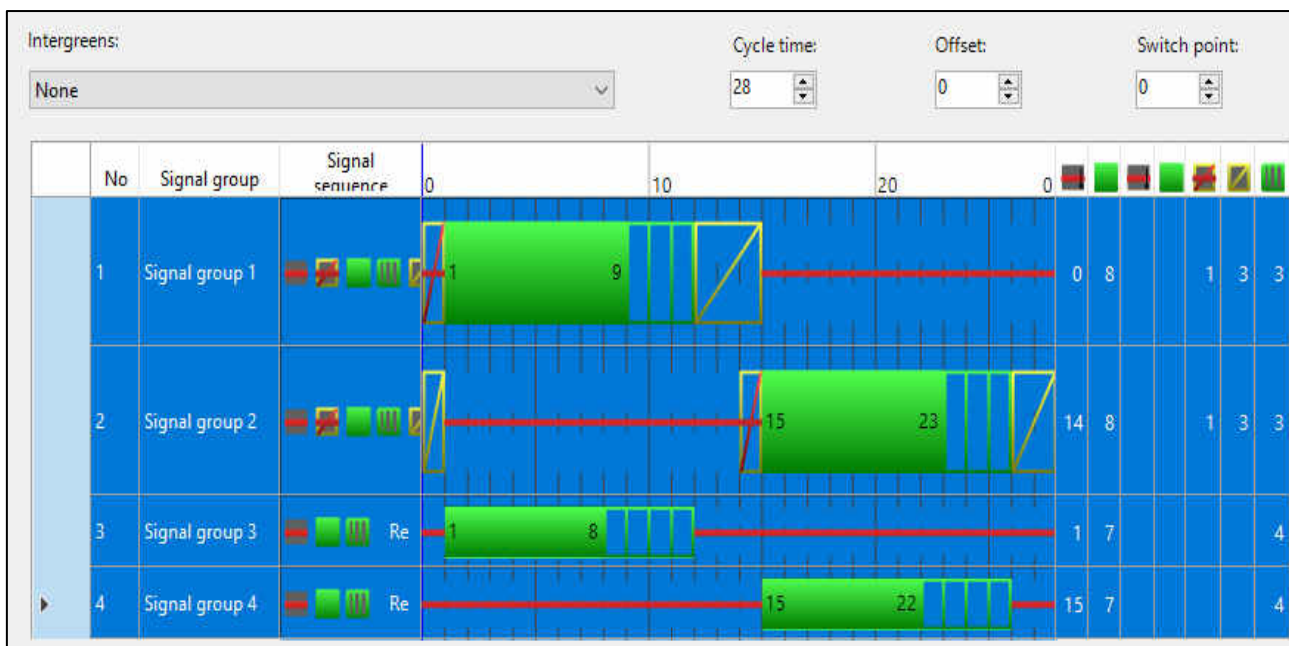


Рисунок 2.5.5 – Режим работы светосигнальной установки на пересечении ул. Владимирская – ул. Шибанкова

Вид работы 3D микромоделли перекрестка, после установки светофорных объектов представлен на рисунке 2.5.6.

Результаты моделирования представлены в таблицах 2.5.4 – 2.5.5.

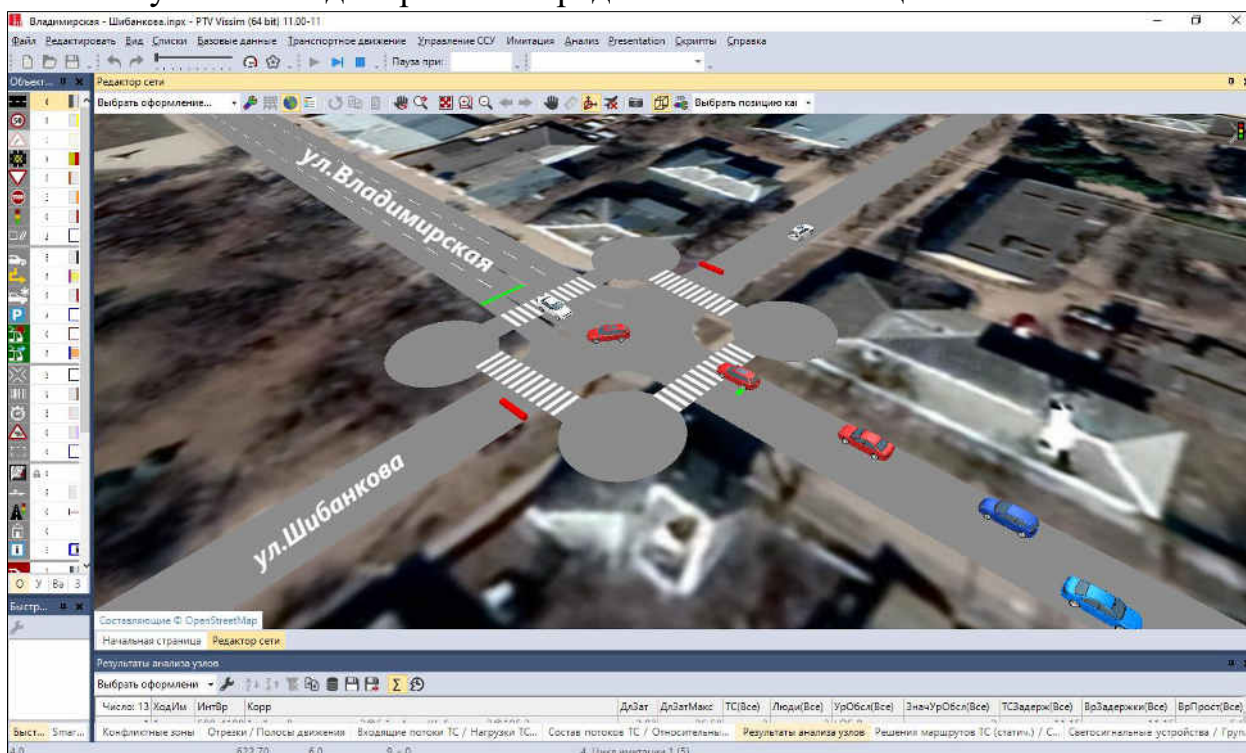


Рисунок 2.5.6 – 3D модель перекрёстка ул. Владимирская – ул. Шибанкова (снимок экрана в программе PTV-Vissim)

Введение светофорного регулирования, как и предполагалось привело к небольшому увеличению суммарных потерь времени при проезде пересечения, однако уровень обслуживания остался на прежнем уровне количество пропускаемых транспортных средств осталось на прежнем уровне.

Учитывая, что предлагаемые мероприятия позволят повысить уровень безопасности движения, улучшить условия для совершения маневров ТС и движения пешеходов то полученные данные свидетельствуют в пользу введения светофорного регулирования.

Таблица 2.5.4 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Крымская – ул. Гарнаева, при существующей схеме регулирования

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Кол-во остановок каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия Nox (г)	Эмиссия VOC (г)
1 - 1: ул.Владимирская-2@6.1 - 4: ул. Шибанкова-2@105.2	26,11	0,22	22,72	56,00	LOS_A	1,66	0,22	0,16	15,19
1 - 1: ул.Владимирская-2@6.1 - 6: ул. Владимирская-1@163.7	35,89	0,21	20,47	66,00	LOS_A	2,42	0,33	0,10	24,66
1 - 1: ул.Владимирская-2@6.1 - 8: ул. Шибанкова-1@87.6	39,77	0,31	20,82	69,00	LOS_A	3,61	0,86	1,09	36,07
1 - 3: ул. Шибанкова-2@4.9 - 2: ул. Владимирская-2@146.3	28,36	0,04	14,35	64,00	LOS_A	1,56	0,11	0,05	15,09
1 - 3: ул. Шибанкова-2@4.9 - 6: ул. Владимирская-1@163.7	34,54	0,00	0,00	66,00	LOS_A	0,74	0,02	0,01	16,28
1 - 3: ул. Шибанкова-2@4.9 - 8: ул. Шибанкова-1@87.6	28,39	0,00	0,00	66,00	LOS_A	0,54	0,00	0,00	17,65
1 - 5: ул. Владимирская-1@21.2 - 2: ул. Владимирская-2@146.3	86,43	0,14	14,87	67,00	LOS_A	2,80	0,36	0,15	21,49
1 - 5: ул. Владимирская-1@21.2 - 4: ул. Шибанкова-2@105.2	84,31	0,32	17,75	70,00	LOS_A	4,59	1,48	1,31	34,95
1 - 5: ул. Владимирская-1@21.2 - 8: ул. Шибанкова-1@87.6	84,23	0,03	13,26	62,00	LOS_A	1,30	0,06	0,13	19,36
1 - 7: ул. Шибанкова-1@6.2 - 2: ул. Владимирская-2@146.3	14,25	0,00	0,00	65,00	LOS_A	0,67	0,00	0,00	14,31
1 - 7: ул. Шибанкова-1@6.2 - 4: ул. Шибанкова-2@105.2	18,61	0,00	0,00	72,00	LOS_A	0,50	0,00	0,00	12,32
1 - 7: ул. Шибанкова-1@6.2 - 6: ул. Владимирская-1@163.7	14,27	0,01	7,22	62,00	LOS_A	0,90	0,02	0,02	17,82
В целом по узлу:	86,43	0,13	23,85	784,00	LOS_A	1,79	0,29	0,26	246,11

Таблица 2.5.5 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Крымская – ул. Гарнаева, после проведения введения светофорного регулирования

Наименование модельного пути следования	Максимальная длина очереди, (м)	Кол-во ТС	Уровень обслуживания	Время задержки ТС (ср.знач.) (с)	Время простоя каждого ТС	Кол-во остановок каждого ТС	Эмиссия CO (г)	Эмиссия NOx (г)	Эмиссия VOC (г)
1 - 1: ул.Владимирская-2@6.1 - 4: ул. Шибанкова-2@105.2	1,56	39,63	56,00	LOS_A	7,42	3,05	0,50	45,23	8,80
1 - 1: ул.Владимирская-2@6.1 - 6: ул. Владимирская-1@163.7	1,56	39,63	66,00	LOS_A	7,90	2,57	0,49	60,46	11,76
1 - 1: ул.Владимирская-2@6.1 - 8: ул. Шибанкова-1@87.6	1,56	39,63	68,00	LOS_A	8,39	3,15	0,71	61,67	12,00
1 - 3: ул. Шибанкова-2@4.9 - 2: ул. Владимирская-2@146.3	1,64	33,23	64,00	LOS_A	8,69	3,62	1,45	81,55	15,87
1 - 3: ул. Шибанкова-2@4.9 - 6: ул. Владимирская-1@163.7	1,64	33,23	66,00	LOS_A	8,17	3,33	0,52	56,35	10,96
1 - 3: ул. Шибанкова-2@4.9 - 8: ул. Шибанкова-1@87.6	1,64	33,23	66,00	LOS_A	8,68	2,84	0,45	46,89	9,12
1 - 5: ул. Владимирская-1@21.2 - 2: ул. Владимирская-2@146.3	1,38	24,55	67,00	LOS_A	8,01	3,01	0,50	63,83	12,42
1 - 5: ул. Владимирская-1@21.2 - 4: ул. Шибанкова-2@105.2	1,38	24,55	70,00	LOS_A	9,16	3,42	1,51	97,34	18,94
1 - 5: ул. Владимирская-1@21.2 - 8: ул. Шибанкова-1@87.6	1,38	24,55	62,00	LOS_A	7,04	2,82	0,77	57,78	11,24
1 - 7: ул. Шибанкова-1@6.2 - 2: ул. Владимирская-2@146.3	1,50	32,50	65,00	LOS_A	7,81	3,03	0,46	49,68	9,67
1 - 7: ул. Шибанкова-1@6.2 - 4: ул. Шибанкова-2@105.2	1,50	32,50	72,00	LOS_A	7,79	2,38	0,54	53,05	10,32
1 - 7: ул. Шибанкова-1@6.2 - 6: ул. Владимирская-1@163.7	1,50	32,50	62,00	LOS_A	8,36	2,93	0,52	51,93	10,10
В целом по узлу:	1,52	44,49	783,00	LOS_A	8,20	3,00	0,70	725,27	141,11

## 2.6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Маршрутный транспорт общего пользования (МТОП) оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения, четкая работа МТОП позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями, в первую очередь для трудовых поездок, и снизить нагрузку на УДС. Грамотная организация пассажирских перевозок и сокращение времени движения подвижного состава на маршрутах являются в настоящее время одним из приоритетных вопросов при организации дорожного движения.

Мероприятия по организации приоритетного движения МТОП по улично-дорожной сети должны предусматривать комплексное использование планировочных и организационно-регулирующих решений, опирающихся на обследование условий движения и характеристик транспортных и пассажирских потоков.

Приоритетное движение МТОП может осуществляться постоянно (ежедневно и круглосуточно) и временно (в определенные дни недели и часы суток). Приоритет МТОП может осуществляться за счёт:

- выделения обособленных полос проезжей части на перегонах улиц;
- пропуска МТОП по закрытым для других видов ТС направлениям;
- введением отдельных ограничений для остальных ТС на дорогах, по которым проходят маршруты общественного транспорта;
- реализацией особых схем регулирования движения на перекрестках, в наибольшей степени способствующих снижению задержек МТОП.

В тоже время, приоритетный проезд МТОП должен обеспечиваться с учетом интересов всех участников движения, а его организация не должна ухудшать общую транспортную ситуацию на регулируемых светофорных объектах.

Критерием целесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта является сокращение суммарных затрат времени участников движения на рассматриваемом участке дорожной сети с учетом наполнения маршрутного пассажирского транспорта и легковых автомобилей. Другими словами, приоритет движения целесообразно вводить, в том случае если маршрут движения проходит по автодорогам, на которых транспортный поток значительно затрудняет движение автобусов, а также в местах, где скорость движения автобусов замедляется из-за частых пересечений с другими улицами и при неупорядоченном движении пешеходов в непосредственной близости от трассы автобусов.

При этом для организации приоритета в виде выделенных полос требуется выполнение таких условий как: интенсивность транспортного потока в расчете на одну полосу движения должна составлять не менее 400 привед. ед./ч, интенсивность движения общественного транспорта – не менее 40 авт./ч, наличие не менее трех полос движения в данном направлении.

Учитывая перечисленные особенности и накладываемые ограничения,

реализация данного вида мероприятий, как правило применяется в крупных городах, имеющих хорошо развитую улично-дорожную сеть, оборудованную современными техническими средствами.

В настоящее время, подвижной состав маршрутного транспорта в муниципальном образовании представлен автобусами малого и среднего класса категории М2 и М3. Совместная работа этих видов транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Проведённое натурное обследование территории Юрьев-Польского района не выявило участков автодорог или пересечений, удовлетворяющих условиям, необходимым для внедрения отдельной полосы движения маршрутного пассажирского транспорта. В свою очередь, выполненный в п. 1.9 анализ параметров движения МТОП и анализ пассажиропотоков, позволяет сделать вывод об отсутствии первостепенной необходимости внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта на рассматриваемой территории.

## **2.7 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования**

С учётом существующих подходов к применению метода регулирования дорожного движения за счёт использования всей ширины проезжей части улицы или дороги для движения транспортных средств только в одном направлении, специалистами используется следующая классификация по способам его реализации: полное постоянное одностороннее движение; полное временное одностороннее движение; неполное (частичное) одностороннее движение; реверсивное (переменное) движение.

Мероприятия по организации полного одностороннего движения на постоянной основе обычно применяют в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения в целом. Наиболее существенным преимуществом введения одностороннего движения является увеличение пропускной способности проезжей части и скорости движения в среднем на 10-12%. Другое достоинство одностороннего движения заключается в сокращении числа конфликтных точек и прежде всего в устранении конфликта встречных транспортных потоков. Иногда при организации одностороннего движения частично сохраняют встречное движение маршрутных автобусов или троллейбусов, осуществляя таким образом неполное (частичное) одностороннее движение.

Критерием целесообразности введения реверсивного (переменного) движения является систематическое превышение интенсивности транспортного потока какого-либо направления по сравнению со встречным более чем на 500 ед/час, при общей интенсивности в час пик более 500 ед/час на каждую полосу движения.

Несмотря на ряд преимуществ, препятствием для внедрения одностороннего движения является значительное увеличение пробега автомобилей к объектам тяготения, а также осложнения, возникающие при пользовании маршрутным пассажирским транспортом из-за увеличения дальности пешеходных подходов. Проявление этих недостатков зависит от геометрической схемы расположения улиц. При наличии прямоугольной сетки улиц, для ввода одностороннего движения, минимальное рекомендуемое расстояние между параллельными путями должно быть не более 250–300 м, а соединительные поперечные проезды должны быть расположены на расстоянии не более 200 м. Неблагоприятной в этом плане является радиально-кольцевая структура, при которой расстояния между соседними радиальными магистралями по мере удаления от центра резко увеличиваются.

Для городов, в которых значительную часть транспортных потоков составляют автомобили гостей города и временно проживающих (туристы,



отдыхающие и т.д.), серьёзным недостатком одностороннего движения является затруднения с ориентировкой водителей и пешеходов. Особенно это касается изменения схем движения на небольших участках сети.

На территории муниципального образования одностороннее движение, как метод организации движения применяется в г. Юрьев-Польский по ул. Краснооктябрьской (от ул. Школьная до Каланчёвский пер., от дома №30 до ул. Покровская), по ул. Покровская (от ул. Краснооктябрьской до ул. Свободы), по ул. Владимирская (от дома №20 до ул. Краснооктябрьская). Схемы с реверсивным движением не используются.

По результатам изучения транспортной ситуации в муниципальном образовании, на предмет целесообразности введения реверсивного движения автомобильного транспорта, характерных участков выявлено не было. Улично-дорожная сеть нагружена относительно равномерно, отсутствует масштабное маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков.

Проведённый общий анализ параметров транспортного графа с изменением схем движения по улицам, на которых можно было рекомендовать введение одностороннего движения не дал каких-либо значимых результатов. Действующая схема движения показывает себя достаточно эффективно для обеспечения требуемого уровня обслуживания движения и достижения наиболее оптимальных показателей пропускной способности транспортной системы на соответствующих участках дорог.

Несмотря на то, что проведенное исследование не показало обязательной необходимости введения одностороннего движения на постоянной основе, тем не менее в практике оперативной организации движения следует прибегать к нему в некоторых случаях хотя бы временно при любой схеме УДС. Так, например, в период массовых спортивных соревнований, демонстраций, при ремонте дорог без временного введения одностороннего движения по отдельным магистралям, часто становится невозможным обеспечить достаточно быстрый и безопасный пропуск транспортных потоков.

В таком случае, обязательной для обеспечения безопасности при введении одностороннего движения является четкая и полная информация с помощью дорожных знаков. При разработке схемы организации одностороннего движения по двум соседним параллельным улицам, не связанным непосредственно с магистральной сетью, образовывается возможность выбора двух вариантов направления движения. При этом сообщения между улицами будут в одном варианте осуществляться с правоповоротными маневрами, в другом – с левоповоротными. Выбор наилучшего варианта должен быть сделан с учетом сравнения степеней опасности всех конфликтных точек на пересечениях в зоне, охватываемой односторонним движением. Предпочтение должно быть отдано варианту с наименьшей суммарной степенью сложности пересечений, обеспечивающему большие удобства и безопасность для маршрутного пассажирского транспорта, и конечно пешеходов.

## 2.8 Мероприятия по развитию парковочного пространства

На начальном этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории Юрьев-Польского района. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Недостаток доступных мест постоянного хранения автомобилей влияет на безопасность жизнедеятельности населения (как с точки зрения сохранности автомобиля и его технического состояния, так и безопасности движения) и на экологическую безопасность городской среды (хранение автомобилей на тротуарах, газонах).

При оценке требуемого количества машино-мест для хранения и парковки легковых автомобилей норму для каждого объекта капитального строительства следует принимать в соответствии с требованиями пункта 11.31 СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утверждённого приказом Минстроя России» от 30 декабря 2016 года региональных и местных нормативов градостроительного проектирования.

Для реализации обозначенных векторов развития, необходимо в приоритетном порядке осуществить следующие организационные мероприятия:

- создание парковочной карты (обозначение парковочных мест и мест запрета парковок на УДС);
- приведение в нормативное состояние существующего парковочного пространства. В частности, в первую очередь необходимо произвести установку знаков 6.4 «Парковка (парковочное место)», осуществить нанесение разметки.

С целью уменьшения негативного влияния припаркованных автомобилей на условия движения транспортных средств и обеспечения безопасности движения пешеходов по тротуарам целесообразно организовывать заездные карманы (при наличии возможности) за счет тротуаров и газонов с расстановкой автомобилей под углом 45° или 35° к краю проезжей части. Пример организации парковки, прилегающей к проезжей части, представлен на рисунке 2.8.1.

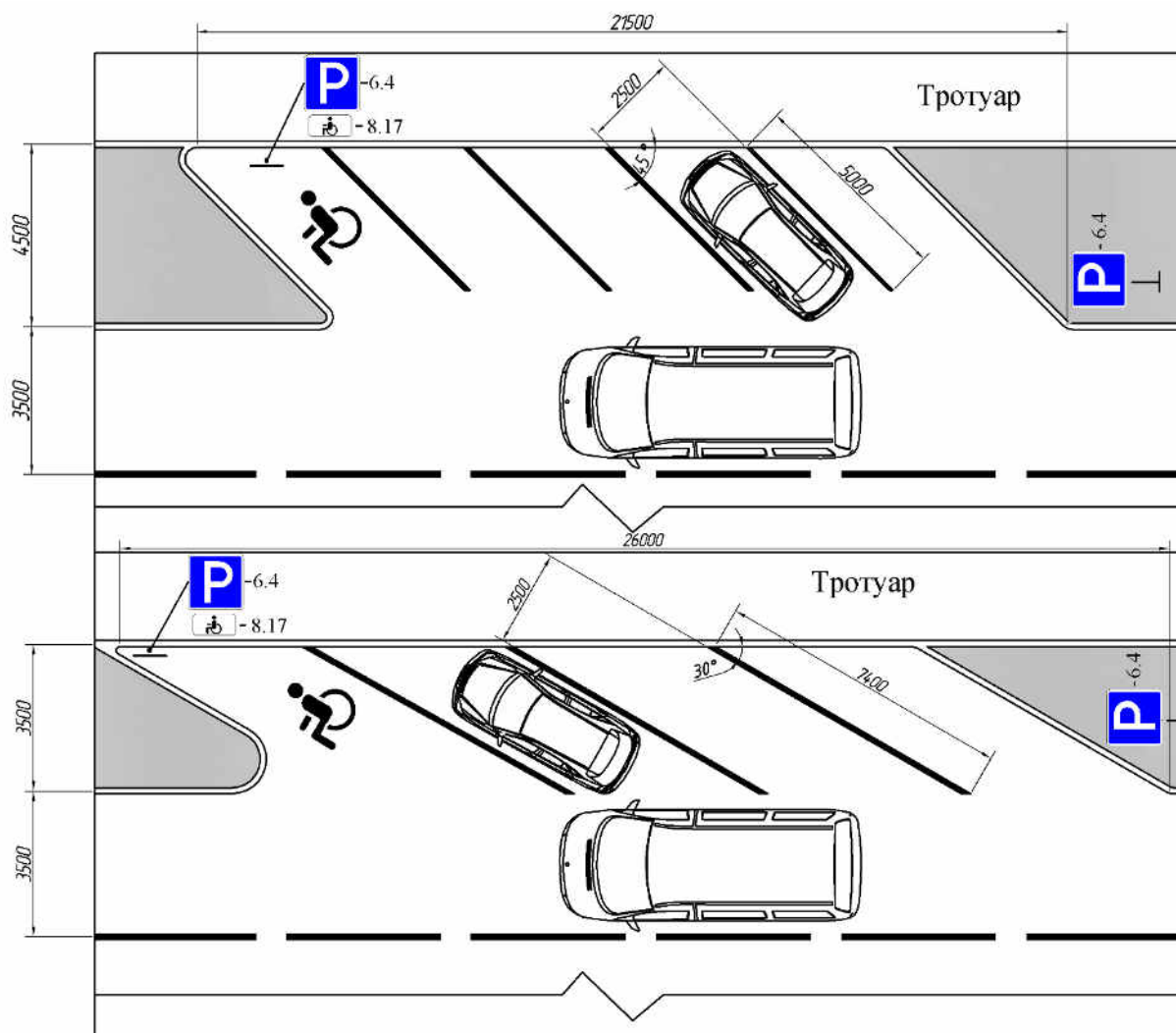


Рисунок 2.8.1 – Схема организации парковочного пространства

Проведенный анализ парковки транспортных средств в Юрьев-Польском районе выявил, что острый дефицит парковочного пространства в населенных пунктах отсутствует. Хранение автотранспорта на территории муниципального образования осуществляется в пределах участков объектов притяжения и на придомовых участках жителей. Расчет мест для хранения автомобилей в районах индивидуальной застройки не осуществляется, поскольку предполагается, что хранение ТС осуществляется на индивидуальных земельных участках, и обеспеченность составляет 100%. Несмотря на то, что в целом Юрьев-Польский район не является густонаселенным муниципальным образованием, с плотностью населения 18,25 чел./км<sup>2</sup>, на общем фоне выделяется населенный пункт г. Юрьев-Польский, с населением около 18 000 человек. С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения в данном населенном пункте и некоторых других, проектом КСОДД предлагается создание дополнительных парковочных мест:

Таблица 2.8.1 – Перечень мероприятий по организации и развитию парковочного пространства

№ п/п	Местонахождение	Тип парковки / схема размещения ТС	Кол-во машино-мест
1	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 68	на прилегающей территории	45
2	г. Юрьев-Польский, ул. Горького, 24	парковочный карман / под углом 90 градусов	10
3	г. Юрьев-Польский, ул. Луговая, 37	на прилегающей территории	25
4	г. Юрьев-Польский, ул. Луговая, 31	парковочный карман / под углом 90 градусов	10
5	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 51	парковочный карман / под углом 45 градусов	10
6	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 67	парковочный карман / под углом 90 градусов	10
7	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 30	парковочный карман / под углом 45 градусов	15
8	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 57	парковочный карман / под углом 45 градусов	10
9	г. Юрьев-Польский, ул. Покровская, 16	парковочный карман / под углом 45 градусов	7
10	г. Юрьев-Польский, пер. Богомолова, 10Б	на прилегающей территории	25
11	г. Юрьев-Польский, ул. Железнодорожная, 23	парковочный карман / под углом 90 градусов	7
12	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 21	парковочный карман / под углом 45 градусов	15
13	с. Косинское, ул. Школьная, 1 А	парковочный карман / под углом 45 градусов	10
14	с. Сима, ул. Богомолова, 41	парковочный карман / под углом 90 градусов	6
15	с Небылое, ул. Первомайская, 2	на прилегающей территории	10

Наглядное отображение места расположения проектируемых парковочных машино-мест показаны на рисунках 42 – 45 графической части КСОДД.

Также, необходимо предусмотреть обустройство дополнительных парковочных мест при реконструкции ГБУЗ ВО «Юрьев – Польская ЦРБ» и строительстве нового Комплексного центра социального обслуживания в районе ул. Чиркова.

В рамках разработки КСОДД для Юрьев-Польского района предложений по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) не предусматривается.

## **2.9 Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом**

Эффективное функционирование улично-дорожной сети муниципального образования невозможно без стабильной работы каждого из участков связанных между собой улиц и автомобильных дорог.

Как правило, базовыми критериями функционирования являются: показатели уровня безопасности; стабильность скоростного режима; минимальные задержки в движении; экологическая нагрузка транспортных потоков на окружающую среду.

В связи с чем, к основным мероприятиям, направленным на повышение эффективности функционирования сети дорог в целом, относят локально-реконструкционные мероприятия, включающие в себя следующие работы:

– нанесение дорожной разметки, которая позволяет регулировать движение автомобилей и пешеходов, а также повышает безопасность дорожного движения, особенно в темное время суток, когда водителю необходимо четко различать границы проезжей части и разделительную полосу встречного движения.

– устройство ограждений перильного типа, которые являются эффективным средством, предотвращающим выход пешеходов на проезжую часть. Основные параметры, технические требования и правила применения ограничивающих пешеходных ограждений установлены ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования». В соответствии с указанными стандартами пешеходные ограждения следует устанавливать:

а) на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;

б) напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей;

в) у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием с двух сторон дороги, на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке транспортных средств и 750 чел./ч — при запрещенной остановке или стоянке.

– устройство электроосвещения в соответствии с требованием ГОСТ Р 58107.1-2018 Освещение автомобильных дорог общего пользования. Нормы

и методы расчета с целью улучшения визуального ориентирования водителей в темное время суток;

- устройство краевых полос, позволяющих защитить от разрушения кромки проезжей части и обеспечить возможность регулярных заездов на нее транспортных средств;

- укрепление обочин, позволяет повысить пропускную способность автомобильных дорог, удобство и безопасность движения. В неблагоприятных грунтово-гидрологических условиях защищает земляное полотно от проникновения поверхностных вод, предохраняет проезжую часть дороги от разрушения и загрязнения, обеспечивает более полный перенос снега в зимний период, облегчает содержание дороги, а также организацию движения при проведении на проезжей части ремонтных работ.

- организация переходно-скоростных полос, дает возможность без помех для основного потока снизить скорость движения перед выездом с дороги (полоса торможения), либо повысить скорость (полоса разгона) и, не останавливаясь в процессе движения по участку маневрирования выбрать в основном потоке приемлемый интервал для осуществления маневра;

- устройство уширений на подъездах к пересечениям, позволяет сделать маневр поворота более безопасным и удобным;

- канализирование движения, позволяет разделить транспортные потоки вблизи перекрестка с помощью технического обустройства по траектории наиболее благоприятной с точки зрения безопасности маневрирования. Канализирование движения облегчает ориентировку водителей на сложных пересечениях или в местах, где лишняя площадь приводит к хаотичности движения из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта.

- реконструкционные мероприятия, связанные с вводом кругового движения, обеспечивают принудительное снижение скорости и исключают необходимость регулирования движения, а также устраняют конфликтные точки пересечения, сокращают число остановок и задержек транспортных средств. Обеспечивают непрерывность транспортного потока и позволяют избежать расходов на введение светофорного регулирования. Благодаря своим особенностям перекрестки с круговым движением отличаются значительно более высокой безопасностью, чем другие нерегулируемые узлы.

Для обеспечения гармоничного развития сети дорог на территории муниципального образования Юрьев-Польский район, а также повышения эффективности ее функционирования проектом КСОДД предусмотрены следующие мероприятия:

- 1) Нанесение или обновление горизонтальной дорожной разметки согласно требованиям ГОСТ Р 51256-2018 «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» на следующих участках УДС МО Юрьев-Польский район:

- ул. Владимирская, г. Юрьев-Польский;
- ул. Вокзальная, г. Юрьев-Польский;
- ул. Набережная, г. Юрьев-Польский;
- ул. Заводская, г. Юрьев-Польский;
- ул. Перфильева, г. Юрьев-Польский;
- ул. Горького, г. Юрьев-Польский;
- а/д 17 ОП МЗ 17 Н -720 «Сима – Коленово – Лучки»;
- а/д 17 ОП МЗ 17 Н -722 «Марково – Матвейцево – Спасское»;
- а/д 17 ОП МЗ 17 Н -737 «Федоровское – Красное Заречье».

2) устройство ограждений перильного типа, в первую очередь на пересечения близлежащих к объектам школьного и дошкольного образования. Так, на первоочередную перспективу в рамках данной КСОДД, рекомендуется оборудование следующих пересечений и участков в городе Юрьев-Польский:

- ул. Школьная – ул. Свободы, г. Юрьев-Польский;
- ул. Школьная (вдоль тротуара, расположенного в непосредственной близости к проезжей части), г. Юрьев-Польский.

Удерживающие и направляющие пешеходные ограждения позволят предотвратить выход пешеходов на проезжую часть автомобильной дороги, организовать перемещения пешеходов через дорогу, а также упорядочить их движение. Также, наличие пешеходных ограждений, кроме обеспечения безопасности дорожного движения, способствует повышению транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог: увеличению их пропускной способности и скорости движения транспортных средств.

Реализация вышеперечисленных мероприятий позволит повысить эффективность функционирования улично-дорожной сети на территории муниципального образования Юрьев-Польский район.

## **2.10 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительстве и обустройству пешеходных переходов**

### **2.10.1 Обеспечение движения пешеходов**

Качество пешеходной инфраструктуры является одним из наиболее важных аспектов, определяющих безопасность дорожного движения. Учитывая, что большая часть перемещений начинается с ходьбы пешком, данный вид инфраструктуры предъявляет высокие требования по надлежащей интеграции со всеми видами транспорта.

Проведённое натурное обследование территории, включающее анкетное интервьюирование участников движения позволило выявить основные недостатки, связанные с обеспечением передвижения пешеходов.

В ходе исследования было установлено, что пешеходные связи между территориями, очень часто весьма разрозненны, на пути движения пешеходов находится много проблемных участков, связанных с организацией тротуаров, расположение имеющихся пешеходных переходов не всегда соотносится с траекторией пешеходных потоков. Имеется много участков УДС, где тротуар отсутствует, либо находится в ненадлежащем состоянии. Очень часто движение пешеходов по тротуару может быть заблокировано припаркованными автомобилями. Из-за особенностей сложившейся застройки в некоторых местах тротуары имеют ненормативную ширину или на тротуарах размещаются опоры инженерных коммуникаций, произрастают деревья.

Перечисленные проблемы нарушают равномерный режим движения пешеходов, вынуждая иногда двигаться по проезжей части, в то время как, качественная и безопасная пешеходная инфраструктура предполагает разделение автомобильных и пешеходных потоков и их максимальную изоляцию друг от друга.

С учётом вышеизложенного, руководствуясь основными положениями, которые содержат «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации» от 30.07.2018 г., а также требованиями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» от 01.04.2020 г. и ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек» от 31.08.2015 г. и на территории муниципального образования необходимо проведение следующих видов мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности и улучшение условий движения пешеходов:

1) приведение в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек и других объектов пешеходной инфраструктуры. К



смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов.

Карта-схема тротуаров, требующих доведения до нормативного состояния представлена на рисунках 30 – 33 в графической части проекта. Сводный перечень указанных тротуаров с их привязкой к улично-дорожной сети и протяжённостью ремонтного участка представлен в таблице 2.10.1.

Таблица 2.10.1 – Мероприятий по ремонту тротуаров и пешеходных дорожек

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяжённость участка, км
1	ул. Заводская (от ул. Свободы до пер. Богомолова), г. Юрьев-Польский	0,36
2	ул. Артиллерийская (от ул. Покровская до д. 30), г. Юрьев-Польский	0,6
3	ул. Революции (от ул. Школьная до д. 9), г. Юрьев-Польский	0,1
4	пер. Садовый (от ул. 1 Мая до пер. Узкий), г. Юрьев-Польский	0,17
5	ул. Свободы (от ул. Заводская до ул. Перфильева)	0,15
Итого		1,38

2) строительство новых участков тротуаров и пешеходных дорожек (параметры проектируемых тротуаров следует выбирать исходя из нормативных требований и конкретных условий прохождения тротуара. При проектировании новых пешеходных дорожек и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения). Учитывая тесную взаимосвязь этих задач с мероприятиями по обеспечению пешеходной связности территории, конкретный перечень мероприятий приведён в п. 2.13 данной работы;

3) выделение зон, закрытых для движения транспортных средств. Приоритетными являются multifunctionальные территории с преобладанием культурной, рекреационной или общественно-деловой функций. Выбор территории для размещения зон пешеходного движения рекомендуется осуществлять на основе результатов комплексного анализа функционального зонирования перспективных подзон;

4) устройство дополнительных пешеходных переходов в одном и разных уровнях (подземные переходы и надземные переходы);

Сводный перечень мероприятий, связанных с обозначением жилых зон и устройством пешеходных переходов, установленных по результатам обследования территории, на основе анализа аварийности и проведения опросов населения, с учётом действующих нормативных документов представлен в таблице 2.10.2.

Таблица 2.10.2 – Мероприятия по обеспечению движения пешеходов

№ п/п	Место дислокации	Вид мероприятия
1	ул. Владимирская – ул. Шибанкова, г. Юрьев-Польский	Обустройство 2-х пешеходных переходов
2	ул. Свободы – ул. Заводская, г. Юрьев-Польский	Обустройство пешеходного перехода
3	ул. Заводская – ул. Артиллерийская, г. Юрьев-Польский	Обустройство пешеходного перехода
4	ул. Покровская – ул. Артиллерийская, г. Юрьев-Польский	Обустройство 2-х пешеходных переходов
5	ул. Свободы – ул. Покровская, г. Юрьев-Польский	Обустройство 2-х пешеходных переходов
6	ул. Шибанкова – ул. Горького, г. Юрьев-Польский	Обустройство 3-х пешеходных переходов
7	ул. 1 Мая (в районе д. 72), г. Юрьев-Польский	Обустройство пешеходного перехода
8	дорога по с. Шипилово №1 (в районе д. 24), с. Шипилово	Обустройство пешеходного перехода

5) повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД. В целях реализации данного мероприятия рекомендуется повсеместное постепенное переоборудование существующих пешеходных переходов в соответствии со следующими требованиями:

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков;
- обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему;
- использование систем с автономным искусственным освещением;
- установка светофоров П.1, П.2 на регулируемых пересечениях и пешеходных переходах вне перекрёстков. Светофоры П.1 и П.2 устанавливаются на тротуарах с обеих сторон проезжей части, а при наличии разделительной полосы или приподнятого островка безопасности - и на них, если число полос движения в одном направлении более двух.

б) обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения. В качестве основных технических средств, которыми должны быть оборудованы соответствующие участки УДС, рекомендуется использовать:

- тактильные дорожные указатели предназначены для предоставления инвалидам по зрению необходимой и достаточной информации,

способствующей самостоятельной ориентации в инфраструктуре городов, микрорайонов, поселков и других населенных пунктов, в том числе и на дорогах. Тактильные дорожные указатели размещают на тротуарах, проезжей части дорог;

– оборудование регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией;

7) обустройство участков УДС на подходах к пешеходным переходам вблизи учебных заведений и в местах с высокой интенсивностью пешеходных потоков дополнительными техническими средствами (ограничивающими ограждениями, светофорами типа Т.7.). Применение методов успокоения движения. Учитывая тесную взаимосвязь этих задач с мероприятиями по обеспечению маршрутов детей к образовательным учреждениям, мероприятиями по регулированию скоростного режима движения и работам, повышающим функционирование сети дорог в целом, их детальная проработка выполнялась в соответствующих подразделах;

В частности, рекомендуется устройство светофоров типа Т.7, на участке с повышенной интенсивностью транспортных и пешеходных потоков, по ул. 1 Мая (в районе д. 24), г. Юрьев-Польский.

8) устройство дополнительного освещения улично-дорожной сети. С целью обеспечения безопасности дорожного движения за счёт снижения количества аварийных ситуаций необходимо планомерное оснащение искусственным освещением всех пешеходных переходов;

В общем виде, пешеходные переходы рекомендуется оборудовать в соответствии со схемой, представленной на рисунке 2.10.2.

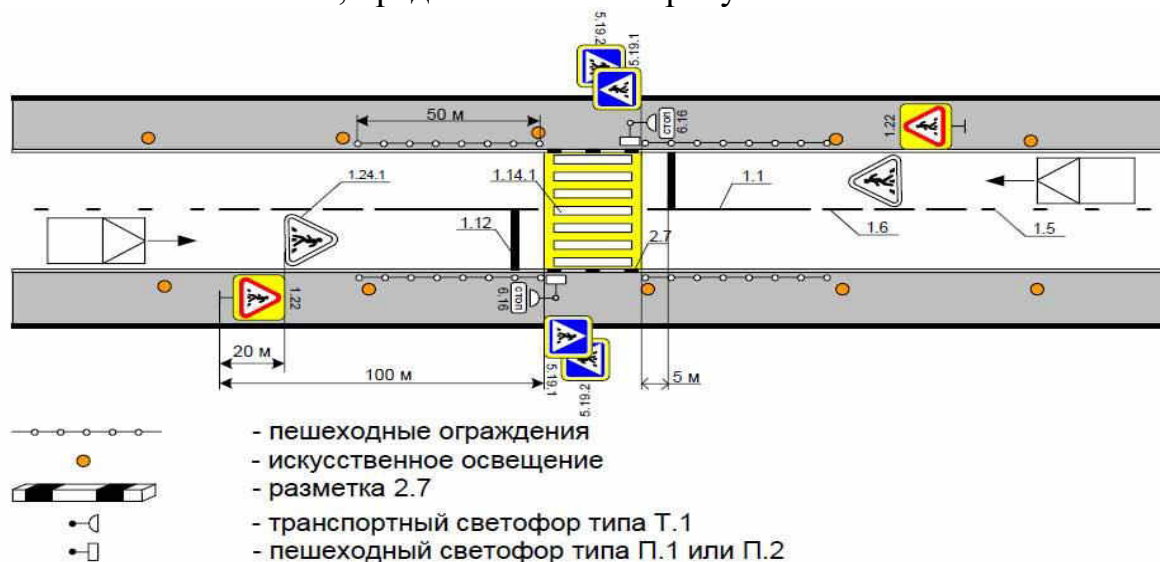


Рисунок 2.10.2 – Рекомендуемое оборудование пешеходного перехода

В дальнейшем долгосрочное развитие должно планироваться, основываясь на реализованных мероприятиях, с учётом произошедшей корректировки транспортных и пешеходных потоков.

## 2.10.2 Обеспечение движения велосипедистов

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения и хорошей альтернативой моторизованному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию муниципального образования.

Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», велодорожки как отдельный вид транспортного проезда необходимо проектировать в виде системы, включающей в себя обособленное прохождение, или непосредственно по УДС.

Проектирование велосипедных дорожек осуществляется в соответствии с требованиями ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования».

Целями создания велотранспортной инфраструктуры являются:

- повышение удобства передвижения на расстояния до 10-15 км;
- повышение доступности территорий;
- решение транспортных, экологических, социальных проблем;
- сокращение затрат на здравоохранение;
- повышение качества среды обитания за счет сокращения числа поездок на автомобилях на расстояния до 10-15 км.

По результатам анализа планировочной структуры улично-дорожной сети муниципального образования и расположения мест притяжения, руководствуясь ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования» создание велотранспортной инфраструктуры на территории населенных пунктов, входящих в состав муниципального образования, Юрьев-Польский район считается экономически не целесообразным, ввиду низкой интенсивности движения ТС и велосипедистов на территории населенных пунктов.

## **2.11 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах**

Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30.07.2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» в качестве одного из мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования указаны предложения по скоростному режиму движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах.

Как правило, оптимизация скоростей движения связана с воздействием на скоростной режим транспортных средств с целью обеспечения безопасности движения или повышения пропускной способности дороги и скорости сообщения. В зависимости от конкретных целей, предложения по оптимизации скоростных режимов движения могут заключаться как в введении локальных скоростных ограничений и применения методов «успокоения движения» направленных на снижение скорости движения ТС, так и в повышении (обеспечении) существующего скоростного режима.

Обеспечение установленных скоростей движения тесно связано с мероприятиями по устранению факторов опасности и процессами, повышающими эффективность функционирования сети дорог в целом, которые были рассмотрены в предыдущих разделах данной КСОДД.

В перечень наиболее часто применяемых мероприятий, осуществляющих прямое воздействие на режим движения с целью снижения скорости, входят:

- установка дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения ТС;
- устройство искусственных неровностей (ИН);
- изменение эффективной ширины проезжей части;
- устройство шумовых и светозумовых полос.

Ограничение скорости – один из наиболее распространенных методов регулирования дорожного движения, который применяется для повышения уровня его безопасности во многих странах мира. Несмотря на то, что обоснованное местное ограничение скорости является одним из эффективных средств регулирования дорожного движения, установка знака ограничения скорости, как правило, должна рассматриваться в качестве временной меры, до устранения причин, вызвавших необходимость такого ограничения. Установку знаков следует осуществлять согласно правилам, содержащимся в ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Устройство искусственных неровностей является действенной мерой по принудительному снижению скорости движения транспортных средств. В тоже время, при назначении мероприятий по установке ИН следует учитывать, что не допускается устраивать ИН в следующих случаях:

- на остановочных площадках общественного транспорта или соседних с ними полосах движения и отгонах уширений проезжей части;
- на мостах, путепроводах, эстакадах, в транспортных тоннелях и проездах под мостами;
- на расстоянии менее 100 м от железнодорожных переездов;
- на магистральных дорогах скоростного движения в городах и магистральных улицах общегородского значения непрерывного движения;
- на подъездах к больницам, станциям скорой медицинской помощи, пожарным станциям, автобусным и троллейбусным паркам, гаражам и площадкам для стоянки автомобилей аварийных служб и другим объектам сосредоточения специальных транспортных средств;
- над смотровыми колодцами подземных коммуникаций.

Установку искусственных неровностей следует осуществлять строго в соответствии с правилами, указанными в ГОСТ Р 52605-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения». Искусственные неровности необходимо устраивать за 10-15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений. Искусственные неровности допускается устраивать на основе анализа причин аварийности на конкретных участках дорог с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий:

- в начале опасного участка перед детскими и юношескими учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами и др.;
- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее, установленное знаками 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 5.3.1 «Зона с ограничением максимальной скорости», 5.21 «Жилая зона»;
- перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств, приближающихся по пересекаемой дороге, на расстоянии от 30 до 50 м до знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»;
- по всей зоне действия знака 1.23 «Дети» через 50 м друг от друга.

Допускается совмещение ИН монолитной конструкции трапецевидного профиля с наземными нерегулируемыми пешеходными переходами вблизи детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, детских площадок на улицах местного значения в жилых кварталах городов с обеспечением прохода пешеходов по центральной горизонтальной площадке ИН шириной не менее 4 м.

Особое внимание необходимо уделять соответствию геометрических параметров размещаемых ИН и установленной максимально допустимой скорости движения на участке дороги, при этом, следует учитывать наличие регулярного движения безрельсовых маршрутных транспортных средств.

Применение методов изменения эффективной ширины проезжей части позволяет существенно повысить уровень безопасности движения на

локальном участке при сравнительно небольших затратах. Наибольшая результативность данных методов достигается при использовании данного метода в зонах наземных пешеходных переходов.

Нанесение шумовых и светошумовых полос, в отличие от искусственных неровностей, при проезде которых водители просто вынуждены снижать скорость, направлено в первую очередь на повышение внимания водителя к дорожной обстановке, которая может потребовать изменить режим движения для исключения аварийной ситуации. Значительный мировой опыт применения шумовых полос, свидетельствует о высокой эффективности данного метода. Порядок устройства шумовых полос регламентируется ГОСТ 33025-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Полосы шумовые. Технические условия».

Результаты анализа параметров дорожного движения, отражённые в разделах 1.6, 1.8 и анализ аварийности, произведённый в разделе 1.10 показали отсутствие необходимости в искусственном повышении скоростного режима. Проведенное транспортное обследование территории позволило установить, что к настоящему моменту на участках дорог и улиц местного значения муниципального образования Юрьев-Польский район требуется обеспечение установленных скоростей движения, расстановка знаков в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019 и дополнительная оптимизация скоростного режима, направленная на понижение скорости движения транспортных средств по ряду локальных участков.

С учётом вышеизложенного, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования необходимо привести в соответствие требованиям ГОСТ Р 52289-2019 и утверждённым проектам ОДД существующие схемы ограничения скорости, а также ввести дополнительные меры по устройству (переоборудованию) искусственных дорожных неровностей и принудительному снижению скорости транспортных средств за счёт установки знаков ограничения скорости. В первую очередь работу требуется провести на следующих характерных участках улично-дорожной сети:

- перед учреждениями дошкольного и школьного образования (в местах, где к настоящему времени технические средства отсутствуют, либо представлены в неполном объёме);
- на городских магистралях перед выявленными на основе анализа аварийности опасными участками.

При расстановке технических средств в зоне пешеходного перехода следует учитывать рекомендации и примеры применения элементов обустройства в зоне пешеходного перехода ( типовые схемы организации дорожного движения), содержащиеся в Письме МВД РФ №13/6-160 «О создании условий для комфортного движения пешеходов» и ОДМ 218.6.025-2017 «Методические рекомендации по выбору эффективных некапиталоемких мероприятий по снижению аварийности в местах концентрации ДТП на автомобильных дорогах общего пользования».

Детальный перечень мест предполагающих проведение мероприятий по регулированию режимов движения за счёт установки дополнительных технических средств содержится в таблицах 2.11.1, 2.11.2.

Таблица 2.11.1 – Список мест установки дополнительных знаков ограничения скорости и искусственных неровностей

№ п/п	Адрес мероприятия	Вид мероприятия
1	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, на участке от пер. Садовый до ул. Горького	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (4 шт)
2	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, на участке от дома № 113 до ул. Горького, вблизи территории МБУДО «Юрьев-Польская детская школа искусств»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт)
3	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, на участке от дома №76 до дома №145, вблизи территории МБДОУ «Детский сад №4»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (4 шт)
4	г. Юрьев-Польский, ул. Вокзальная на подъездах к ИН, вблизи территории МБДОУ «Детский сад №9	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт)
5	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, на участке от дома №59 до дома №96	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт)
6	г. Юрьев-Польский, ул. Школьная, на участке от ул. Артиллерийская, в сторону ул. Комсомольская, вблизи МБДОУ «Детский сад №2 «Родничок»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
7	г. Юрьев-Польский, ул. Школьная, на участке от дома №14 до ул. Набережная, вблизи МБОУ «Школа №2» в зоне действия знаков 1.23 «Дети»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
8	г. Юрьев-Польский, ул. Покровская, в районе дома №6	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт)
9	г. Юрьев-Польский, ул. Свободы, от дома №87 до ул. Покровская	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт)
10	г. Юрьев-Польский, ул. Горького, на участке от ул. Шибанкова до ул. Павших Борцов, вблизи территории МБОУ «Школа №3»	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт)
11	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, от пер. Садовый в сторону ул. Школьная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт)
12	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, в районе дома №42, в сторону ул. Школьная	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (1 шт)
13	с. Шипилово, а/д 17-256 ОП МР 19 «Шипилово – Парша», на подъездах и вдоль территории МБОУ «Шипиловская ОШ»;	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 40 км/ч (2 шт) Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» - 20 км/ч (2 шт)
14	с. Шипилово, а/д 17-256 ОП МР 19 «Шипилово – Парша», у проектируемого пешеходного перехода вблизи территории МБОУ «Шипиловская ОШ»;	Установка и обустройство ИН (2 шт)

Наглядное отображение территориального расположения назначенных мероприятий представлено в графической части проекта на рисунках 8 – 12.



## 2.12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности территории

Транспортная связность, или уровень развития транспортной инфраструктуры – один из наиболее важных факторов, который влияет на развитие городов и регионов в целом. Высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики района и повышению благосостояния населения. Транспортная сеть города или муниципального образования должна обеспечивать высокую скорость, комфорт и безопасность передвижения между городскими районами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сети.

В общем виде понятие связности определяется как наличие «альтернативных маршрутов проезда из одной точки сети в другую. Высокая степень связности УДС обеспечивает удобные для населения корреспонденции делового, социально-бытового и культурно-рекреационного назначения, а также оптимальное распределение трафика по сети и, соответственно, минимизацию задержек и экологических экстерналий. Низкая степень связности УДС всегда сопровождается значительными перепробегами транспорта, а также возникновением так называемых «узких мест», то есть критических сечений сети, становящихся точками формирования транспортных заторов.

Анализ смоделированной матрицы корреспонденции и параметров существующих схем организации дорожного движения в муниципальном образовании показал, что улично-дорожная сеть муниципального образования Юрьев-Польский район имеет достаточно развитую инфраструктуру, на основании чего можно говорить о высоком уровне транспортной связности. Однако, учитывая социально-экономические особенности муниципального образования, задача повышения транспортной и пешеходной связности территорий актуальна и на текущий момент.

При оценке существующей дорожно-транспортной ситуации и определении проблемных областей использовались результаты изохронного анализа транспортной доступности, выполненного программными средствами в разработанной макромоделе муниципального образования. Изохроны описывают места, которые можно достичь из одного исходного пункта в течение одного и того же промежутка времени.

Графическое отображение происходит посредством классификации рассчитанных временных интервалов в элементах сети. Помимо времени в пути, расчет изохрон может основываться на таких дополнительных параметрах, как сопротивление на отрезках и в узлах. Это позволяет использовать изохроны для анализа досягаемости.

Если для расчета изохрон выбрано несколько объектов сети, то для каждого участка отрезка рассчитываются кратчайшие пути из выбранных объектов сети. Самый короткий из этих путей определяет, к какому интервалу

достижимости присваивается объект сети. Пример построения изохроны транспортной доступности, используемый при анализе показан в графической части КСОДД на рисунках 48 – 50.

Согласно сведениям, предоставленным Управлением автомобильных дорог Администрации Владимирской области (ГБУ «ВЛАДУПРАДОР») в ответе на запрос от 26.10.2020г. №921 (вх. №04-8680 от 19.11.2020 г.), на 2021 год запланированы следующие мероприятия:

- капитальный ремонт автомобильной дороги Владимир – Юрьев-Польский – Переславль – Залесский с заменой сборной ж/б трубы на км 58+059 в Юрьев-Польском районе Владимирской области;
- капитальный ремонт автомобильной дороги Владимир – Юрьев-Польский – Переславль – Залесский с заменой сборной ж/б трубы на км 58+438 в Юрьев-Польском районе Владимирской области;
- ремонт автомобильной дороги Юрьев-Польский – Кольчугино на участке 9-11 км в Юрьев-Польском районе Владимирской области;
- ремонт автомобильной дороги Юрьев-Польский – Кольчугино на участке 12-13 км в Юрьев-Польском районе Владимирской области;
- восстановление автобусных остановок на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в Юрьев-Польском районе Владимирской области (Сима – Колоново – Лучки км 0+771 (лево) (Сима), Сима – Колоново – Лучки км 3+592 (лево) (Колоново), Матвейцево – Каменка км 7+262 (право) (Каменка), Марково – Матвейцево – Спасское км 8+01 5 (право)(Спасское), Марково – Матвейцево – Спасское км 8+546 (лево) (Спасское), Марково-Нестерово км 2+742 (лево) (Нестерово)).

В 2022 году запланировано:

- восстановление автобусных остановок на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в Юрьев-Польском районе Владимирской области;
- ремонт мостового перехода через р. Колокша на км 0+285 автомобильной дороги Колокольцево – Калиновка в Юрьев-Польском районе Владимирской области.

В 2023 году запланировано:

- устройство искусственного освещения с. Шипилово на автомобильной дороге «Владимир – Юрьев-Польский» – Малолучинское-Шипилово в Юрьев-Польском районе Владимирской области;
- восстановление автобусных остановок на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения в Юрьев-Польском районе Владимирской области.

Отдельно следует обозначить пешеходную связность – качество среды, характеризующее степень её приспособленности для пешеходов. Повышение степени пешеходной доступности способствует уменьшению нагрузки на пассажирский транспорт, снижению случаев использования личного автотранспорта, а также повышает физическую активность и здоровье граждан.

Основные пешеходные связи обеспечивают связь жилых, общественных, производственных и иных зданий с остановками общественного транспорта, учреждениями культурно-бытового обслуживания, рекреационными территориями, а также связь между основными пунктами тяготения в составе общественных зон и объектов рекреации.

Второстепенные пешеходные связи обеспечивают связь между застройкой и элементами благоустройства (площадками) в пределах участка территории, а также передвижения на территории объектов рекреации (сквер, бульвар, парк, лесопарк). Ширина второстепенных пешеходных коммуникаций принимается порядка 1,0 - 1,5 м.

При этом на степень пешеходной доступности влияет наличие или отсутствие различных элементов пешеходной инфраструктуры, а также их качество, развитость общественного транспорта, дорожные условия и вероятность возникновения ДТП.

В тоже время, реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с реконструкцией, вышедших за нормативные значения, участков пешеходных дорожек, обустройством пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и только затем, предполагает поэтапное расширение за счёт введения новой сети пешеходных дорожек.

Мероприятия по повышению пешеходной связности в муниципальном образовании Юрьев-Польский район, предложенные в рамках разработки данной КСОДД, представлены в таблице 2.12.1.

Таблица 2.12.1 – Мероприятия по строительству тротуаров на территории муниципального образования Юрьев-Польский район

№ п/п	Наименование улицы (участка)	Протяженность участка, км
1	ул. Чехова (от д. 4В до д. 12А) (четная сторона), г. Юрьев-Польский	0,53
2	ул. Чехова (от д. 11 до пер. Вокзальный) (нечетная сторона), г. Юрьев-Польский	0,18
3	пер. Вокзальный (нечетная сторона), г. Юрьев-Польский	0,31
4	ул. Железнодорожная (от пер. Вокзальный до ул. Станционная), г. Юрьев-Польский	0,08
5	ул. Станционная, г. Юрьев-Польский	0,12
6	ул. Заводская (от ул. Артиллерийская до ул. Свободы) (четная сторона), г. Юрьев-Польский	0,32
7	ул. Артиллерийская (от ул. Заводская до ул. Покровская), г. Юрьев-Польский	0,33
8	ул. Покровская (от ул. Строителей до ул. Свободы) (нечетная сторона), г. Юрьев-Польский	0,7
9	ул. Артиллерийская (от ул. Покровская до ул. Школьная), г. Юрьев-Польский	0,64
10	ул. Павших Борцов (от ул. Горького до пер. Промышленный), г. Юрьев-Польский	0,3

Продолжение таблицы 2.12.1

11	пер. Подгорный (от ул. 1 Мая до ул. Заречная), г. Юрьев-Польский	0,41
12	ул. Заречная (от пер. Подгорный до ул. Чиркова), г. Юрьев-Польский	0,375
13	дорога по селу Красное №4 (четная сторона)	0,38
14	дорога по с. Ополье №3 (от д. 4 до а/д «Юрьев-Польский - Горки» - Ручейки - Ополье) с.Ополье	0,47
15	вдоль а/д «Юрьев-Польский - Горки» - Ручейки - Ополье) с.Ополье	0,38
16	ул. Богомолова, с. Сима	0,54
17	ул. Полевая (от ул. Школьная до ул. Молодежная), с. Горки	0,14
18	ул. Гагарина (от ул. Центральная до ул. Полевая), г. Юрьев-Польский	0,51
19	ул. Школьная, с. Городище	0,44
20	ул. Центральная, с. Городище	0,65
21	ул. Хивинская, с. Андреевское	0,4
22	дорога по с.Шихобалово №7	0,14
23	дорога по с.Шихобалово №8	0,27
24	дорога по с.Шихобалово №1	0,55
25	ул. Овражная, г. Юрьев-Польский	0,2
26	ул. Свободы (от ул. Овражная до д. 133), г. Юрьев-Польский	0,09
27	ул. Южная, г. Юрьев-Польский	0,76
28	ул. Артиллерийская (от ул. Заводская до ул. Южная), г. Юрьев-Польский	0,38
29	ул. Комсомольская (от ул. Покровская до ул. Южная), г. Юрьев-Польский	0,68
30	ул. Перфильева (от ул. Строителей до ул. Артиллерийская), г. Юрьев-Польский	0,42
31	ул. Строителей, г. Юрьев-Польский	0,36
32	пер. Петропавловский, г. Юрьев-Польский	0,4
33	ул. Некрасовская (от ул. Заречная до с. Красное), г. Юрьев-Польский	0,85
34	пер. Цветочный (нечетная сторона), с. Сима	0,42
35	ул. Советская (от ул. Строителей до ул. Владимирская) (четная сторона), с. Сима	0,74
36	ул. Центральная (от ул. Школьная до ул. Механическая), г. Юрьев-Польский	0,41
37	ул. Центральная, с. Косинское	0,32
38	ул. Школьная, с. Косинское	0,58
39	ул. Школьная, с. Сосновый Бор	0,43
40	ул. Центральная, с. Сосновый Бор	0,32

Продолжение таблицы 2.12.1

41	ул. Центральная №1 (четная сторона), с. Энтузиаст	0,82
42	ул. Центральная №1 (нечетная сторона), с. Энтузиаст	0,26
43	ул. Дорожная, г. Юрьев-Польский	0,29
44	ул. Владимирская, г. Юрьев-Польский	0,49
45	пер. Садовый (от пер. Речной до ул. Свободы), г. Юрьев-Польский	0,56
46	пер. Подгорный (от ул. 1 Мая до ул. Западная), г. Юрьев-Польский	0,32
47	ул. Красносельская (от пер. Подгорный до д. 66), г. Юрьев-Польский	0,75
48	ул. Пролетарская (от пер. Подгорный до д. 66), г. Юрьев-Польский	0,72
Итого		20,735

Схемы расположения назначенных мероприятий по повышению пешеходной связности на территории муниципального образования представлены в графической части КСОДД на рисунках 30 – 33.

Реализация предложенных мероприятий позволит повысить уровень комфорта, удобства и безопасности перемещений жителей и гостей населенных пунктов, входящих в состав муниципального образования.

## **2.13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств**

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения. Эффективность этих перевозок с одной стороны зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Развитие МПТ не только выдвигает ряд задач перед специалистами по организации движения, но оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения. Четкая работа МПТ позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями в первую очередь для трудовых поездок и этим снизить загрузку УДС. Таким образом, грамотная организация пассажирских перевозок и сокращение времени движения подвижного состава на маршрутах являются в настоящее время глобальным вопросом для организации всего движения.

Маршрутная система пассажирского транспорта должна отвечать следующим основным требованиям:

- соответствовать пассажиропотоку по направлениям и обеспечивать такое принудительное распределение его по сети, при котором наилучшим образом обеспечивалась бы прямолинейность поездок пассажиров, минимальное время и полное соответствие интенсивности движения пропускной способности всех участников транспортной сети;

- возможность работы с минимальным мешающим влиянием на жизнедеятельность обслуживаемой территории;

- обеспечивать реализацию максимальной расчётной технической и эксплуатационной скоростей подвижного состава, возможность её повышения за счёт реорганизации движения, гибкого регулирования с помощью средств современной вычислительной техники и проведения других мероприятий по совершенствованию системы организации движения.

Главным условием работы маршрутной системы должно быть

обеспечение наименьшей пересадочности сообщений, наименьшего коэффициента непрямолинейности поездок, минимального интервала между транспортными средствами и максимальной скорости сообщения.

Дорожные знаки, установленные на автобусных остановках, должны быть выполнены и установлены по п. 5 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 N 121-ст) (ред. от 09.12.2013), которые размещают по п. 5 ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Автобусные остановки, расположенные на территории Юрьев-Польского района, должны соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

Схема маршрутов движения общественного транспорта, действующих на территории Юрьев-Польского района показана в графической части КСОДД на рисунках 13 – 17.

Оснащённость мест остановок общественного транспорта является приоритетным направлением при обеспечении безопасности и комфорта пешеходов (пассажиров), т.к. в силу специфики они являются местами притяжения и скопления людей.

Поскольку, системы обслуживания маршрутного транспорта являются неотъемлемой частью УДС, то для обеспечения требуемого уровня безопасности и удобства необходимо провести комплекс мероприятий по обустройству остановочных павильонов общественного транспорта в соответствии с нормативами. При этом, как уже было сказано ранее, с учётом того, что все дороги находящиеся на территории городской агломерации подвергаются повышенному антропогенному воздействию за счёт интенсивных пешеходных потоков и увеличенному количеству объектов обслуживания населения находящихся в непосредственной близости проезжей части, при определении нормативных значений по уровням

категорийности, категорию дороги по возможности следует принимать выше существующей и не ниже III категории.

Для эффективной реализации данных мер рекомендуется актуализировать и утвердить реестр всех мест остановок общественного транспорта на территории Юрьев-Польского района. В состав остановки общественного транспорта должны входить следующие элементы: остановочная площадка; посадочная площадка; площадка ожидания (для дорог I-III категорий); заездной карман; тротуары и пешеходные дорожки; пешеходный переход; автопавильон; скамьи; урны для мусора; технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения); освещение.

Также рекомендуется выполнение следующих требований:

- пунктов 8.4.9 - 8.4.14 «СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001»;

- приказа Минтранса России от 1 декабря 2015 г. N 347 Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи;

- пунктов 7.3.1 - 7.3.16 ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства»;

- пункта 3.1.9 ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

Реализация данных мероприятий приведет к повышению уровня удобства и безопасности работы общественного транспорта.



## **2.14 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения**

Мероприятия по организации системы мониторинга ДД в муниципальном образовании разрабатываются на основе положений правовых актов и нормативных документов по организации дорожного движения, приведённых в списке использованных источников проекта [1-4, 14, 15, 23, 35-55].

Автодорожная сеть на территории муниципального образования Юрьев-Польский район представлена автодорогами общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения (см. Приложение В, Т.1 проекта).

Организация и мониторинг дорожного движения (ДД) на автодорогах регионального и межмуниципального значения относятся к полномочиям Департамента транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области, на автодорогах общего пользования местного значения – к полномочиям Управления по развитию инфраструктуры и ЖКХ администрации муниципального образования Юрьев-Польский район [1, ст. 6, 7].

Основу организации системы мониторинга ДД в муниципальном районе составляют положения Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, Порядка мониторинга дорожного движения [3, 35].

В границах Юрьев-Польского района предлагается осуществлять обследование ДД на УДС городского поселения Юрьев-Польский:

- пересечение автодорог ул. Железнодорожная, ул. Станционная и пер. Вокзальный;
- пересечение автодорог ул. Свободы и пер. Вокзальный;
- пересечение автодорог ул. Свободы и ул. Заводская;
- пересечение автодорог ул. Артиллерийская и ул. Покровская;
- пересечение автодорог ул. Артиллерийская и ул. Школьная;
- пересечение автодорог ул. Школьная и ул. 1 Мая;
- пересечение автодорог ул. 1 Мая и ул. Горького;
- пересечение автодорог ул. 1 Мая и 17А-1.

Эти пересечения характеризуются наибольшей транспортной загрузкой и относятся к категории автодорог общегородского значения непрерывного движения.

В городском поселении Юрьев-Польский обследование ДД требуется осуществлять и в поперечном профиле перечисленных улиц.

На межселенной территории муниципального района автодороги общего пользования местного значения имеют категории не выше IV и не подлежат обследованию.

Участки автодорог, обеспечивающие кратчайшие связи городского поселения с другими поселениями обеспечиваются автодорогами межмуниципального значения и относятся к полномочиям Департамента транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области.

Мониторинг ДД необходимо проводить не реже одного раза в год в сроки, согласованные с Департаментом транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области.

Применение пунктов автоматизированного учета интенсивности ДД, оборудованных стационарными детекторами транспорта, обосновано в случае организации постоянных автоматизированных процессов измерения, сбора, накопления, обработки измеренных статистик и оценивания основных параметров ДД, для чего требуется создание и содержание автоматизированной системы мониторинга, требующая большие вложения на создание и определённые затраты на содержание такой системы.

Как правило, создание автоматизированной системы мониторинга рассматривается как функциональная подсистема АСУДД, создание которой в перспективе на территории муниципального района не планируется. В этой связи мероприятия по размещению стационарных детекторов транспорта в интересах мониторинга ДД не рассматриваются.

Предлагается, с учётом текущих и прогнозных значений интенсивности ДД и загруженности УДС городского поселения, для решения задач мониторинга ДД на период проектирования в муниципальном районе применять кратковременный учет интенсивности ДД на временных пунктах учета автоматизировано или визуально в соответствии ГОСТ 32965 [54].

При этом в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29 декабря 2018 г. № 487 «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним» для мониторинга ДД в муниципальном районе необходимо прибегнуть к услугам специальных организаций, обеспеченных необходимыми средствами, методиками и специалистами.

Результатом обработки данных обследования ДД является сформированные таблицы передачи отчетных данных об основных параметрах ДД в электронном виде, готовых к передаче по каналам передачи данных, содержательного и формального преобразования и выдачи на печать:

1. Таблица № 1 передачи отчетных данных обследования интенсивности движения транспортных средств на пересечении (для каждого установленного пересечения, по направлениям движения, в течение суток);

2. Таблица № 2 передачи отчетных данных обследования интенсивности движения пешеходов на переходе (на каждом обследуемом переходе, в обоих направлениях, в течение суток);

3. Таблица № 3 передачи отчетных данных обследования интенсивности и состава движения транспортных средств в поперечном профиле дороги (для каждой обследуемой дороги);

4. Таблица № 4 передачи отчетных данных обследования с применением контрольных транспортных средств по каждому опорному участку (суточная, при использовании контрольных транспортных средств, организации, осуществляемой обследование по договору).

Рекомендуемые образцы таблиц приводятся в Приложении № 1 к Порядку мониторинга дорожного движения.

Для обеспечения безопасного хранения данных мониторинга ДД Управлению по развитию инфраструктуры и ЖКХ администрации муниципального образования Юрьев-Польский район требуются выделить специальное помещение для реализации следующих мероприятий:

1) создание и администрирование локальной (распределённой) системы управления базой данных (СУБД), обеспечивающая:

– ведение базы данных (БД), содержащей данные и учётные сведения о параметрах и основных параметрах ДД (далее – Данные);

– накопление, актуализация и безопасное хранение Данных;

– формирования требуемых выходных форм документальных отчётов для анализа и передачи их органам МСУ, другим авторизованным пользователям в соответствии с политикой информационной безопасности;

– безопасное хранение учётных сведений об основных параметрах ДД в течение 15 лет [3, п.10].

2) соблюдение периодичности обследования ДД с целью актуализации учётных сведений об основных параметрах ДД в БД. В соответствии с Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета актуализация учётных сведений об основных параметрах ДД осуществляется не реже одного раза в год [3]. Кроме этого, в соответствии с Правилами подготовки документации по организации дорожного движения требуется проводить учёт основных параметров ДД в случае изменения дорожно–транспортной ситуации в муниципальном образовании, но не реже чем один раз в пять лет, одновременно с корректировкой КСОДД [4];

3) создание и администрирование комплексной системы защиты Данных в соответствии с принципами построения систем защиты информации, требованиями законодательства РФ, стандартами информационной безопасности, определяемыми документами ФСТЭК, разработанной политикой информационной безопасности объекта с СУБД [37-40].

В соответствии с требованиями ФСТЭК построение систем защиты информации осуществляется только лицензиатом по защите информации и в соответствии с Положением по аттестации объектов информатизации по требованиям информационной безопасности после согласования с органами МСУ политики информационной безопасности [50].

Итоги мониторинга ДД в виде учетных сведений об основных параметрах ДД в электронном виде представляются оператору информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК) через Департамент транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области.

Также, учетные сведения об основных параметрах ДД могут передаваться в органы внутренних дел на основании запроса, другим пользователям, определяемых политикой информационной безопасности администрации муниципального района.

Анализ основных параметров дорожного движения в интересах дорожной деятельности муниципального района осуществляется посредством сопоставления данных мониторинга ДД с допустимыми и критическими значениями параметров ДД в соответствии со шкалой, приведённой в приложении № 2 к Порядку мониторинга дорожного движения [35].

**2.14.1 Аспекты правовых актов и распорядительных документов по организации системы мониторинга дорожного движения.** В соответствии с Федеральным законом от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка, накопление и анализ данных об основных параметрах дорожного движения [1, ст.3].

Данные мониторинга дорожного движения (ДД) используются при решении задач планирования и управления муниципальными образованиями, в том числе развитием его транспортной инфраструктуры [1, ст.10, 36, п.4].

- обеспечение потребностей государства, юридических лиц и граждан в достоверной информации о состоянии ДД (в соответствии с условиями доступа к конфиденциальной информации);
- выявление и прогнозирование развития процессов, влияющих на состояние и эффективность ОДД;
- определение мероприятий по совершенствованию ОДД МО;
- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексных схем и проектов ОДД МО;
- контроль в сфере ОДД, оценка состояния ДД и качества реализации комплекса мероприятий по обеспечению эффективности ОДД.

Также потенциальными потребителями по официальному запросу результатов мониторинга ДД являются организации по эксплуатации

автодорог, проектные и строительные организации, органы Министерства внутренних дел, службы оперативного реагирования, водители и пешеходы.

В муниципальном образовании Юрьев-Польский район автодорожная сеть представлена автодорогами общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения (см. Приложение В, Т.1 проекта).

Организация и мониторинг ДД, установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации ДД на автодорогах регионального значения относятся к полномочиям органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области организации дорожного движения – Департамента транспорта и дорожного хозяйства Владимирской области [1, ст.6].

Организация и мониторинг ДД, установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации ДД на автодорогах общего пользования местного значения относятся к полномочиям органов МСУ, т. е. Управления по развитию инфраструктуры и ЖКХ администрации муниципального образования Юрьев-Польский район [1, ч.1 ст.7].

Мероприятия по организации мониторинга ДД разрабатываются на основе положений правовых актов и нормативных документов по организации дорожного движения, приведённых в списке использованных источников проекта [1-4, 14, 15, 23, 35-55].

В соответствии с пунктом 4 Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета (постановление Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 года №1379) утверждён Порядок мониторинга дорожного движения (приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2019 года №114) [3, 35].

В границах Юрьев-Польского района осуществляется обследование ДД в отношении [35, п.11]:

- транспортных средств и пешеходов на дорогах, участках дорог городского поселения Юрьев-Польский;
- отдельных функциональных и (или) территориальных зон в составе УДС городского поселения Юрьев-Польский;
- автомобильных дорог на межселенных территориях в границах муниципального района.

Обследование ДД в границах городского поселения осуществляется в отношении следующих категорий дорог:

- а) магистральные городские дороги скоростного и регулируемого движения;
- б) магистральные улицы общегородского значения непрерывного и регулируемого движения;
- в) участки дорог вне зависимости от категории,
  - пересекающие естественные и искусственные преграды, включая участки, проходящие через мосты, тоннели, эстакады, железнодорожные переезды;

– обеспечивающие кратчайшие связи между территориальными и (или) функциональными зонами, расположенными на территории городского поселения;

– обеспечивающие кратчайшие связи городского поселения с другими поселениями.

В городском поселении Юрьев-Польский обследование дорожного движения требуется осуществлять и в поперечном профиле улиц и городских дорог районного значения [35, п. 12].

На межселенных территориях в границах муниципальных районов обследование ДД необходимо осуществлять на следующих категориях дорог [35, п. 13]:

а) автомагистрали (категория IА);

б) скоростные автомобильные дороги (категория IБ);

в) дороги обычного типа (нескоростные дороги) (категории IВ, II и III);

г) участки дорог вне зависимости от категории, обеспечивающие кратчайшие связи городских поселений в составе муниципального района между собой и с другими городскими поселениями и городскими округами.

Мониторинг ДД осуществляется только специалистами по организации и мониторингу ДД органов и организаций (приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29 декабря 2018 г. №487 «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним»).

**2.14.2 Рекомендуемый комплекс мероприятий по организации системы мониторинга дорожного движения в муниципальном образовании Юрьев-Польский район.** Система мониторинга ДД содержит комплекс упорядоченных и постоянно или периодически реализуемых мероприятий:

1. Мероприятия по организации обследования ДД в объёме необходимом для решения органами МСУ определённых задач,

2. Мероприятия по организации сбора данных мониторинга ДД,

3. Мероприятия по учету основных параметров ДД,

4. Мероприятия по анализу основных параметров ДД.

**Мероприятия по организации обследования ДД в объёме необходимом для решения органами МСУ определённых задач:**

1) определение целей и задач мониторинга ДД (см. п. 2.14.1);

2) определение объектов и установление границ мониторинга ДД;

3) определение перечня параметров ДД, значения которых подлежат сбору для оценивания основных параметров ДД;

4) определение участков и методов обследования, мест для пунктов замеров параметров транспортных и пешеходных потоков (дорожные кордонные пункты, пункты на перекрёстках и перегонах УДС и пункты на автодорогах МО).

Рекомендуется использовать пункты замеров в местах обследования ДД при разработке настоящей КСОДД и (или) рекомендации ГОСТ 32965 и ВСН 45-68 [54, 55];

5) определение методов и способов проведения обследования ДД, расчёт сил и средств. Так как в городе отсутствует АСУДД и автоматизированные технические средства детектирования транспорта, мониторинг ДД рекомендуется осуществлять методом натурального обследования ДД, подробно изложенного в ГОСТ 32965 и ВСН 45-68.

Расчёт сил и средств определяется границами обследования и технической оснащённостью специализированной организации (подготовленного органа МСУ) проводящего обследование ДД.

**Мероприятия по организации сбора данных мониторинга ДД.** Организация и сбор значений основных параметров ДД включает следующую последовательность мероприятий:

- 1) определение перечня параметров ДД значения, которых подлежат сбору;
- 2) обоснование необходимости и организации установки и использования детекторов (видеодетекторов, видеокамер и т.п.) для измерения параметров транспортных и пешеходных потоков на объектах мониторинга ДД;
- 3) организация измерений и оценивания параметров ДД, необходимых для расчёта оценок основных параметров ДД;
- 4) расчёт значений основных параметров ДД.

**Определение перечня параметров ДД подлежащих сбору их значений.** Основные параметры ДД утверждены постановлением Правительства Российской Федерации «Правила определения основных параметров дорожного движения и порядок ведения их учета» [3, п. 2].

Значения основных параметров ДД являются вероятностными и требуют специальных методик измерения и методов статистической обработки данных мониторинга.

Для расчёта значений основных параметров ДД необходимым и достаточным является следующий набор оценок параметров транспортных потоков, подлежащих измерению и сбора в пунктах замера:

$N_i$  – количество транспортных средств  $i$ -й расчетной категории, прошедших через сечение участка дороги в одном направлении за время наблюдения (измеряется непосредственным подсчетом в ходе обследования дорожного движения);

$t_i$  – время проезда участка дороги, зафиксированное при  $i$ -м проезде одного ТС, либо время проезда  $i$ -го ТС по данному участку дороги, час;

$m_i$  – число полос движения в одном направлении для  $i$ -го участка дороги;

$t_i^{CB}$  – время проезда участка дороги в условиях свободного движения, зафиксированное при  $i$ -м проезде одного ТС, либо время проезда  $i$ -го ТС по данному участку дороги в условиях свободного движения, час;

$n$  – требуемое количество фиксации проездов ТС по участку дороги или число замеров;

$l_i$  – протяженность  $i$ -го участка дороги;

$V_{\max}$  – максимальная скорость движения ТС по участку дороги, допустимая при соблюдении установленных ограничений скорости движения ТС, километр/час;

$t_j$  – время проезда  $i$ -го участка дороги, зафиксированное при  $j$ -м проезде одного ТС в фактических условиях, либо время проезда  $j$ -го ТС по данному участку дороги в фактических условиях, час;

$t^{EF}$  – суммарная продолжительность сохранения условий движения, соответствующих  $E$  и  $F$  уровням обслуживания ДД на участке дороги, час.

Органами МСУ, с учётом возникающих задач управления, могут быть определены для измерения дополнительные параметры ДД [1].

**Обоснование необходимости и организации установки и использования детекторов транспорта (видеодетекторов, видеокамер и т. п.) для измерения параметров транспортных и пешеходных потоков на объектах мониторинга ДД.** Для автоматизации измерений значений параметров транспортных и пешеходных потоков требуется установка специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме детектирования и фиксации транспорта (детекторы транспорта). Мероприятия по применению таких средств регламентируются ГОСТ Р 57145 [36].

Применение стационарных пунктов замеров, оборудованных детекторами транспорта, обоснована в случае организации постоянных автоматизированных процессов не только измерения, но и сбора, накопления и обработки статистик, оценивания основных параметров ДД, для чего требуется создание автоматизированной системы мониторинга.

Такая система экономически оправдана только в составе полнофункциональной АСУДД. В текущий и прогнозируемый период в муниципальном образовании не предусматриваются мероприятия по созданию и внедрению АСУДД (см. подраздел 2.6), поэтому мероприятия по размещению стационарных детекторов транспорта в интересах мониторинга ДД не рассматриваются.

Рациональным решением на период проектирования для задач мониторинга ДД является ежегодное натурное обследование визуальным и частично автоматизированным способом.

**Измерение и оценивание параметров ДД, необходимых для расчёта оценок основных параметров ДД.** Общий порядок измерений и расчёта оценок основных параметров ДД, соответствующие ему мероприятия определены в разделе 2 Порядка мониторинга дорожного движения [35]. Также применяются методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по ОДД, утверждённые Министерством транспорта Российской Федерации [53-55].

**Расчёт значений основных параметров ДД.** Расчёт оценок основных параметров ДД осуществляется на основе собранных данных о значениях параметров ДД. Основные мероприятия по расчёту изложены в «Правилах определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета»,



«Методических рекомендациях по оценке пропускной способности автомобильных дорог», «Руководстве по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» [3, 15, 53]. Расчёт значений основных параметров ДД может производиться с помощью аппаратно-программных средств или ручным способом. Пример методики расчёта оценок основных параметров ДД приведён в подразделе 1.9.

#### **Мероприятия по учету основных параметров дорожного движения.**

Органами МСУ муниципального района осуществляется учёт основных параметров ДД в отношении автодорог общего пользования местного значения в соответствии с пунктом 8 Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета [3]. Отдельные аспекты порядка ведения учета данных в ходе мониторинга ДД определены в ГОСТ 32965, ВСН 45 [54, 55].

Порядок ведения их учета включает следующие мероприятия:

- 1) накопление данных по результатам определения значений основных параметров ДД;
- 2) направление учётных сведений оператору информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ-ТК).

**Накопление данных по результатам определения значений основных параметров ДД.** Задача накопления данных мониторинга ДД включает процессы: хранение, актуализация, защита данных мониторинга ДД и включает реализацию следующих мероприятий:

- 4) создание и администрирование локальной (распределённой) системы управления базой данных (СУБД) – автоматизированной информационной системы программных и языковых средств решения следующих задач:
  - ведение базы данных (БД), содержащей данные и сведения о параметрах и основных параметрах ДД (далее – Данные);
  - накопление, актуализация и безопасное хранение Данных;
  - поиска данных, формирования требуемых выходных форм документальных отчётов для анализа и передачи их органам МСУ, другим авторизованным пользователям в соответствии с политикой информационной безопасности;
  - безопасное хранение Данных и созданных отчётов в соответствии с определяемыми сроками.

Физическим носителем СУБД является сервер на базе ЭВМ с тактико-техническими характеристиками, определяемыми разработчиком программной составляющей СУБД. АРМы органов МСУ могут располагаться локально и удалённо. Для обслуживания СУБД требуется администратор и отдельное помещение [47-49];

5) соблюдение периодичности обследования ДД и актуализация учётных сведений об основных параметрах ДД в БД. Периодичность обследования ДД осуществляется по требованию органов МСУ, но не реже сроков, определённых в правовых актах и руководящих документах [3, 4, 15, 35]. В соответствии с «Правилами определения основных параметров

дорожного движения и ведения их учета» актуализация учётных сведений об основных параметрах осуществляется не реже одного раза в год [3]. Кроме этого, в соответствии с «Правилами подготовки документации по организации дорожного движения» требуется проводить учёт основных параметров ДД в случае изменения дорожно-транспортной ситуации в муниципальном образовании, но не реже чем один раз в пять лет, одновременно с корректировкой КСОДД [4];

б) создание и администрирование комплексной системы защиты Данных в соответствии с принципами построения систем защиты информации, требованиями законодательства Российской Федерации, стандартами информационной безопасности, определяемыми документами ФСТЭК, разработанной политикой информационной безопасности объекта с СУБД [37-40].

Организованная СУБД МО относится к классу муниципальных информационных систем (ИС), которые в соответствии со статьёй 13 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и защите информации» создаются по решению органов МСУ. Орган МСУ является обладателем информации, содержащейся в муниципальных ИС. Права и обязанности обладателя информации, определены в статье 6 названного закона. К муниципальным ИС предъявляются требования, как и к государственным информационным системам (ГИС) [38, ст. 6, 13, 14].

В соответствии с требованиями ФСТЭК построение систем защиты информации осуществляется только лицензиатом по защите информации и в соответствии с «Положением по аттестации объектов информатизации по требованиям информационной безопасности» после согласования с органами МСУ политики информационной безопасности [50];

7) организация сохранности учетных сведений об основных параметрах ДД в течение 15 лет [3, п.10].

**Направление учётных сведений об основных параметрах ДД оператору информационно–аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ–ТК).** По итогам мониторинга ДД учетные сведения об основных параметрах ДД органами МСУ предоставляются оператору информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК). Порядок направления и формы их передачи определяются Порядком мониторинга дорожного движения [35].

Также по запросу учетные сведения об основных параметрах дорожного движения могут передаваться в органы внутренних дел и другим пользователям, определяемых политикой информационной безопасности.

**Мероприятия по анализу основных параметров ДД.** Мероприятия по анализу параметров и основных параметров ДД определяются путём сопоставления данных мониторинга ДД с допустимыми и критическими значениями параметров дорожного движения, а также в соответствии с целями и задачами органов МСУ муниципального образования (см. п. 2.14.1).

## 2.15 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников дорожного движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Четко и своевременно представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее реагировать на изменившуюся обстановку, принимать решения при выборе оптимального маршрута, что помогает исключить перепробеги, перераспределить нагрузку на улично-дорожную сеть и в конечном счёте повысить безопасность.

Система информационного обеспечения, в общем виде должна соответствовать транспортным потребностям жителей и гостей муниципального образования. Качественная информационная система позволяет осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

По результатам натурного обследования установлено, что в настоящий момент на территории муниципального образования система информационного обеспечения участников дорожного движения находится на достаточно низком уровне, требует развития информирования водителей о возможных маршрутах движения, отмечен недостаток указателей социально-значимых объектов, знаков направления по оптимальным маршрутам следования.

В связи с вышеизложенным, рекомендуется запланировать на ближайшую перспективу проведение следующих мероприятий:

1) совершенствование системы маршрутного ориентирования, помогающей водителям четко ориентироваться, избегать ошибок в выборе направления движения. В качестве базовых мер по данному направлению, рекомендуется:

– установка дополнительных знаков 6.10.1, 6.10.2 «Указатели направления» на подъезде к характерным пересечениям, в том числе для указания туристических объектов (пример исполнения на рисунках 2.15.1, 2.15.2);

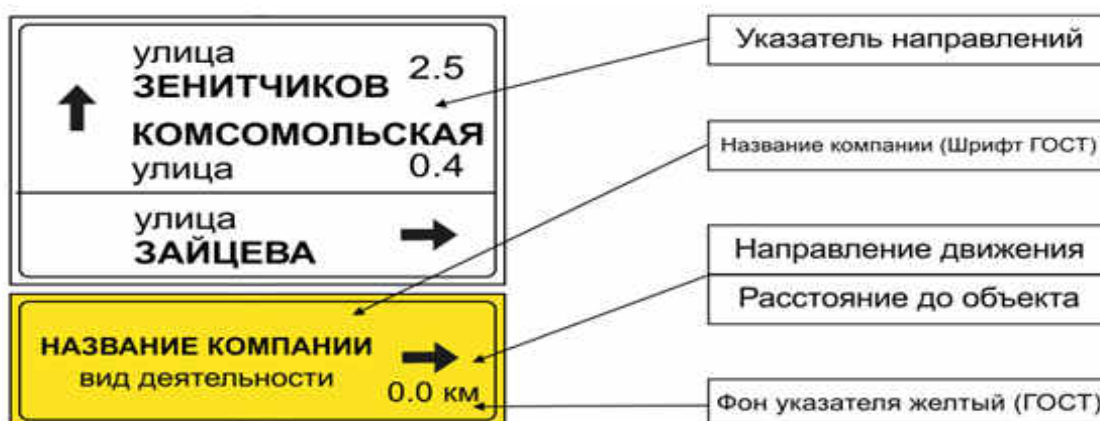


Рисунок 2.15.1 – Пример информационной таблички



Рисунок 2.15.2 – Пример информационной таблички с указанием туристического объекта

– установка дорожных знаков дополнительной информации 6.15.1–6.15.3 (рисунок 2.15.3). Поскольку осуществление данного типа мероприятий неразрывно связано с проработкой вопросов по организации движения грузового транспорта, конкретный перечень знаков и мест их установки рассмотрен в п. 2.16., 2.17 настоящего проекта;

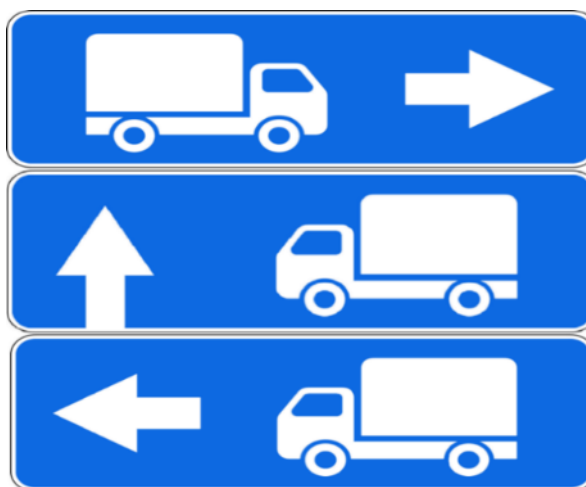


Рисунок 2.15.3 – Знак дополнительной информации 6.15.1–6.15.3

2) информирование участников о работающих комплексах автоматической видеофиксации нарушений, и в частности:

– для информирования водителей о возможности фиксации нарушений ПДД передвижными комплексами при въезде на территорию района, где используются данные меры применяется установка знаков индивидуального проектирования (ЗИП) «Внимание ведется автоматическая фото– и видеофиксация нарушений ПДД», на которых наносится изображение таблички 8.23 «Фотовидеофиксация» по ГОСТ Р 52290 с информацией о

контролируемых условиях и режимах движения. При этом щиты устанавливаются в населенном пункте от 50 м до 100 м перед зоной контроля ТСАФ, вне населенного пункта - от 150 м до 300 м., с обеспечением их видимости с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения

3) размещение на остановочных пунктах информации о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименование, адрес и контактные телефоны органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа

Реализация всех вышеуказанных в пункте мероприятий при сравнительно незначительных вложениях позволит повысить уровень информационной обеспеченности жителей и гостей муниципального образования Юрьев-Польский район.

## **2.16 Мероприятия по организации пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств и транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств**

В общем составе транспортных потоков выделяются транзитные транспортные средства (ТС), которые оказывают существенное влияние на основные параметры ДД и дорожно-транспортную ситуацию:

- увеличение интенсивности движения на УДС поселений;
- увеличение средней задержки ТС;
- повышение загазованности воздушного бассейна УДС;
- повышение уровней транспортного шума на улицах;
- повышение рисков ДТП.

По разным источникам доля транзитных ТС для разных участков дорожной сети муниципального образования (МО) может колебаться от 20 до 50% от общего транспортного потока.

Часть транзитных ТС составляют грузовые (ГТС), являющиеся источниками повышенных уровней шума и загазованности, а ГТС, осуществляющие перевозку опасных грузов источниками повышенного риска чрезвычайных ситуаций и угроз безопасности жителей населённых пунктов.

Кардинальным мероприятием по организации пропуска транзитных ТС является строительство и использование скоростных автомобильных дорог, пролегающих вне границ населённых пунктов, т. е. автодорог, доступ на которые возможен только через транспортные развязки (разноуровневые, круговое движение, регулируемые перекрестки) на проезжей части которых запрещены остановки и стоянки ТС, а также которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки ТС.

Правовые акты, руководящие и нормативные документы, регламентирующие организацию пропуска транзитных ТС на данный момент, отсутствуют.

Пропуск транзитных ТС всех категорий через территорию Юрьев-Польского муниципального района организуется по автодорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Основные транзитные пути пролегают по автодорогам в черте границ следующих населённых пунктов:

- г. Юрьев-Польский;
- сёла Сима, Сорогужино, Красное, Шихобалово, Афинеево;
- деревни Марково, Юрково.

СТП района предусматривается строительство обходных автодорог села Сима и города Юрьев-Польский.

Автодороги местного значения в отношении транзитных ТС применяются для вывода их за границы населённых пунктов на автодороги регионального или межмуниципального значения.

В ходе анализа текущих и прогнозных оценок интенсивности ДД в данных населённых пунктах и автодорог, пролегающих по территории района (см. Приложения В и Г), их текущей и прогнозируемой загрузки (см. подраздел 1.9, раздел 4 проекта) сделано заключение, что пропускные способности указанных автодорог находятся и на прогнозный период останутся в пределах допустимых значений.

При существующей структуре дорожного каркаса, а также с учётом введения в эксплуатацию обходных автодорог, реализации реконструкционных мероприятий транспортной инфраструктуры и схем организации дорожного движения, в муниципальном районе будут обеспечиваться уровни обслуживания ДД не хуже уровня В (см. п. 4.20 ОДМ 218.2.20).

Поэтому, разработка дополнительных мероприятий по организации пропуска транзитных транспортных потоков через УДС населённых пунктов и территорию Юрьев-Польского муниципального района на текущий период проектирования КСОДД не требуется. Предлагается предусмотреть в новой редакции СТП муниципального района организацию изыскательских работ по исследованию местности для создания дорожных обходов сёл Сорогужино, Красное, Шихобалово, Афинеево, а также деревень Марково, Юрково.

Движение грузовых ТС (ГТС), в том числе и транзитных ТС всех типов и категорий, регулируется дорожными знаками (ДЗ) и дорожной разметкой, положениями правовых актов, организационно-распорядительных и нормативных документов, основные из которых показаны в списке использованных источников [1, 5, 6, 19, 56-58, 76, 78-81].

Требования к расстановке, комбинации и состоянию дорожных знаков определены в ГОСТ Р 52290, ГОСТ Р 52282, ГОСТ Р 52289, ГОСТ 32945 [16, 21, 60, 82].

Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения относится к полномочиям органов государственной власти Владимирской области. В частности на автодорогах, пролегающих по территории городского поселения город Юрьев-Польский:

- 17 ОП РЗ 17 А-1 Владимир–Юрьев-Польский–Переславль-Залесский;
- 17 ОП РЗ 17 К-10 Юрьев-Польский–Кольчугино;
- 17 ОП МЗ 17 Н-74 Юрьев-Польский–Гаврилов Посад–Тейково;
- 17 ОП МЗ 17 Н-75 «Владимир – Юрьев-Польский» – ж/д переезд;
- 17 ОП МЗ 17 Н -752 Юрьев-Польский–Косинское.

С целью совершенствования и рационализации схем организации движения ГТС по автодорогам местного значения на территории муниципалитета, предлагаются дополнительные мероприятия, описанные в

Перечне предлагаемых мероприятий по организации пропуска ГТС на территории Юрьев-Польского муниципального района по автодорогам общего пользования местного значения (таблица 2.16.1) и показанные на схемах размещения дорожных знаков, регулирующих движение ГТС по автодорогам общего пользования местного значения (рисунки 18 – 21 в графической части КСОДД).

Среди ГТС выделяются следующие категории ГТС: крупногабаритные, тяжеловесные и транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных грузов.

В подразделе приняты во внимание следующие определения из Федерального закона от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»:

– крупногабаритное транспортное средство (КГТС) - транспортное средство, габариты которого с грузом или без груза превышают допустимые габариты, установленные Правительством РФ, и могут относиться и к категории тяжеловесного ТС;

– тяжеловесное транспортное средство (ТВТС) - транспортное средство, масса которого с грузом или без груза и (или) нагрузка на ось или группу осей которого превышают допустимую массу ТС и (или) допустимую нагрузку на ось или группу осей, которые устанавливаются Правительством РФ, и могут относиться и к категории крупногабаритного ТС;

– транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных грузов (ТСОГ) – транспортное средство, специально оборудованное для перевозки опасного груза, и может относиться к категории тяжеловесных ТС.

– опасный груз (ОГ) – вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде.

Основными узлами притяжения ТВТС, КГТС и ТСОГ являются производственные зоны, карьеры, заводы, склады и транспортные предприятия муниципального района.



Таблица 2.16.1 – Перечень рекомендованных дополнительных мероприятий по организации пропуска ГТС на территории Юрьев-Польского муниципального района по автодорогам общего пользования местного значения

№ п/п	Адрес мероприятия	Мероприятия
<b>город Юрьев-Польский</b>		
1	въезд на улицу Павших Борцов с а/д 17А-1	Установка комбинации ДЗ 3.2 Движение запрещено и 8.4.1 Вид ТС – ГТС с целью запрещения движения ГТС (в т. ч. транзитных), в направлении жилой зоны, за исключением ТС определённых Правилами дорожного движения Российской Федерации (здесь и далее в редакции от 8 апреля 2020 года), а также сохранности дорожной одежды УДС
2	въезд в пер. Петропавловский с а/д 17А-1	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении участка УДС с запрещённым для ГТС движением (п.5.4.29 ГОСТ Р 52289)
3	въезд в пер. Промышленный с а/д 17А-1	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении участка УДС с запрещённым для ГТС движением (п.5.4.29 ГОСТ Р 52289)
4	ул. Станционная, перед съездом на ул. Чехова в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС, так как в направлении ул. Чехова движение запрещено (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
5	въезд в пер. Вокзальный с ул. Станционная	Установка комбинации ДЗ 3.2 Движение запрещено и 8.4.1 Вид ТС – ГТС с целью запрещения движения ГТС (в т. ч. транзитных), в направлении жилой зоны, а также в направлении участка УДС с запрещённым движением для ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289), за исключением ТС определённых Правилами дорожного движения Российской Федерации
6	пер. Вокзальный, перед примыканием ул. Станционная	Установка ДЗ 6.15.2 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения к а/д 17Н-75, так как далее движение по пер. Вокзальный ограничено (см. п. 5 таблицы)
7	пер. Вокзальный, перед примыканием по ул. Станционная 41А в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС, так как в направлении ул. Чехова движение запрещено (абз.2 п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
8	пер. Вокзальный, перед пересечением с ул. Чехова в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения, так как в направлении ул. Чехова движение запрещено (абз. 1 и 2 п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)

Продолжение таблицы 2.16.1

9	пер. Вокзальный, перед примыканием к ул. Свободы	Установка комбинации ДЗ 6.15.2 и 6.15.3 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
10	ул. Свободы, перед пересечением с ул. Овражная в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения, так как в направлении ул. Чехова движение запрещено (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
11	ул. Свободы, 105	Установка ДЗ 6.15.3 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС, так как движение на перекрёстке ограничено (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
12	ул. Заводская, перед пересечением с ул. Свободы в направлении ул. Вокзальная	Установка ДЗ 6.15.2 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС, так как движение на перекрёстке ограничено (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
13	въезд на ул. Комсомольская с ул. Заводская в направлении ул. Покровская	Установка комбинации ДЗ 3.2 Движение запрещено и 8.4.1 Вид ТС – ГТС с целью запрещения движения ГТС (в т. ч. транзитных), в направлении жилой зоны, а также в направлении участка УДС с запрещённым движением для ГТС (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289), за исключением ТС определённых Правилами дорожного движения Российской Федерации
14	ул. Заводская, перед пересечением с ул. Комсомольская в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
15	ул. Заводская 74	Установка комбинации ДЗ 3.2 Движение запрещено и 8.4.1 Вид ТС – ГТС с целью запрещения движения ГТС (в т. ч. транзитных), в направлении жилой зоны, а также в направлении участка УДС с запрещённым движением для ГТС (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289), за исключением ТС определённых Правилами дорожного движения Российской Федерации
16	ул. Заводская 70	Установка ДЗ 6.15.2 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
17	ул. Артиллерийская 64	Установка ДЗ 6.15.3 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
18	ул. Артиллерийская, перед пересечением с ул. Перфильева 63 в направлении движения к ул. Покровская	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)

Продолжение таблицы 2.16.1

19	ул. Артиллерийская 97	Установка комбинации ДЗ 6.15.2 и 6.15.3 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
20	ул. Перфильева, перед пересечением с ул. Артиллерийская в направлении движения к ул. Покровская	Установка комбинации ДЗ 6.15.1 и 6.15.2 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
21	ул. Перфильева, перед пересечением с ул. Строителей и Дорожная в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
22	въезд на ул. Связистов с ул. Перфильева	Установка комбинации ДЗ 3.2 Движение запрещено и 8.4.1 Вид ТС – ГТС с целью запрещения движения ГТС (в т. ч. транзитных), в направлении жилой зоны, а также в направлении участка УДС с запрещённым движением для ГТС (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289, Правила ДД), за исключением ТС определённых Правилами дорожного движения Российской Федерации
23	ул. Перфильева, перед пересечением с ул. Связистов в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
24	ул. Покровская, перед пересечением ул. Артиллерийская в направлении ул. Комсомольская	Установка комбинации ДЗ 6.15.2 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС т. к. движение ГТС в других направлениях запрещены (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
25	ул. Покровская, перед пересечением с пер. Липатова в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
26	въезд пер. Зелёный с ул. Покровская	Установка комбинации ДЗ 3.2 Движение запрещено и 8.4.1 Вид ТС – ГТС с целью запрещения движения ГТС (в т. ч. транзитных), в направлении жилой зоны, а также в направлении участка УДС с запрещённым движением для ГТС (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289, Правила ДД), за исключением ТС определённых Правилами дорожного движения Российской Федерации
27	ул. Покровская, перед примыканием пер. Зелёный в обоих направлениях	Установка ДЗ 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
28	ул. Покровская 46	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении густонаселённой жилой зоны и сбережения дорожной одежды
29	ул. Герцена 1	Установка ДЗ 6.15.3 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)

Продолжение таблицы 2.16.1

30	ул. Покровская, перед примыканием ул. Герцена	Установка ДЗ 6.15.2 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
31	ул. Герцена 7	Установка ДЗ 6.15.3 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
32	ул. Полевая 12	Установка ДЗ 6.15.2 Направление движения для грузовых автомобилей, с целью указания рекомендуемого направления движения ГТС (п. 5.7.17 ГОСТ Р 52289)
<b>село Горки</b>		
1	ул. Школьная, перед примыканием к ул. Центральная	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.1 Направление действия ДЗ 3.4 – вправо (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
2	ул. Больничная, перед примыканием к ул. Центральная	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.2 Направление действия ДЗ 3.4 – влево (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
3	въезд на ул. Гагарина с ул. Полевая	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожной одежды, а также в направлении участка УДС с запрещённым движением для ГТС (п.п. 5.4.5, 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
4	ул. Полевая, перед примыканием ул. Гагарина	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.1 Направление действия ДЗ 3.4 – вправо, при движении к ул. Школьная Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.2 Направление действия ДЗ 3.4 – влево, при движении к ул. Галибина (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
5	ул. Механическая 10	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожной одежды, а также в направлении участка УДС с запрещённым движением для ГТС (п.п. 5.4.5, 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
4	ул. Механическая, перед перекрёстком с ДЗ 3.4 у дома 10	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.1 Направление действия ДЗ 3.4 – вправо, у дома №10 Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.2 Направление действия ДЗ 3.4 – влево, у дома 5А (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
<b>село Энтузиаст</b>		
1	ул. Жевлаковича 17	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении участка УДС, где запрещается движение соответствующих видов ТС действующим знаком 3.4 (п.5.4.29 ГОСТ Р 52289)

Продолжение таблицы 2.16.1

2	перед въездом на ул. Жевлаковича у дома №18	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.2 Направление действия ДЗ 3.4 – влево (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
3	ул. Жевлаковича 29	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении участка УДС, где запрещается движение соответствующих видов ТС действующими знаками 3.4 (п.5.4.29 ГОСТ Р 52289)
4	перед въездом на ул. Жевлаковича у дома №29	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.1 Направление действия ДЗ 3.4 – вправо Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.2 Направление действия ДЗ 3.4 – влево (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
5	ул. Центральная 7	Установка ДЗ 3.13 Ограничение высоты
<b>село Шихобалово</b>		
1	въезд на дорогу по с. Шихобалово №1 у дома 74 с а/д 17Н-745	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожного покрытия участка УДС
2	въезд на дорогу по с. Шихобалово №1 у дома 41 от полевых дорог	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожного покрытия участка УДС (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
3	въезд на дорогу по с. Шихобалово №1 у дома 41 от молочной фермы	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожного покрытия участка УДС (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
4	дорога по с. Шихобалово №1, перекрёсток у дома 35 и дома 40	Демонтаж ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено установленного в нарушение норм п. 5.1.5 ГОСТ Р 52289
<b>село Андреевское</b>		
1	въезд на ул. Хивинская с а/д 17А-1	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожного покрытия центрального участка УДС
2	въезд на ул. Новая с ул. Пушкинская в направлении ул. Хивинская	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожного покрытия центрального участка УДС
3	въезд на ул. Хивинская с ул. Озёрная и Владимирская	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожного покрытия центрального участка УДС

Продолжение таблицы 2.16.1

4	ул. Озерная, перед примыканием ул. Хивинская	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.2 Направление действия ДЗ 3.4 – влево (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
5	ул. Владимирская, перед примыканием ул. Хивинская	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.1 Направление действия ДЗ 3.4 – вправо
6	въезд на ул. Школьная с ул. Юрьевская	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны, сбережения дорожного покрытия центрального участка УДС
7	ул. Юрьевская, перед примыканием ул. Школьная	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.1 Направление действия ДЗ 3.4 – вправо (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
<b>село Небылое</b>		
1	въезд на ул. Советская с ул. Первомайская	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой, рекреационной и природоохранной зоны
2	въезд на ул. Ленина с ул. Кирова	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой, рекреационной и природоохранной зоны
3	ул. Ленина 50	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой, рекреационной и природоохранной зоны (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
4	проезд, перед примыканием ул. Ленина, в соответствии с направлением движения	Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.1 Направление действия ДЗ 3.4 – вправо Установление комбинации ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено и 8.3.2 Направление действия ДЗ 3.4 – влево (п. 5.4.29 ГОСТ Р 52289)
5	въезд на ул. Колхозная с ул. Первомайская	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой, рекреационной и природоохранной зоны
<b>село Матвейцево</b>		
1	съезд с а/д 17Н-723 регионального значения на ул. Центральная и Колхозная	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны и сохранения дорожной одежды центральной части УДС

Продолжение таблицы 2.16.1

2	съезд с а/д 17Н-722 регионального значения к ул. 2-я Колхозная и ул. Центральная 58	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны и сохранения дорожной одежды центральной части УДС
3	съезд с а/д 17Н-722 регионального значения к ул. Заречная	Установка ДЗ 3.4 Движение грузовых автомобилей запрещено с целью введения ограничения проезда ГТС в направлении жилой зоны и сохранения дорожной одежды центральной части УДС

В соответствии с Федеральным законом РФ от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон), движение по автодорогам КГТС, ТВТС и ТСОГ допускается при наличии специального разрешения, предусматривающего маршрут движения (статьи 13, 15, 30, 31, 31.1).

В развитие этого закона принимаются во внимание следующие правовые акты и нормативные документы:

1. Федеральный закон от 27 июля 2010 года № 210-ФЗ "Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг" (с изм. На 01.01.2021 г) устанавливающий информационное взаимодействие органа, выдающего специальное разрешение, с владельцами автодорог;

2. Приказ Министерства транспорта РФ от 23.11.2016 г. № 358 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов»;

3. Приказ Министерства транспорта РФ от 12.01.2018 № 10 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства»;

4. ГОСТ Р 52748-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения (с поправками);

Предлагаются следующие мероприятия по организации пропуска ГТС категорий КГТС, ТВТС и ТСОГ по автодорогам местного значения:

1. Определение допустимых маршрутов ГТС, КГТС, ТВТС и ТСОГ по территории муниципального образования;

2. Определение размера вреда, причиняемого ТВТС, в т. ч. и риски движения КГТС и ТСОГ при движении их по автодорогам местного значения. Основаниями для определения размера являются Правила возмещения вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 31 января 2020 № 67 и положениями ГОСТ Р 52748 Нормативные нагрузки, расчётные схемы нагружения и габариты приближения;

3. Разработка и поддержка в актуальном состоянии административного регламента предоставления муниципальной услуги «Выдача специального разрешения на движение по автомобильной дороге транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» (далее – Регламент).

4. Внесение предложений органов МСУ по организации маршрутов движения ГТС в схему ОДД муниципального образования и паспорта организации дорожного движения на автодорогах;

5. Размещение Регламента на официальном портале



муниципального образования;

6. Оборудование инфраструктуры УДС населённых пунктов и межселенных автодорог средствами регулирования движения ГТС в соответствии со схемами ОДД;

7. Обеспечение контроля соблюдения движения ГТС по определённым маршрутам, наличия специальных разрешений.

Согласование маршрутов и выдача специального разрешения осуществляется в случае, если маршрут (часть маршрута) проходит по автодорогам местного значения, и не проходит по автодорогам федерального, регионального или межмуниципального значения (участкам таких автодорог).

Контроль соблюдения общих правил перевозки грузов (раздел 23 Правил дорожного движения), специальных правил перевозки опасных грузов (ГОСТ 19433), а также маршрутов их движения и оборудования ТС опознавательными знаками возлагается на органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения РФ.

Весовой и габаритной контроль ТС обеспечивают федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

## **2.17 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств**

Базовым правовым актом, обобщенные мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств (ТС) является Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. №257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в частности – статьи 11–13, 30, 31 [5].

Порядок осуществления временных ограничений или прекращения движения ТС по автодорогам федерального значения и частным автодорогам определен приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 года №211;

Временное ограничение или прекращение движения ТС по автодорогам местного, регионального или межмуниципального и местного значения во Владимирской области осуществляются в порядке, установленном постановлением губернатора Владимирской области от 24.01.2012 №45.

Временные ограничения или прекращение движения ТС по автодорогам Владимирской области устанавливаются:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автодорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильных дорог, их участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в целях обеспечения эффективности организации дорожного движения в соответствии с Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. №257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автодорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами Владимирской области.

Так к иным случаям могут относиться:

- повышенная интенсивность работ по содержанию автодорог в зимний период, создающих угрозу безопасности дорожного движения;
- возникновение неблагоприятных природно-климатических условий и опасных природных явлений (лавина, оползень, камнепад, размывы автодорог и искусственных дорожных сооружений при разливах рек, землетрясения, карстовые явления и др.);

- аварийные ситуации на автодорогах (дорожно-транспортные происшествия, технологические аварии и др.);
- проведение официальных спортивных соревнований (в отношении автодорог местного значения в границах населенных пунктов);
- проведении культурно–массовых мероприятий (военные парады, шествия, ярмарки и другие массовые мероприятия), проводимые по решению органов МСУ;

При проведении публичных мероприятий и религиозных обрядов, церемоний учитываются требования правовых актов:

- Федеральный закон от 19 июня 2004 года № 54-ФЗ «О собраниях, митингах, демонстрациях, шествиях и пикетированиях»;
- Федеральный закон от 26 сентября 1997 года № 125-ФЗ «О свободе совести и о религиозных объединениях».

Временные ограничения или прекращение движения в условиях военного и чрезвычайного положений осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации

На период временного ограничения движения устанавливать предельно допустимые значения нагрузок на оси ТС.

Временные ограничения движения в летний период вводятся для транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов на автомобильных дорогах с асфальтобетонным покрытием, с 15 июня по 15 августа при значениях дневной температуры воздуха свыше 32°С (по данным Гидрометцентра России).

При введении ограничений движения для тяжеловесных и крупногабаритных ТС, а также ТС осуществляющих перевозку опасных грузов, мероприятия должны отвечать требованиям статьи 31 Федерального закона №257-ФЗ [5].

Как правило, временное ограничение движения ТС не распространяется:

- 1) на пассажирские перевозки автобусами, в том числе международные;
- 2) на перевозки пищевых продуктов, животных, кормов, лекарственных препаратов, топлива (бензин, дизельное топливо, газообразное топливо, твердое топливо (дрова, уголь, щепа, опилки, торф, сжиженный газ), бытового газа в баллонах, семенного фонда, удобрений, почты и почтовых грузов;
- 3) на перевозку грузов, необходимых для предотвращения и (или) ликвидации стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий;
- 4) на транспортные средства федеральных органов исполнительной власти, в которых федеральным законом предусмотрена военная служба;
- 5) на транспортные средства, обеспечивающие выполнение аварийно-восстановительных работ, работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог;
- 6) на вывоз коммунальных отходов из населенных пунктов;

7) на транспортные средства, обеспечивающие эксплуатацию магистральных и газопроводов, линейных газопроводов, линий электропередачи, а также обслуживание сетей водо- и теплоснабжения населенных пунктов.

Решение о введении временных ограничений или прекращения движения ТС по автодорогам должно приниматься только на основе оценок:

- транспортно-эксплуатационных показателей автодороги,
- мониторинга ДД по аварийности на объездных дорогах,
- интенсивности движения.

В случае принятия решения о временных ограничениях или прекращении движения ТС владельцы автодорог, органы МСУ, в соответствии со сложившейся дорожно-транспортной ситуацией, могут применить следующие меры:

- информирование пользователей автодорогами о сроках ограничения или прекращения движения ТС на участке автодороги и о возможности воспользоваться объездом;
- обеспечение объезда по автодорогам общего пользования или устройство временной объездной дороги;
- обустройство участков автодорог соответствующими дорожными знаками, разметкой и иными техническими средствами организации ДД, предусмотренными Правилами дорожного движения и действующими нормативно-техническими документами;
- прекращение движения в течение времени, необходимого для ликвидации причины, вызвавшей данную ситуацию, если иное невозможно;
- ограничение движения по отдельным полосам автодороги, организация реверсивного или одностороннего движения;
- ограничение движения ТС (с грузом или без груза), общая масса и (или) нагрузка на ось или группу осей (тележку), а также габаритные параметры, которых превышают временно установленные значения указанных весовых и габаритных параметров на период устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию;
- ограничение или прекращение движения для конкретных механических транспортных средств.

В целях обеспечения эффективности организации ДД, организуются компенсационные мероприятия:

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

и иные подобные мероприятия, направленные на повышение качества транспортного обслуживания населения.

Решения о временном ограничении или прекращении движения ТС по автодорогам региона, информация для участников ДД, перечни региональных, муниципальных и местных автодорог с действующими временными ограничениями размещаются за 30 дней (в летний период за 5 дней) до начала временного ограничения движения на официальном сайте администрации Владимирской области, а в отношении введённых ограничениях движения на автодорогах местного значения и на официальном сайте муниципалитета.

Временное ограничение движения осуществляется путем установки (в случае необходимости) на автомобильных дорогах общего пользования местного значения временных дорожных знаков или иными техническими средствами организации дорожного движения.

После принятия акта о введении ограничения уполномоченный орган направляет для уведомления копию данного акта в соответствующие органы управления или подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

Срок временных ограничений или прекращения движения при аварийных ситуациях и чрезвычайных природных явлениях определяется периодом времени, которое необходимо для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию.

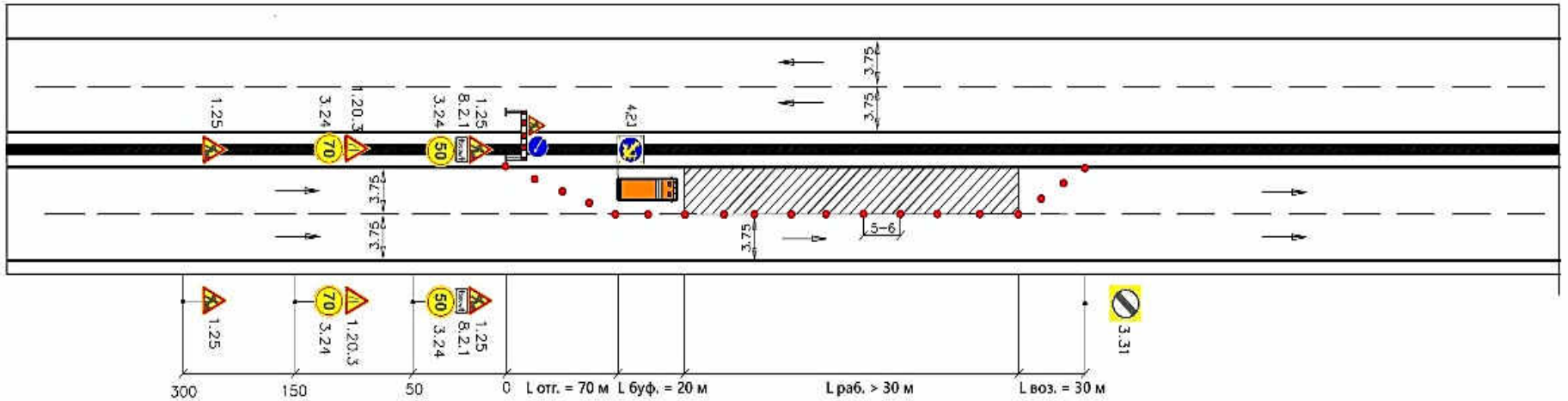
Срок обустройства участков автомобильных дорог соответствующими знаками или иными техническими средствами организации дорожного движения, в соответствие с ГОСТ 32758, не должен превышать восьми часов.

На рисунке 2.17.1 изображен пример временной схемы организации дорожного движения на период производства работ и применения соответствующих дорожных знаков и разметки.

Продолжительность временного ограничения движения в весенний период не должна превышать 30 дней. Срок ограничения продлевается в случае неблагоприятных природно-климатических условий, но не более чем на 10 дней, с внесением соответствующих изменений в акт о введении ограничения.

В летний период действия временных ограничений движения по автомобильным дорогам, включенным в акт о введении ограничения, движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов, разрешается в период с 21.00 до 09.00.

Контроль соблюдения вводимых ограничений возлагается на органы государственной инспекции безопасности дорожного движения.



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- |  |                            |  |   |
|--|----------------------------|--|---|
|  | - временные дорожные знаки |  | - автомобиль прикрывающий со светосигнальной балкой |
|  | - импульсная стрелка       |  | - конусы дорожные                                   |
|  | - стойка дорожная          |  | - комплекс дорожных знаков переносной               |
|  | - направление движения     |  |   |

Рисунок 2.17.1 – Пример временной схемы организации дорожного движения на период производства работ

## **2.18 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям**

Целью разработки мероприятий по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям, является создание максимально безопасных и комфортных условий для движения пешеходных потоков на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, так и на подходах к ним.

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 дорожного движения, в том числе инновационных. Порядок применения соответствующих технических средств определяется ГОСТ Р 52289-2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

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

- установка дорожных знаков 1.23 «Осторожно дети», выполненных на щитах желто-зеленого цвета;
- изменения скоростного режима движения транспортных средств, путём введения ограничений скорости движения до «40» и «20» км/ч;
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (на подъезде к нерегулируемым пешеходным переходами, необходимо предусматривать искусственные неровности);
- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость (использование специальной разметки, систем автономного освещения);
- установка светофоров типа Т7.

Дополнительное внимание необходимо уделять опасным зонам, где дети пересекают проезжие части дорог не по пешеходному переходу.

При контроле эксплуатационного состояния улично-дорожной сети и ТСОДД необходимо обращать внимание на следующие моменты:

- наличие, состояние и исполнение дорожных знаков 1.23 «Дети», 8.2.1 «Зона действия», 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» (знак «Дети» следует устанавливать перед участками дорог, проходящими вдоль территорий детских учреждений или часто пересекаемыми детьми независимо от наличия пешеходных переходов);
- соответствие пешеходных переходов требованиям стандартов, норм и правил в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- наличие и состояние тротуаров (пешеходных дорожек) на маршрутах движения детей, наличие и состояние подходов к пешеходным переходам;
- наличие освещения вдоль тротуаров и на пешеходных переходах;
- наличие пешеходных ограждений (в случае, когда они необходимы);
- состояние горизонтальной дорожной разметки;
- наличие и состояние искусственных неровностей.
- выполнение условия обеспечения «треугольника видимости» на нерегулируемых пешеходных переходах в соответствии с требованиями ГОСТ 32944-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования» и СП 42.13330.2011 (СНиП 2.07.01.-89) «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

На территории муниципального образования Юрьев-Польский район действует 25 образовательных учреждений, их перечень представлен в Приложении Б к отчёту по сбору исходных данных. По результатам проведённого натурного обследования участков УДС, примыкающих к образовательным организациям выявлено, что в целом обеспечение безопасности передвижения детей находится на недостаточно высоком уровне, т.к. имеются участки, на которых организация технических средств дорожного движения не отвечает требованиям ГОСТ, а именно:

- в нарушение п. 5.1.17, 5.2.25 ГОСТ Р 52289-2019 в необходимых местах отсутствуют дорожные знаки 1.23 «Дети» на щитах со светоотражающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;

- в нарушение п. 6.2.29 ГОСТ Р 52289-2019 наблюдается износ или отсутствие дорожной разметки 1.24.1, дублирующей дорожный знак 1.23, отсутствуют надписи «Дети» на проезжей части непосредственно на опасном участке или перед пешеходным переходом;

- в нарушение п. 6.2 ГОСТ Р 52605-2006 за 10-15 м. на подходах к пешеходному переходу отсутствуют искусственные неровности, либо их установка не соответствует нормативным требованиям;

- в нарушение п. 8.1.29 ГОСТ Р 52289-2019 наблюдается отсутствие ограничивающих пешеходных ограждений перильного типа, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м. в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода;

- в нарушение п. 5.4.22 ГОСТ Р 52289-2019 при установке максимальной скорости, отличающейся от максимальной скорости движения на предшествующем участке на 20 км/ч не производится ступенчатое понижение скорости;

- в нарушение п. 7.3.8 ГОСТ Р 52289-2019 отсутствуют светофоры Т.7 на пешеходном переходе, расположенном на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений.

На основании вышеизложенного, в рамках Федерального закона от 08.11.2007 №257-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрации поселений рекомендуется осуществить установку технических средств ОДД в соответствии с требованиями предусмотренными ГОСТ Р 52289-2019, ГОСТ Р



52605-2006, ГОСТ 32944-2014 и организовать регулярное комплексное обследование территории.

Учитывая, что проектом предусматривается комплексное решение существующих проблем в организации движения, конкретный перечень предложений по строительству и ремонту тротуаров, установке знаков ограничения скорости, искусственных неровностей, ограждений, знаков и разметки обозначающих пешеходный переход подробно рассматривается в соответствующих пунктах раздела (п. 2.10, 2.11, 2.12).

В качестве дополнительных мер, по повышению безопасности движения, с целью обозначения нерегулируемых пешеходных переходов и привлечения внимания водителей, рекомендуется запланировать:

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в г. Юрьев-Польский по ул. Артиллерийская, вблизи МБОУ города Юрьев-Польского «Школа №1»;

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в г. Юрьев-Польский по ул. Школьная, вблизи МБОУ города Юрьев-Польского «Школа №2»;

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в г. Юрьев-Польский по ул. Горькая, вблизи МБОУ города Юрьев-Польского «Школа №3»;

установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в г. Юрьев-Польский по ул. Вокзальная, вблизи МБДОУ «Детский сад №9 «Золотой ключик»;

– установку светофоров Т.7 на проектируемом пешеходном переходе в г. Юрьев-Польский по ул. 1 Мая, вблизи МБУДО «Юрьев-Польская детская школа искусств»;

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в г. Юрьев-Польский по ул. 1 Мая, вблизи МБДОУ «Детский сад №4 «Улыбка»;

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в с. Энтузиаст по ул. Центральная, вблизи МБОУ «Энтузиастская школа им. В.И. Шибанкова»;

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в с. Андреевское по ул. Хивинская, вблизи МБОУ «Андреевская основная школа»;

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в с. Небылое по ул. Школьная, вблизи МБОУ «Небыловская средняя школа»;

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в с. Шипилово по а/д 17-256 ОП МР 19 «Шипилово – Парша», вблизи МБОУ «Шипиловская ОШ»;

– установку светофоров Т.7 на пешеходном переходе в с. Шихобалово по а/д 17-256 ОП МР 373 «дорога по с. Шихобалово №8», вблизи МБОУ «Шихобаловская основная школа».

В связи с тем, что невыполнение требований указанных стандартов, с учетом дорожных условий на рассматриваемых участках автомобильных дорог создает угрозу безопасности дорожного движения, жизни и здоровья граждан, в том числе несовершеннолетних, посещающих указанные образовательные учреждения, перечисленные мероприятия следует запланировать на краткосрочную перспективу.

## **2.19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов**

Проектирование элементов обустройства вновь строящихся и реконструируемых автомобильных дорог, а также их транспортно-эксплуатационное состояние обеспечивается:

- выполнением в дорожном хозяйстве специальных государственных функций по обеспечению доступности элементов обустройства автомобильных дорог для всех людей, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- единством методологии и положений нормативных правовых актов, других нормативных документов системы технического регулирования в сфере дорожного хозяйства и автомобильного транспорта применительно к инвалидам и другим маломобильным группам населения;

- комплексностью применения элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения;

- непрерывностью связи элементов обустройства автомобильных дорог, приспособленных для инвалидов и других маломобильных групп населения на всем протяжении маршрутов их движения: между собой, со зданиями, сооружениями, стоянками (парковками), остановочными пунктами пассажирского транспорта общего пользования и т.д.;

- доступностью, беспрепятственностью и безопасностью элементов обустройства автомобильных дорог для всех пешеходов, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения.

В целях формирования доступной среды должны учитываться потребности инвалидов различных категорий:

- для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей передвижения, оборудование городской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

- для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с использованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;

- для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы городской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

На основании результатов обследования условий дорожного движения, проведенного в рамках разработки КСОДД, рекомендуется планомерная реализация следующих мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории муниципального образования Юрьев-Польский район.

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить непрерывность связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободный доступ для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной инфраструктуры), при этом следует учитывать длительность путей, их беспрепятственность и безопасность движения (с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог).

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек следует устанавливать в соответствии с п. 5 ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования» [39]. Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа следует выполнять отдельно – для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов) и полос, предназначенных для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Обустройство ступенями и лестницами пешеходных путей следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2016 (актуализированная редакция СНиП 35-01-2001) и ОДМ 218.2.007-2011(издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 №758-р.).

При выполнении работ по реконструкции и строительстве тротуаров, должны быть предусмотрены условия беспрепятственного и удобного передвижения МГН по участку к зданию или по территории. Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для МГН на все время эксплуатации. Транспортные проезды на участке и пешеходные дороги на пути к объектам, посещаемым инвалидами, допускается совмещать при соблюдении градостроительных требований к параметрам путей движения.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации, начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т. п.

Высоту бордюров по краям пешеходных путей на участке рекомендуется принимать не менее 0,05 м. Высота бортового камня в местах пересечения тротуаров с проезжей частью, а также перепад высот бордюров, бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок,

примыкающих к путям пешеходного движения, не должны превышать 0,04 м.

С целью обеспечения доступности тротуаров и пешеходных дорожек для людей, использующих в качестве вспомогательных средств передвижения опоры на колесах или кресла-коляски, а также для маломобильных групп населения следует предусматривать пандусы.

Продольный уклон пути движения, по которому возможен проезд инвалидов на креслах-колясках, как правило, не должен превышать 5 %. При устройстве съездов с тротуара около здания и в затесненных местах допускается увеличивать продольный уклон до 10 % на протяжении не более 10 м. Поперечный уклон пути движения следует принимать в пределах 1-2 %.

Для покрытий пешеходных дорожек, тротуаров и пандусов не допускается применение насыпных или крупно-структурных материалов, препятствующих передвижению МГН на креслах-колясках или с костылями. Покрытие из бетонных плит должно быть ровным, а толщина швов между плитами – не более 0,015 м.

В местах пересечения тротуаров или пешеходных дорожек с дворовыми проездами или выездами с прилегающей территории, в специально обозначенных местах выхода пешеходов с тротуара или пешеходной дорожки на проезжую часть, а также в местах пересечения с дорожками (тротуарами), ведущими ко входам в здания и сооружения следует предусматривать короткие пандусы (длиной поверхности не более 6 м). В местах размещения лестниц (на примыкании к ним или отдельно) следует предусматривать длинный пандус (длиной поверхности более 6,0 м), состоящий из одного или нескольких маршей.

Пандусы следует проектировать с учетом требований СП 59.13330.2016 (актуализированная редакция СНиП 35-01-2001) [44] и ОДМ 218.2.007-2011 (издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 №758-р.). На путях движения инвалидов и других маломобильных групп населения не допускается использование в качестве пандуса бортовых камней (в том числе камня-аппарели по ГОСТ 6665–91(принят взамен ГОСТ 6665-82)) независимо от способа их укладки.

Устройство сигнальных тактильных наземных указателей обеспечивается изменением фактуры поверхностного слоя покрытия.

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

– тактильные указатели, представляющие собой знаки и полосы из различных материалов определенного рисунка рифления и формы, позволяющие инвалидам по зрению получать информацию о возможном направлении движения и наличии определенных препятствий на участке их движения посредством передачи тактильных ощущений от этой поверхности через кисти рук, подошвы обуви или посредством передачи ощущений через белую трость;

– визуальные указатели, обеспечивающие выделение объектов относительно окружающей их поверхности контрастным, цветовым и (или) яркостным способами;

– звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует размещать направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2015 (введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 октября 2015 г. №2169-ст).

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и способа обустройства, выполняются контрастным цветом, как правило, желтым.

Для создания на пешеходном тротуаре участков с различной фактурой поверхностного слоя покрытия используются следующие материалы:

– асфальтобетонное и цементобетонное покрытие;

– тротуарная бетонная плитка (плитка из натурального камня) – гладкая и рифленая (при применении сигнальных наземных указателей в виде плиток ширина швов между плитками не может превышать 5 мм, а отклонения в размещении их по высоте должны составлять не более 2 мм);

– специальное поверхностное покрытие на основе термопластика, наклеечных технологий, резиновой или каменной крошки, имеющее коэффициент продольного сцепления не менее 0,6 и контрастное исполнение;

– поверхности из резинополиуретана или подобного эластомерного материала.

Гладкая форма покрытия обычно используется в качестве направляющих устройств, а шероховатая форма поверхности выполняет функции предупреждения об опасности, приближении к препятствиям (лестницам, пешеходному переходу и пр.), сложных условиях движения людей, наличии мест массового притяжения и т.д. (например, для предупреждения о приближении к пешеходному переходу тактильные наземные указатели должны начинаться не менее чем за 0,8 м до начала перехода).

Тактильные наземные указатели, независимо от используемых материалов и метода укладки или нанесения на поверхность пешеходного тротуара, выполняются в контрастной окраске по отношению к окружающему их фону.

В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и дорог высота бортовых камней тротуара должна составлять 1,5–2,5 см и не

превышать 4 см. Минимальная ширина пониженного бордюра, исходя из габаритов кресла-коляски, должна составлять не менее 900 мм.

На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на кресле-коляске.

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2019 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2015, расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 2.19.1).



Рисунок 2.19.1 – Примеры обозначения машино-места для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида с использованием

Места для личного автотранспорта инвалидов желательно размещать вблизи входа в предприятие или в учреждение, доступного для инвалидов, но не далее 50 м, от входа в жилое здание – не далее 100 м. Площадки для остановки специализированных средств общественного транспорта, перевозящих только инвалидов (социальное такси), следует предусматривать на расстоянии не далее 100 м от входов в общественные здания.

Специальные парковочные места вдоль транспортных коммуникаций разрешается предусматривать при уклоне дороги менее 1:50. Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением. Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах высадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие. Разметку места для стоянки автомашины инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размером 6,0-3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины – 1,2 м. Если на стоянке предусматривается место для регулярной парковки автомашин, салоны которых приспособлены для перевозки инвалидов на креслах-колясках, ширина боковых подходов к автомашине должна быть не менее 2,5 м.

На территории муниципального образования Юрьев-Польский район Владимирской области в настоящее время действует муниципальная программа «Формирование доступной среды жизнедеятельности для инвалидов муниципального образования Юрьев-Польский район на 2020-2025 годы», утвержденная постановлением администрации муниципального образования Юрьев-Польский район «Об утверждении муниципальной программы «Формирование доступной среды жизнедеятельности для инвалидов муниципального образования Юрьев-Польский район на 2020-2025 годы» №68 от 24.01.2020 года.

Целью муниципальной программы является повышение уровня доступности приоритетных объектов и услуг в сфере жизнедеятельности инвалидов и других маломобильных групп населения.

Задачами выступают: формирование условий для беспрепятственного доступа инвалидов и других маломобильных групп населения к приоритетным объектам и услугам и оснащение объектов приспособлениями, средствами и источниками информации в доступной форме, позволяющими обеспечить доступность для инвалидов, предоставляемых на них услуг.

Необходимость подготовки и реализации Программы определяется наличием в социальной структуре общества значительного количества лиц, имеющих признаки ограничения жизнедеятельности. На территории муниципального образования Юрьев-Польский район проживает 1842 инвалидов, в том числе, 117 детей-инвалидов, 260 нетрудоспособных инвалидов I группы.

В муниципальном образовании проводится определенная работа по социальной поддержке и созданию условий для полноценной жизнедеятельности для инвалидов в обществе. За 2017-2019 годы по мере реализации муниципальной программы проведен ряд мероприятий:

- утверждены паспорта доступности объектов и услуг, предусмотренных Минобрнауки России – 100%;
- проведено информирование населения об объектах и предоставленных на них услугах, доступных для инвалидов в общем количестве востребованных ими объектов в Юрьев-Польском районе - 100%;
- оснащены 4 объекта сферы образования специальными приспособлениями, обеспечивающими доступ к ним инвалидов (МБДОУ «Детский сад №2 «Родничок», МБДОУ «Детский сад №6 «Солнышко», МБОУ «Энтузиастская школа им. В.И.Шибанкова», МБОУ «Школа №3»).

В программу мероприятий включено обустройство маршрутов передвижения лиц с ограниченными возможностями световыми дорожками, табличками и указателями, а также запланировано строительство пандуса.

Кроме того, во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 29.03.2019 года №363 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» на территории муниципального образования необходимо сделать более доступными для детей-инвалидов объекты дополнительного образования, что позволит увеличить долю организаций дополнительного образования, в которых

создана безбарьерная среда для инклюзивного образования детей-инвалидов, в общем количестве дошкольных образовательных организаций до 50%.

Улично-дорожная сеть муниципального образования Юрьев-Польский район нуждается в комплексном и всеобъемлющем приспособлении для нужд инвалидов на территории мест их концентрации.

В настоящее время из уже принятых мер, обеспечивающих условия для комфортного и беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры, оборудованы пандусы у значительной части социальных объектов, однако проектом КСОДД на краткосрочную перспективу рекомендуются следующие мероприятия по обустройству УДС:

1) устройство тактильных направляющих на подходах к пешеходным переходам по основным приоритетным маршрутам передвижения инвалидов (поликлиника, отделения банка, гос. учреждения и др.);

2) обустройство остановочных пунктов тактильными указателями и направляющими;

3) установка светофоров типа Т7, позволит привлечь внимание водителей к нерегулируемому пешеходному переходу. Оснащение УДС светофорами данного типа детально описано в п. 2.4 и п. 2.5.

Реализация предлагаемых мероприятий будет способствовать созданию на территории муниципального образования Юрьев-Польский район доступной безбарьерной среды для людей с ограниченными возможностями здоровья.



## **2.20 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации**

Использование для контроля за дорожным движением специальных технических средств автоматической фотовидеofиксации (далее ТСАФ), широко распространено во многих регионах России и, как показывает практика, является эффективным мероприятием по повышению безопасности на автомобильных дорогах за счёт предотвращения значительной доли нарушений после их установки.

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств ТСАФ принимается в соответствии с данными о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения по результатам анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Для обеспечения порядка принятия эффективных решений, протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 19 ноября 2019 г. №8 была утверждена «Методика определения мест размещения технических средств автоматической фотовидеofиксации нарушений правил дорожного движения» (далее – Методика).

В соответствии с пунктом 75 приказа МВД РФ от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», окончательным основанием для осуществления надзора за дорожным движением с использованием средств автоматической фиксации является решение руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств.

Поскольку выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД в большей степени должен быть обусловлен необходимостью мотивировать водителей транспортных средств на соблюдение требований правил, а не целью зафиксировать наибольшее количество нарушений, то в местах их установки следует проводить мероприятия по информационному обеспечению.

В настоящее время комплексы автоматической фиксации нарушений ПДД могут фиксировать разные типы нарушений (движение по обочине; превышение установленной скорости движения; движение автотранспорта на красный сигнал светофора; поворот с ряда, не предназначенного для такого маневра; движение по встречной полосе и т. п.). Несмотря на обширный список, самым распространенным нарушением, которое регистрируют ТСАФ, является превышение установленной скорости движения.

Общие требования к специальным техническим средствам, работающим в автоматическом режиме и имеющим функции фото- и видеозаписи, предназначенным для обеспечения контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения определены в ГОСТ Р 57145-2016 [37].

На момент разработки КСОДД, в соответствии с результатами натурного обследования, а также данным предоставленным УГИБДД ГУ МВД России и администрации района установлено, что в границах муниципального образования отсутствуют стационарные аппаратно-программные комплексы, осуществляющие автоматическую фотовидеофиксацию нарушений ПДД. На территории района контроль нарушений ПДД, осуществляется с помощью «мобильных засад» в составе экипажей ДПС.

В свою очередь, проведённый в рамках рассмотрения мероприятий по повышению БДД топографический анализ ДТП не выявил участков УДС, на которых в соответствии с требованиями ГОСТ Р 57145-2016 и положениями Методики требуется установка ТСАФ.

## **2.21 Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения**

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, проектирование комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования.

Все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 2 настоящей КСОДД, должны формироваться в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории муниципального образования.

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

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры муниципального образования. Разработанные мероприятия систематизируются по степени их актуальности и сопоставляются с ожидаемым эффектом от внедрения. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

К первоочередным мероприятиям следует относить работы, не требующие значительных капитальных вложений денежных средств, такие как: оптимизация светофорных циклов, установка знаков ограничения скорости, искусственных неровностей, шумовых полос, подготовка нормативной документации, регламентирующей порядок принятия решения для организации парковок в целях формирования единого парковочного пространства (в том числе платных и многоуровневых парковок). На следующем этапе следует уделить непосредственное внимание устранению помех движению и факторов опасности, создаваемых существующими дорожными условиями. Оптимизации движения маршрутных транспортных средств. При этом безопасность пешеходов, как наименее защищённых участников движения всегда должна оставаться в приоритете.

При наличии достаточного финансирования следует переходить к локальным реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом, расстановки средств фотовидеофиксации нарушений,

Строительство новых дорог и капитальные ремонты существующих участков улично-дорожной сети следует начинать при условии 80% обеспеченности мероприятий по другим направлениям.

Анализ существующей дорожно-транспортной ситуации города показал необходимость реализации отмеченных мероприятий в следующей последовательности:

- мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, оборудование нерегулируемых пересечений светофорами Т7;

- мероприятия по оптимизации светофорных циклов и установке дополнительных светофорных объектов;

- мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включающих оборудование новых мест остановки общественного транспорта и приведение в нормативное состояние существующих остановок;

- мероприятия по регулированию скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах;

- мероприятия по формированию единого парковочного пространства;

- мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;

- мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий, развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;

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

В зависимости от изменения текущей ситуации и влияния факторов, которые могли быть не учтены при разработке данной комплексной схемы порядок проведения мероприятий может меняться, но принципиальные подходы к решению задачи обеспечения безопасности дорожного движения должны оставаться неизменными. Разработанная программа в дальнейшем будет выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании. Очередность и объем реализации мероприятий до 2035 года обозначен в таблице 2.21.1.

Таблица 2.21.1 – Очередность реализации мероприятий

Период реализации	Вид мероприятия	Объем	Ед.изм
2021-2025	Обустройство пешеходных переходов	13	шт.
	Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	24	шт.
	Установка и обустройство ИН	2	шт.
	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	32	шт.
	Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек	1,23	км
	Установка дорожного знака 3.2 Движение запрещено	5	шт.
	Установка дорожного знака 8.4.1 Вид ТС	6	шт.
	Установка дорожного знака 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей	10	шт.
	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	38	шт.
	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	9,17	км
	Организации парковочного пространства	173	мест
	Ремонт и капитальный ремонт существующих дорог	9,09	км
2026-2030	Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек	0,15	км
	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	8,44	км
	Организации парковочного пространства	42	мест
	Ремонт и капитальный ремонт существующих дорог	12,96	км
2031-2035	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	3,13	км
	Ремонт и капитальный ремонт существующих дорог	9,72	км

### **3 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения**

Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения должна включать расчет стоимости их реализации, стоимость строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения и источников финансирования работ. Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры. Разработанные мероприятия систематизируются по степени их актуальности и сопоставляются с ожидаемым эффектом от внедрения. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

В таблицах 3.1 – 3.6 по каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности), а также в сводной таблице указаны источники их финансирования.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса России от 30.07.2020 г. №274 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 3.1 – Оценка объемов финансирования мероприятий по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог в МО Юрьев-Польский район

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Вид мероприятия	Проектный тип покрытия	Стоимость, тыс.руб/км	Период реализации
1	ул. Владимирская (от пл. Советской до а/д 17 ОП РЗ 17 А - 1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»), г. Юрьев-Польский	0,54	ремонт	а/бетон	4499,28	2021-2025
2	ул. Шибанкова (от ул. Владимирская до а/д 17 ОП РЗ 17 А - 1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский»), г. Юрьев-Польский	0,85	ремонт	а/бетон	7082,19	2021-2025
3	пер. Красноармейский, г. Юрьев-Польский	0,17	ремонт	а/бетон	1416,44	2021-2025
4	ул. 1 Мая (от ул. Владимирская до пер. Музейный), г. Юрьев-Польский	0,32	ремонт	а/бетон	2666,24	2021-2025
5	пер. Садовый (от ул. 1 Мая до ул. Луговая), г. Юрьев-Польский	0,5	ремонт	а/бетон	4166,00	2021-2025
6	ул. Чехова (от д. 11 до ул. Станционной), г. Юрьев-Польский	0,74	ремонт	а/бетон	6165,67	2021-2025
7	дорога по с. Ополье №3 (от д. 4 до а/д «Юрьев-Польский - Горки» - Ручейки - Ополье) с.Ополье	0,35	ремонт	а/бетон	2916,20	2021-2025
8	ул. Юрьевская, с. Андреевское	0,3	ремонт	а/бетон	2499,60	2021-2025
9	пер. Богомолова, г. Юрьев-Польский	0,25	ремонт	а/бетон	2083,00	2021-2025
10	дорога по с. Красное №4	0,42	ремонт	а/бетон	3499,44	2021-2025
11	ул. Перфильева, г. Юрьев-Польский	0,75	капитальный ремонт	а/бетон	25851,28	2021-2025
12	пер. Музейный (от ул. Шибанкова до ул. 1Мая), г. Юрьев-Польский	0,25	капитальный ремонт	а/бетон	8617,09	2021-2025
13	ул. Заречная (от ул. Парковая до ул. Некрасовская), г. Юрьев-Польский	0,28	капитальный ремонт	а/бетон	9651,15	2021-2025
14	ул. Станционная, г. Юрьев-Польский	0,44	капитальный ремонт	а/бетон	15166,09	2021-2025

Продолжение таблицы 3.1

15	а/д местного значения (от а/д 17 ОП РЗ 17 А - 1 «Владимир – Юрьев-Польский – Переславль-Залесский» до здания инфекционного отделения), г. Юрьев-Польский	0,13	капитальный ремонт	а/бетон	4480,89	2021-2025
16	ул. 1-я Рабочая, с. Сима	0,29	капитальный ремонт	а/бетон	9995,83	2021-2025
17	ул. Полевая, с. Горки	0,55	капитальный ремонт	а/бетон	18957,61	2021-2025
18	ул. Молодежная - ул. Гагарина, с. Горки	0,87	капитальный ремонт	а/бетон	29987,49	2021-2025
19	ул. Школьная, с. Косинское	0,36	капитальный ремонт	а/бетон	12408,62	2021-2025
20	ул. Гагарина, с. Косинское	0,3	капитальный ремонт	а/бетон	10340,51	2021-2025
21	пер. Богомолова (от ул. Вокзальная), г. Юрьев-Польский	0,19	капитальный ремонт	а/бетон	6548,99	2021-2025
22	пер. Школьный, с. Кузьмадино	0,24	капитальный ремонт	а/бетон	8272,41	2021-2025
23	ул. Комсомольская, г. Юрьев-Польский	1,45	капитальный ремонт	а/бетон	61689,38	2026-2030
24	ул. Гражданская (от пер. Красноармейский до моста через р. Колокша), г. Юрьев-Польский	0,28	капитальный ремонт	а/бетон	11912,43	2026-2030
25	ул. Южная, г. Юрьев-Польский	0,77	капитальный ремонт	а/бетон	32759,19	2026-2030
26	ул. Артиллерийская (от д. 106 до ул. Заводская), г. Юрьев-Польский	0,54	капитальный ремонт	а/бетон	22973,97	2026-2030
27	ул. Связистов (до СНТ Авангард-2), г. Юрьев-Польский	0,51	капитальный ремонт	а/бетон	21697,64	2026-2030
28	ул. Овражная, г. Юрьев-Польский	0,22	капитальный ремонт	а/бетон	9359,77	2026-2030
29	ул. Набережная, г. Юрьев-Польский	0,18	капитальный ремонт	а/бетон	7657,99	2026-2030



Продолжение таблицы 3.1

30	ул. Первомайская, с. Сима	0,21	капитальный ремонт	а/бетон	8934,32	2026-2030
31	ул. 1-ая Колхозная, с. Матвейцево	0,5	капитальный ремонт	а/бетон	21272,20	2026-2030
32	ул. Центральная, с. Горки	0,42	капитальный ремонт	а/бетон	17868,65	2026-2030
33	ул. Секеринская, с. Косинское	0,31	капитальный ремонт	а/бетон	13188,76	2026-2030
34	ул. Октябрьская №1, с. Небылое	0,88	капитальный ремонт	а/бетон	37439,07	2026-2030
35	ул. Советская, с. Небылое	0,17	капитальный ремонт	а/бетон	7232,55	2026-2030
36	Подъезд к Церкви Николая Чудотворца, с. Небылое	0,1	капитальный ремонт	а/бетон	4254,44	2026-2030
37	ул. Шибанкова (от ул. Владимирская до ул. Горького), г. Юрьев-Польский	1,10	ремонт	а/бетон	11312,62	2026-2030
38	пер. Петропавловский, г. Юрьев-Польский	0,48	ремонт	а/бетон	4936,42	2026-2030
39	ул. Революции (от ул. Школьная до ООО Авангард), г. Юрьев-Польский	0,38	ремонт	а/бетон	3908,00	2026-2030
40	ул. Покровская (от ул. Артиллерийская до р. Колокша), г. Юрьев-Польский	0,6	ремонт	а/бетон	6170,52	2026-2030
41	ул. Горького, г. Юрьев-Польский	0,48	ремонт	а/бетон	4936,42	2026-2030
42	ул. Школьная, с. Сосновый Бор	0,44	ремонт	а/бетон	4525,05	2026-2030
43	ул. Центральная, с. Сосновый Бор	0,34	ремонт	а/бетон	3496,63	2026-2030
44	дорога по с.Ополье №1	0,85	ремонт	а/бетон	8741,57	2026-2030
45	ул. Центральная №1, с. Энтузиаст	1,08	ремонт	а/бетон	11106,94	2026-2030
46	ул. Перфильева, с. Кузьмадино	0,67	ремонт	а/бетон	6890,41	2026-2030
47	ул. Владимирская, г. Юрьев-Польский	0,52	капитальный ремонт	а/бетон	27306,58	2031-2035

Продолжение таблицы 3.1

48	ул. Ленина, с. Небылое	0,6	капитальный ремонт	а/бетон	31507,59	2031-2035
49	ул. Революции (от ул. Школьная до ул. Владимирская), г. Юрьев-Польский	0,36	капитальный ремонт	а/бетон	18904,55	2031-2035
50	пер. Садовый (от пер. Речной до ул. Комсомольской), г. Юрьев-Польский	0,41	капитальный ремонт	а/бетон	21530,19	2031-2035
51	пер. Речной, г. Юрьев-Польский	0,16	капитальный ремонт	а/бетон	8402,02	2031-2035
52	пер. Октябрьский, г. Юрьев-Польский	0,15	капитальный ремонт	а/бетон	7876,90	2031-2035
53	ул. Бобкова, г. Юрьев-Польский	0,15	капитальный ремонт	а/бетон	7876,90	2031-2035
54	ул. Артиллерийская, г. Юрьев-Польский	0,35	капитальный ремонт	а/бетон	18379,43	2031-2035
55	ул. Красносельская, г. Юрьев-Польский	0,95	капитальный ремонт	а/бетон	49887,02	2031-2035
56	ул. Пролетарская, г. Юрьев-Польский	0,98	капитальный ремонт	а/бетон	51462,40	2031-2035
57	ул. Ударная, г. Юрьев-Польский	0,93	капитальный ремонт	а/бетон	48836,76	2031-2035
58	ул. Садовая, с. Сима	0,83	капитальный ремонт	а/бетон	43585,50	2031-2035
59	ул. Советская, с. Сима	0,43	капитальный ремонт	а/бетон	22580,44	2031-2035
60	ул. Молодежная, с. Матвейцево	0,58	капитальный ремонт	а/бетон	30457,34	2031-2035
61	ул. Заречная, с. Матвейцево	0,46	капитальный ремонт	а/бетон	24155,82	2031-2035
62	ул. Центральная, с. Матвейцево	0,46	капитальный ремонт	а/бетон	24155,82	2031-2035
63	ул. Школьная, с. Небылое	0,47	капитальный ремонт	а/бетон	24680,94	2031-2035

Продолжение таблицы 3.1

64	ул. Молодежная, с. Андреевское	0,43	капитальный ремонт	а/бетон	22580,44	2031-2035
65	ул. Павших Борцов, г. Юрьев-Польский	0,5	ремонт	а/бетон	6346,90	2031-2035
Итого		31,77			1032050,44	

\*Укрупненный расчет капиталовложений по объектам мероприятий составлен с учетом уровня индексации, из расчета:

- Стоимость реконструкции 1 км 1 полосы 29 661,16 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.
- Стоимость строительство 1 км 1 полосы 18 895,31 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.
- Стоимость капитальный ремонт 1 км 1 полосы 15 968,76 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.
- Стоимость ремонт 1 км 1 полосы 7 539,657 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.

Таблица 3.2 – Оценка объемов финансирования мероприятий по строительству тротуаров и пешеходных дорожек в МО Юрьев-Польский район

№ п/п	Наименование улицы (участка)	Протяженность участка, км	Объем работ, м2	Вид мероприятия	Стоимость, тыс.руб	в т.ч. проектных и изыскательских работ, тыс. руб	Период реализации
1	ул. Чехова (от д. 4В до д. 12А) (четная сторона), г. Юрьев-Польский	0,53	795	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	1166,0	43,1	2021-2025
2	ул. Чехова (от д. 11 до пер. Вокзальный) (нечетная сторона), г. Юрьев-Польский	0,18	270	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	396,0	14,7	2021-2025
3	пер. Вокзальный (нечетная сторона), г. Юрьев-Польский	0,31	465	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	682,0	25,2	2021-2025

Продолжение таблицы 3.2

4	ул. Железнодорожная (от пер. Вокзальный до ул. Станционная), г. Юрьев-Польский	0,08	120	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	176,0	6,5	2021-2025
5	ул. Станционная, г. Юрьев-Польский	0,12	180	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	264,0	9,8	2021-2025
6	ул. Заводская (от ул. Артиллерийская до ул. Свободы) (четная сторона), г. Юрьев-Польский	0,32	480	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	704,0	26,0	2021-2025
7	ул. Артиллерийская (от ул. Заводская до ул. Покровская), г. Юрьев-Польский	0,33	495	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	726,0	26,9	2021-2025
8	ул. Покровская (от ул. Строителей до ул. Свободы) (нечетная сторона), г. Юрьев-Польский	0,7	1050	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1540,0	57,0	2021-2025
9	ул. Артиллерийская (от ул. Покровская до ул. Школьная), г. Юрьев-Польский	0,64	960	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1408,0	52,1	2021-2025
10	ул. Павших Борцов (от ул. Горького до пер. Промышленный), г. Юрьев-Польский	0,3	450	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	660,0	24,4	2021-2025

Продолжение таблицы 3.2

11	пер. Подгорный (от ул. 1 Мая до ул. Заречная), г. Юрьев-Польский	0,41	615	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	902,0	33,4	2021-2025
12	ул. Заречная (от пер. Подгорный до ул. Чиркова), г. Юрьев-Польский	0,375	562,5	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	825,0	30,5	2021-2025
13	дорога по селу Красное №4 (четная сторона)	0,38	570	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	836,0	30,9	2021-2025
14	дорога по с. Ополе №3 (от д. 4 до а/д «Юрьев-Польский - Горки» - Ручейки - Ополе) с.Ополе	0,47	705	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	1034,0	38,3	2021-2025
15	вдоль а/д «Юрьев-Польский - Горки» - Ручейки - Ополе) с.Ополе	0,38	570	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	836,0	30,9	2021-2025
16	ул. Богомолова, с. Сима	0,54	810	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	1188,0	44,0	2021-2025
17	ул. Полевая (от ул. Школьная до ул. Молодежная), с. Горки	0,14	210	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	308,0	11,4	2021-2025
18	ул. Гагарина (от ул. Центральная до ул. Полевая), г. Юрьев-Польский	0,51	765	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	1122,0	41,5	2021-2025

Продолжение таблицы 3.2

19	ул. Школьная, с. Городище	0,44	660	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	968,0	35,8	2021-2025
20	ул. Центральная, с. Городище	0,65	975	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	1430,0	52,9	2021-2025
21	ул. Хивинская, с. Андреевское	0,4	600	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	880,0	32,6	2021-2025
22	дорога по с. Шихобалово №7	0,14	210	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	308,0	11,4	2021-2025
23	дорога по с. Шихобалово №8	0,27	405	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	594,0	22,0	2021-2025
24	дорога по с. Шихобалово №1	0,55	825	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	1210,0	44,8	2021-2025
25	ул. Овражная, г. Юрьев-Польский	0,2	300	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	440,0	16,3	2026-2030
26	ул. Свободы (от ул. Овражная до д. 133), г. Юрьев-Польский	0,09	135	1.Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство освещения 3.Устройство бортового камня	198,0	7,3	2026-2030

Продолжение таблицы 3.2

27	ул. Южная, г. Юрьев-Польский	0,76	1140	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1672,0	61,9	2026-2030
28	ул. Артиллерийская (от ул. Заводская до ул. Южная), г. Юрьев-Польский	0,38	570	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	836,0	30,9	2026-2030
29	ул. Комсомольская (от ул. Покровская до ул. Южная), г. Юрьев-Польский	0,68	1020	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1496,0	55,4	2026-2030
30	ул. Перфильева (от ул. Строителей до ул. Артиллерийская), г. Юрьев-Польский	0,42	630	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	924,0	34,2	2026-2030
31	ул. Строителей, г. Юрьев-Польский	0,36	540	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	792,0	29,3	2026-2030
32	пер. Петропавловский, г. Юрьев-Польский	0,4	600	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	880,0	32,6	2026-2030
33	ул. Некрасовская (от ул. Заречная до с. Красное), г. Юрьев-Польский	0,85	1275	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1870,0	69,2	2026-2030
34	пер. Цветочный (нечетная сторона), с. Сима	0,42	630	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	924,0	34,2	2026-2030

Продолжение таблицы 3.2

35	ул. Советская (от ул. Строителей до ул. Владимирская) (четная сторона), с. Сима	0,74	1110	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1628,0	60,2	2026-2030
36	ул. Центральная (от ул. Школьная до ул. Механическая), г. Юрьев-Польский	0,41	615	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	902,0	33,4	2026-2030
37	ул. Центральная, с. Косинское	0,32	480	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	704,0	26,0	2026-2030
38	ул. Школьная, с. Косинское	0,58	870	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1276,0	47,2	2026-2030
39	ул. Школьная, с. Сосновый Бор	0,43	645	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	946,0	35,0	2026-2030
40	ул. Центральная, с. Сосновый Бор	0,32	480	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	704,0	26,0	2026-2030
41	ул. Центральная №1 (четная сторона), с. Энтузиаст	0,82	1230	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1804,0	66,7	2026-2030
42	ул. Центральная №1 (нечетная сторона), с. Энтузиаст	0,26	390	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	572,0	21,2	2026-2030



Продолжение таблицы 3.2

43	ул. Дорожная, г. Юрьев-Польский	0,29	435	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	638,0	23,6	2031-2035
44	ул. Владимирская, г. Юрьев-Польский	0,49	735	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1078,0	39,9	2031-2035
45	пер. Садовый (от пер. Речной до ул. Свободы), г. Юрьев-Польский	0,56	840	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1232,0	45,6	2031-2035
46	пер. Подгорный (от ул. 1 Мая до ул. Западная), г. Юрьев-Польский	0,32	480	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	704,0	26,0	2031-2035
47	ул. Красносельская (от пер. Подгорный до д. 66), г. Юрьев-Польский	0,75	1125	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1650,0	61,1	2031-2035
48	ул. Пролетарская (от пер. Подгорный до д. 66), г. Юрьев-Польский	0,72	1080	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Устройство освещения 3. Устройство бортового камня	1584,0	58,6	2031-2035
Итого		20,735	31102,5		45617,0	1687,8	

\*Укрупненный расчет капиталовложений по объектам мероприятий составлен с учетом уровня индексации, из расчета:

– Стоимость строительства 1 км пешеходной дорожки/тротуара – 2 200 тыс.руб. на период 2020-2024 гг.

Таблица 3.3 – Оценка объемов финансирования мероприятий по ремонту тротуаров и пешеходных дорожек в МО Юрьев-Польский район

№ п/п	Наименование улицы (переулка)	Протяженность участка, км	Объем работ, м2	Вид мероприятия	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
1	ул. Заводская (от ул. Свободы до пер. Богомолова), г. Юрьев-Польский	0,36	540	1.Ремонт асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство/замена бортового камня	666,00	2021-2025
2	ул. Артиллерийская (от ул. Покровская до д. 30), г. Юрьев-Польский	0,6	900	1.Ремонт асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство/замена бортового камня	1110,00	2021-2025
3	ул. Революции (от ул. Школьная до д. 9), г. Юрьев-Польский	0,1	150	1.Ремонт асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство/замена бортового камня	185,00	2021-2025
4	пер. Садовый (от ул. 1 Мая до пер. Узкий), г. Юрьев-Польский	0,17	255	1.Ремонт асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство/замена бортового камня	314,50	2021-2025
5	ул. Свободы (от ул. Заводская до ул. Перфильева)	0,15	225	1.Ремонт асфальто-бетонного покрытия. 2.Устройство/замена бортового камня	277,50	2026-2030
Итого		1,38	2070		2553,00	

Таблица 3.4 – Оценка объемов финансирования мероприятий, связанных с обустройством парковочного пространства в МО Юрьев-Польский район

№ п/п	Количество машино-мест	Место дислокации	Мероприятия	Стоимость тыс.руб	Период реализации
1	45	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 68	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	1012,5	2021-2025
2	10	г. Юрьев-Польский, ул. Горького, 24	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	225,0	2021-2025
3	25	г. Юрьев-Польский, ул. Луговая, 37	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	562,5	2021-2025
4	10	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 51	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	225,0	2021-2025

Продолжение таблицы 3.4

5	10	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 67	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	225,0	2021-2025
6	15	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 30	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	337,5	2021-2025
7	25	г. Юрьев-Польский, пер. Богомолова, 10Б	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	562,5	2021-2025
8	7	г. Юрьев-Польский, ул. Железнодорожная, 23	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	157,5	2021-2025
9	10	с. Косинское, ул. Школьная, 1 А	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	225,0	2021-2025
10	6	с. Сима, ул. Богомолова, 41	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	135,0	2021-2025
11	10	с Небылое, ул. Первомайская, 2	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	225,0	2021-2025
12	10	г. Юрьев-Польский, ул. Луговая, 31	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	225,0	2026-2030
13	10	г. Юрьев-Польский, ул. 1 Мая, 57	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	225,0	2026-2030
14	7	г. Юрьев-Польский, ул. Покровская, 16	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	157,5	2026-2030
15	15	г. Юрьев-Польский, ул. Шибанкова, 21	1. Устройство асфальто-бетонного покрытия. 2. Установка ТС ОДД согласно ГОСТ Р 51256-2018, ГОСТ Р 50971-2011, ГОСТ Р 52289-2019	337,5	2026-2030
Итого	215			4837,5	

Таблица 3.5 – Оценка объемов финансирования мероприятий по организации ДД в МО Юрьев-Польский район

№ п/п	Вид мероприятия	Объем, шт.	Стоимость, тыс.руб/шт.	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
<b>Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</b>					
1	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	32	9,6	307,2	2021-2025
2	Установка и обустройство ИН	2	25	50,0	2021-2025
<b>Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств</b>					
1	Установка дорожного знака 3.2 Движение запрещено	5	9,6	48,0	2021-2025
2	Установка дорожного знака 8.4.1 Вид ТС	6	7,5	45,0	2021-2025
3	Установка дорожного знака 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей	10	7,5	75,0	2021-2025
4	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	38	9,6	364,8	2021-2025
<b>Мероприятия по введению светофорного регулирования</b>					
1	Установка светофоров типа Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	24	125	3000,0	2021-2025
<b>Мероприятия по организации движения пешеходов</b>					
1	Обустройство пешеходных переходов	13	15,7	204,1	2021-2025

Таблица 3.6 – Оценка объемов финансирования мероприятий по МО Юрьев-Польский район

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах соответствующих лет, тыс. рублей		
			2021-2025	2026-2030	2031-2035
<b>1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий</b>					
Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2021-2035	Всего:	20163,0	18568,0	6886,0
		Местный бюджет	1008,2	928,4	344,3
		Областной бюджет	19154,9	17639,6	6541,7
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>2. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</b>					
Установка и обустройство ИН	2021-2025	Всего:	50,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	50,0	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	2021-2025	Всего:	307,2	0,0	0,0
		Местный бюджет	307,2	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>3. Мероприятия по организации движения пешеходов</b>					
Обустройство пешеходных переходов	2021-2025	Всего:	204,1	0,0	0,0
		Местный бюджет	204,1	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

Продолжение таблицы 3.6

<b>4. Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов</b>					
Установка дорожного знака 3.2 Движение запрещено	2021-2025	Всего:	48,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	48,0	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка дорожного знака 8.4.1 Вид ТС	2021-2025	Всего:	45,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	45,0	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка дорожного знака 6.15.1 Направление движения для грузовых автомобилей	2021-2025	Всего:	75,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	75,0	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	2021-2025	Всего:	364,8	0,0	0,0
		Местный бюджет	364,8	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>5. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)</b>					
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	2021-2025	Всего:	3892,5	945,0	0,0
		Местный бюджет	3503,3	850,5	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	389,3	94,5	0,0

Продолжение таблицы 3.6

<b>6. Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями</b>					
Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	2021-2025	Всего:	3000,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	3000,0	0,0	0,0
		Областной бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>7. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</b>					
Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек	2021-2030	Всего:	2275,5	277,5	0,0
		Местный бюджет	113,8	13,9	0,0
		Областной бюджет	2161,7	263,6	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Реконструкция и капитальный ремонт существующих дорог	2021-2035	Всего:	197272,0	344264,9	490513,5
		Местный бюджет	9863,6	17213,2	24525,7
		Областной бюджет	187408,4	327051,7	465987,8
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>ИТОГО:</b>	2021-2035	Всего:	227697,1	364055,4	497399,5
		Местный бюджет	18582,9	19006,0	24870,0
		Областной бюджет	208725,0	344954,9	472529,5
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	389,3	94,5	0,0

Проведенная оценка объемов финансирования запланированных мероприятий в рамках настоящей КСОДД позволяет сделать вывод о том, что размер затрат на обустройство и содержание дорог находится в пределах возможного финансирования. Стоимость проектно-изыскательские работы рассчитана на основании Приказа Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 30 декабря 2019 года №919/пр. Следует отметить, что стоимость проектных и изыскательских работ для мероприятий не указанных в данном приказе рассчитывается для каждого конкретного случая, согласно требований указанных в ст. 47 Градостроительного кодекс Российской Федерации.

Стоимость мероприятий приведена исходя из расчета показателей приведенных в «Докладе о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог общего пользования Российской Федерации» подготовленного во исполнение подпункта «ж» пункта 1 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 8 октября 2014 г. (от 12 ноября 2014 г. № Пр-2651ГС) и пункта 8 поручения Председателя Правительства Российской Федерации Д.А. Медведева от 25 ноября 2014 г. № ДМ-П9-8751 и размещенного 26 февраля 2020 года на официальном сайте Министерства транспорта Российской Федерации. Стоимость запланированных мероприятий на прогнозный период увеличена с учетом уровня индексации цен, который в среднем составляет 4,3%.



#### **4 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения**

Оценка, предлагаемых к реализации мероприятий осуществляются на основании результатов прогнозирования параметров дорожного движения, в том числе с использованием программных средств и математического моделирования. Ключевыми показателями эффективности предлагаемого мероприятия служат количественные данные существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, уровня загрузки дорог движением, затрат времени на передвижение транспортных средств, оценка улучшения экологических показателей.

##### ***Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения***

Анализ статистических показателей, характеризующих уровень безопасности дорожного движения за 2015 – 2019 гг., проведённый в п. 1.11 указал на наличие нестабильности основных показателей аварийности. Показатель социального риска по городскому округу в 2018 году составлял 11,5 погибших на 100 тыс. жителей, а в 2019 году поднялся до значения 20,5 погибших на 100 тыс. жителей, что значительно выше целевого порога (11,7) заложенного в паспорте безопасности национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (Указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития на период до 2024 г.»).

Производя оценку прогнозных значений, следует отметить, что показатели безопасности дорожного движения имеют преимущественно стохастическую природу, в связи с чем, очень сложно достоверно прогнозировать их изменение на отдаленные периоды. Особенно это касается данных по количеству погибших, содержащих относительно малые объемы выборки. При этом, подразумевается, что все мероприятия по организации дорожного движения, проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры будут выполняться в соответствии с графиком, предусмотренным настоящей программой.

Таким образом, принимая во внимание прогноз развития транспортной инфраструктуры и прослеживаемую в течении последних трёх лет тенденцию изменений показателей безопасности дорожного движения, можно с высокой долей вероятности предположить, что к началу 2025 года количество ДТП сократится не более чем на 12%, число раненых в среднем уменьшится на 15,5%. Как уже отмечалось, данные по количеству погибших не характеризуются стабильностью значений, однако за счет реализации мероприятий по дополнительному техническому оснащению пересечений и примыканий автомобильных дорог, системному обустройству участков улично-дорожной сети пешеходными ограждениями, обустройству нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, светофорами Т.7, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной

индикацией, а также устройствами дополнительного освещения, предполагается значительное (на 22-30%) сокращение числа дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов уже к 2022 г., что, в свою очередь, позволит понизить показателя социального риска до уровня целевых показателей в рамках национальных проектов.

Сводные прогнозные показатели, с разбивкой по годам представлены в таблице 2.6.1 и на рисунках 2.6.1, 2.6.2.

Таблица 4.1 – Прогнозные показатели безопасности дорожного движения на территории МО

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	2019 год	2024 год	2029 год	2034 год
1	Количество дорожно-транспортных происшествий	ед.	42	37	33	30
2	Количество раненых	чел.	60	50	43	38
3	Тяжесть последствий	%	10,4	5,7	4,4	2,6
4	Социальный риск	погибших на 100 тыс чел.	19,7	9,2	6,1	3,1

Соотнесение данных по ДТП за девять месяцев 2020 года с прогнозируемыми значениями на данный период, свидетельствуют в пользу высокой степени достоверности сделанного прогноза.

Таблица 4.2 – Показателей аварийности за первые 9 месяцев 2020 г.

Период анализа	Общее количество			
	ДТП	Раненых	Погибших	Участников
2019 г. (9 месяцев)	25	39	6	66
2020 г. (9 месяцев)	23	29	2	67
Разница показателей	-8,0%	-25,6%	-66,6%	+1,5%

При расчёте показателя социального риска использовались прогнозные значения, полученные на основе статистических данных по оценке численности населения территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Владимирской области в период с 2009 по 2020 год. Прогноз делался из наихудшего «инерционного» сценария развития, предполагающего сохранение текущих трендов естественного движения и миграционного оттока.

Таким образом, в результате успешного выполнения разработанной стратегии предполагается достижение существенных результатов по повышению уровня безопасности дорожного движения.

### ***Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение***

Для проведения расчётов оценки изменения параметров дорожного движения и эффективности организации дорожного движения в среде современного программного комплекса транспортного планирования RTV Vision® VISUM была разработана транспортная макроскопическая модель.

Структурная схема транспортной модели представляет собой совокупность элементарных звеньев объекта и связей между ними и является графическим изображением процесса моделирования ТП. Моделирование ТП состоит из двух основополагающих моделей – модели транспортного предложения и модели транспортного спроса. Модель транспортного предложения – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т.д.) и соединяющих их ребер (улиц, дорог и т.д.), предоставляющая возможность перемещения участников транспортного движения и учитывающая затраты на данные перемещения.

Модели спроса на транспорт описывают качественно и количественно перемещения и учитывают: причины возникновения ТП, выбор цели ТП, выбор ТС и выбор пути. Конечной целью разработки транспортной модели является возможность построения качественных обоснованных прогнозов развития транспортной ситуации с учетом внесения различных факторов, влияющих на транспортную инфраструктуру и изменение социально-экономического развития региона.

На момент разработки плана мероприятий текущая транспортная ситуация характеризовалась следующими обобщёнными данными, приведёнными в таблице 4.3.

Таблица 4.3 - Текущая транспортная ситуация по району на 2021 г.

Интенсивность движения	Максимальная загрузка УДС	Плотность движения	Пропускная способность УДС
8630 авт/ч	25,0%	3,15 авт/км.	2014 авт/ч
Средние удельные значения			
Длина корреспонденции	Скорость движения	Время поездки	Загрузка УДС
17,2 км	34,7 км/ч	29 min 42 sek	5,8 %

Оценка предлагаемого к реализации варианта осуществлялась на основе сравнения показателей эффективности с базовым вариантом, за который приняты существующее состояние ОДД на расчетный срок без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий.

С целью определения перспективного увеличения и перераспределения потока легкового транспорта по сети учитывались мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетные сроки. Обработка информации осуществлялась по средствам

создания в модели дополнительных сценариев с вводом вариантов развития перспективной сети.

В качестве основных атрибутов, характеризующих транспортную модель на расчётный период до 2035 года, учитываются следующие пункты развития:

- повышение уровня автомобилизации;
- развитие жилой застройки;
- создание рабочих мест;
- строительство и организации новых производств, сопровождающиеся увеличением новых рабочих мест.

По каждому транспортному району вводились прогнозные данные социально-экономической статистики на рассматриваемые прогнозные сроки.

По аналогии с вводом данных социально-экономической статистики на этапе проведения транспортного районирования, в прогнозную модель вносилась та же информация только на прогнозный период.

В рамках каждого из сценариев производились модификации элементов транспортного графа, оказывающие наиболее значимое воздействие на транспортно-эксплуатационные показатели улично-дорожной сети рассматриваемой зоны моделирования.

Транспортный эффект от реализации предлагаемых мероприятий должен выражаться в сокращении уровня загрузки автомобильных дорог, что обеспечит сокращение затрат времени в пути, снижение транспортно-эксплуатационных затрат и повышение уровня обслуживания дорожного движения, а также в снижении риска возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Результатом моделирования развития транспортной ситуации, стала разработка двух вариантов проектирования, дающих представление об изменении дорожной ситуации на различных этапах внедрения мероприятий. По каждому из вариантов определены величины загрузки участков УДС движением, времени поездки, сводные данные по которым представлены далее по тексту.

Следует учитывать, что на данном этапе итоговые целевые показатели представлены усредненными значениями, определёнными исходя из обобщённых результатов транспортного моделирования в рамках частной концепции КСОДД, результаты анализа приведены в таблицах 4.4-4.5.

Таблица 4.4 – Прогноз состояния транспортной ситуации по району на 2030г. при реализации проектных решений

Интенсивность движения	Максимальная загрузка УДС	Плотность движения	Пропускная способность УДС
1314 авт./ч	24,3%	2,70 авт/км	2400 авт/ч
Средние удельные значения			
Длина корреспонденции	Скорость движения	Время поездки	Загрузка УДС
18,0 км	38,0 км/ч	28 min 24 sek	6,0%

Таблица 4.5 – Прогноз состояния транспортной ситуации по району на 2035 г. при реализации проектных решений

Интенсивность движения	Максимальная загрузка УДС	Плотность движения	Пропускная способность УДС
2197 авт/ч	23,8%	2,51 авт/км.	2600 авт/ч
Средние удельные значения			
Длина корреспонденции	Скорость движения	Время поездки	Загрузка УДС
18,0 км	38,4 км/ч	28 min 9 sek	5,0 %

Как и предполагалось на стадии разработки вариантов, в случае стагнации в развитии транспортной инфраструктуры происходит ухудшение основных показателей, а именно увеличение средней и максимальной загрузки сети, увеличение среднего времени поездки.

В случаях реализации предлагаемого плана развития, ожидаемо происходит улучшение по всем показателям. В результате анализа прогнозируемых величин можно видеть, что назначенные мероприятия позволяют стабилизировать ситуацию и выйти на положительную динамику уже в середине рассматриваемого периода, а к 2035 году значительно улучшить транспортную ситуацию, обеспечить требуемые уровни обслуживания и безопасности дорожного движения несмотря на прогнозируемый рост транспортной подвижности населения.

#### ***Прогноз параметров, эффективности организации дорожного движения***

К основным параметрам эффективности, характеризующим потерю времени (задержку) в движении транспортных средств и (или) пешеходов, относятся:

- средней задержкой транспортных средств в движении на участке дороги;
- временным индексом, выражающим удельные потери времени транспортного средства на единицу времени движения транспортного средства;
- уровнем обслуживания дорожного движения, представляющим собой показатель, выражающий отношение средней скорости движения транспортных средств к скорости транспортных средств в условиях свободного движения, согласно приложению;
- показателем перегруженности дорог, выражающим долю времени, в течение которого на участке дороги сохраняются условия движения, соответствующие неудовлетворительному уровню обслуживания дорожного движения;
- буферным индексом, отражающим удельные дополнительные затраты времени движения транспортного средства, обусловленные непредсказуемостью условий движения и рассчитываемым как отношение времени движения по участку дороги к среднему времени движения по этому

участку дороги, которое не превышает 85 процентов обследованных проездов транспортных средств по этому участку дороги. Сравнительные параметры приведены в таблице 4.6

Таблица 4.6 – Сравнительные параметры эффективности организации дорожного движения

Параметры	2020г.	2030г.	2035г.
Средняя задержка ТС	0,0063	0,0059	0,055
Временной индекс	1,28	1,24	1,21
Уровень обслуживания	В	В	В
Буферный индекс	0,18	0,14	0,11

Картограммы прогнозируемого распределения транспортной нагрузки и уровней загрузки представлены на рисунках 4.1 - 4.4. Для более удобного восприятия, все картограммы продублированы на формате А3 в графической части проекта на рисунках 46 – 56.

Сравнительная оценка всех сценариев приведена в таблице 4.7.

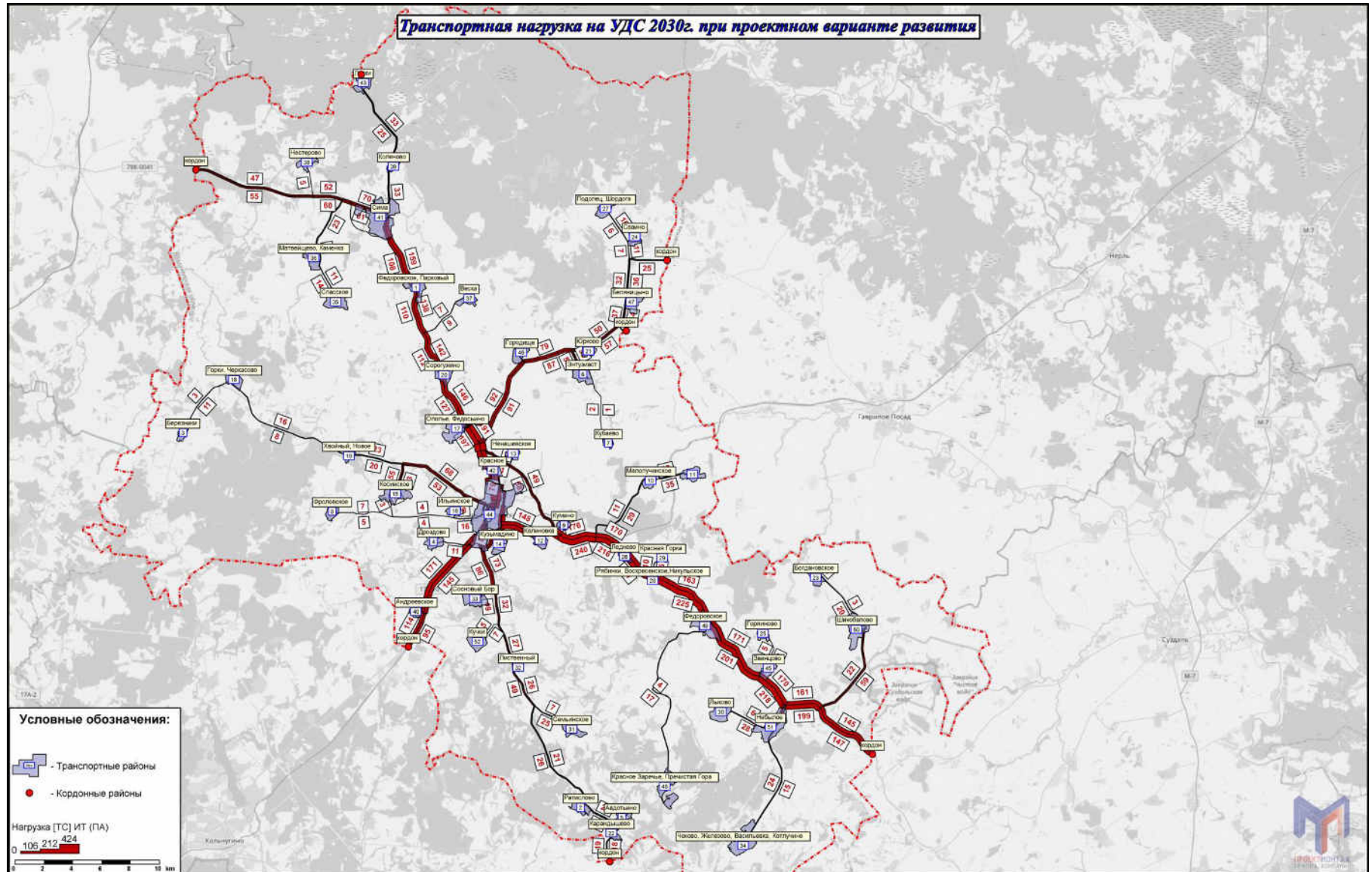


Рисунок 4.1 – Картограмма распределения прогнозируемой транспортной нагрузки на УДС на 2030 год при реализации проектных решений

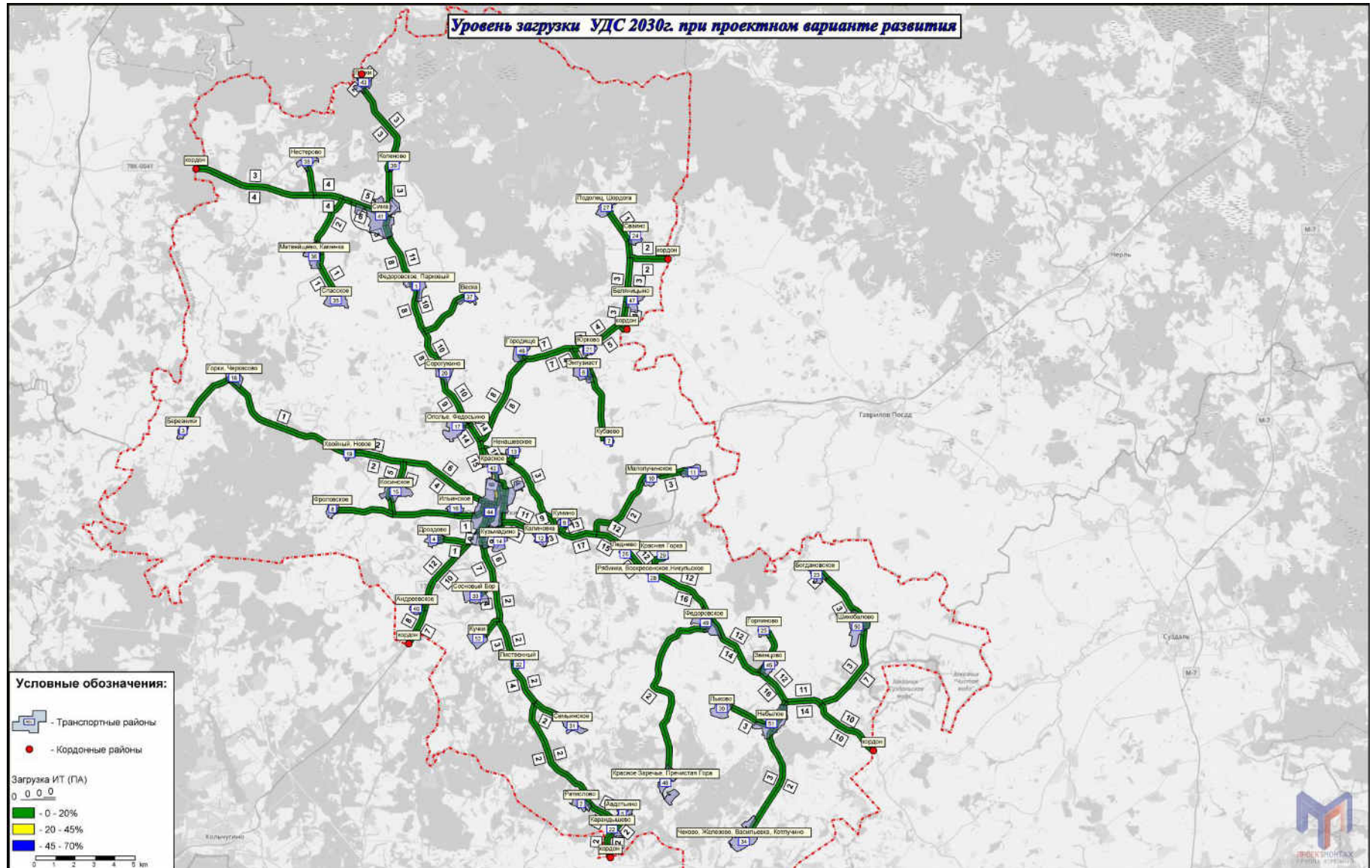


Рисунок 4.2 – Картограмма распределения прогнозируемого уровня транспортной загрузки УДС на 2030 год при реализации проектных решений



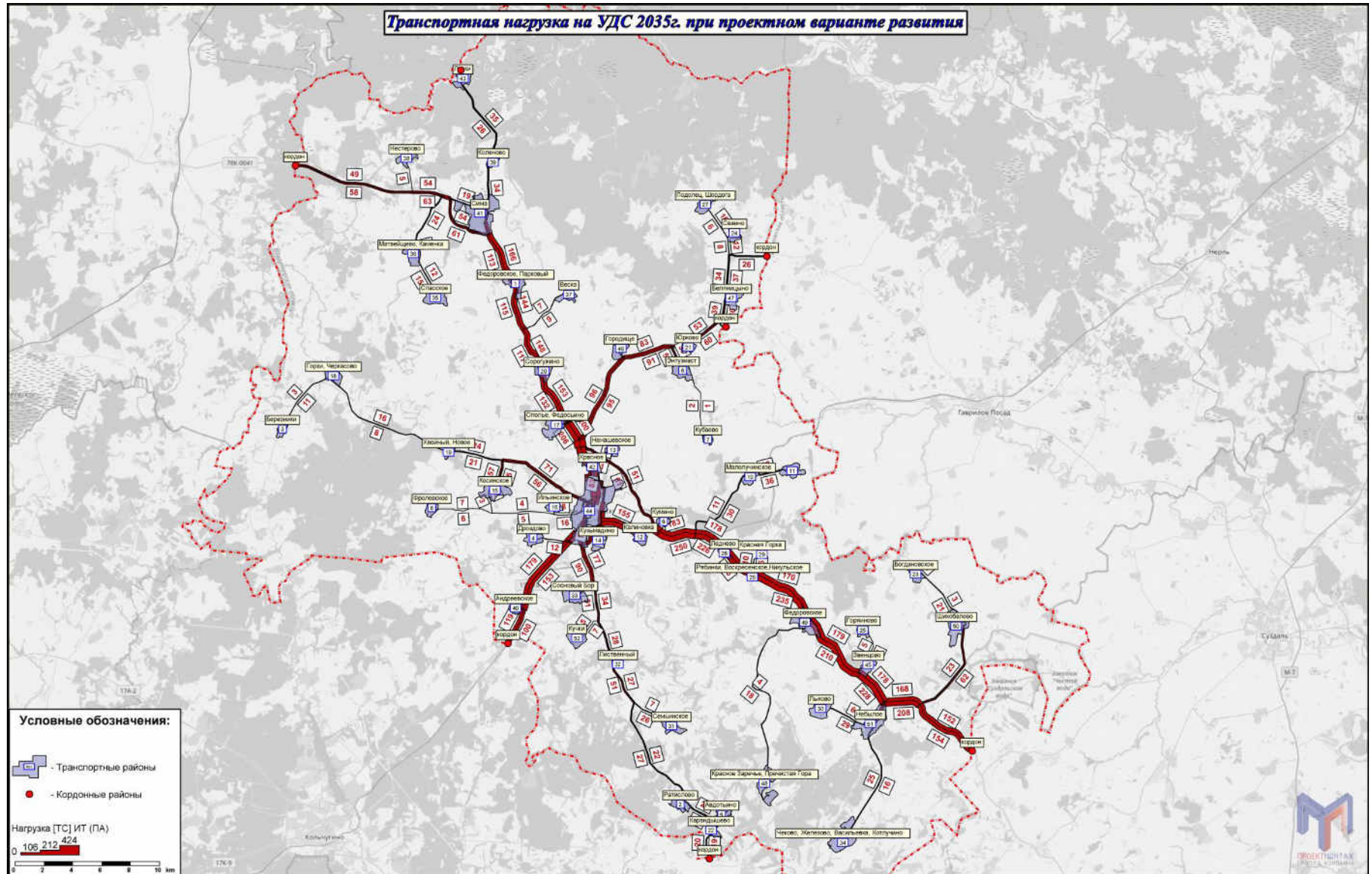


Рисунок 4.3 – Картограмма распределения прогнозируемой транспортной нагрузки на УДС на 2035 при реализации проектных решений

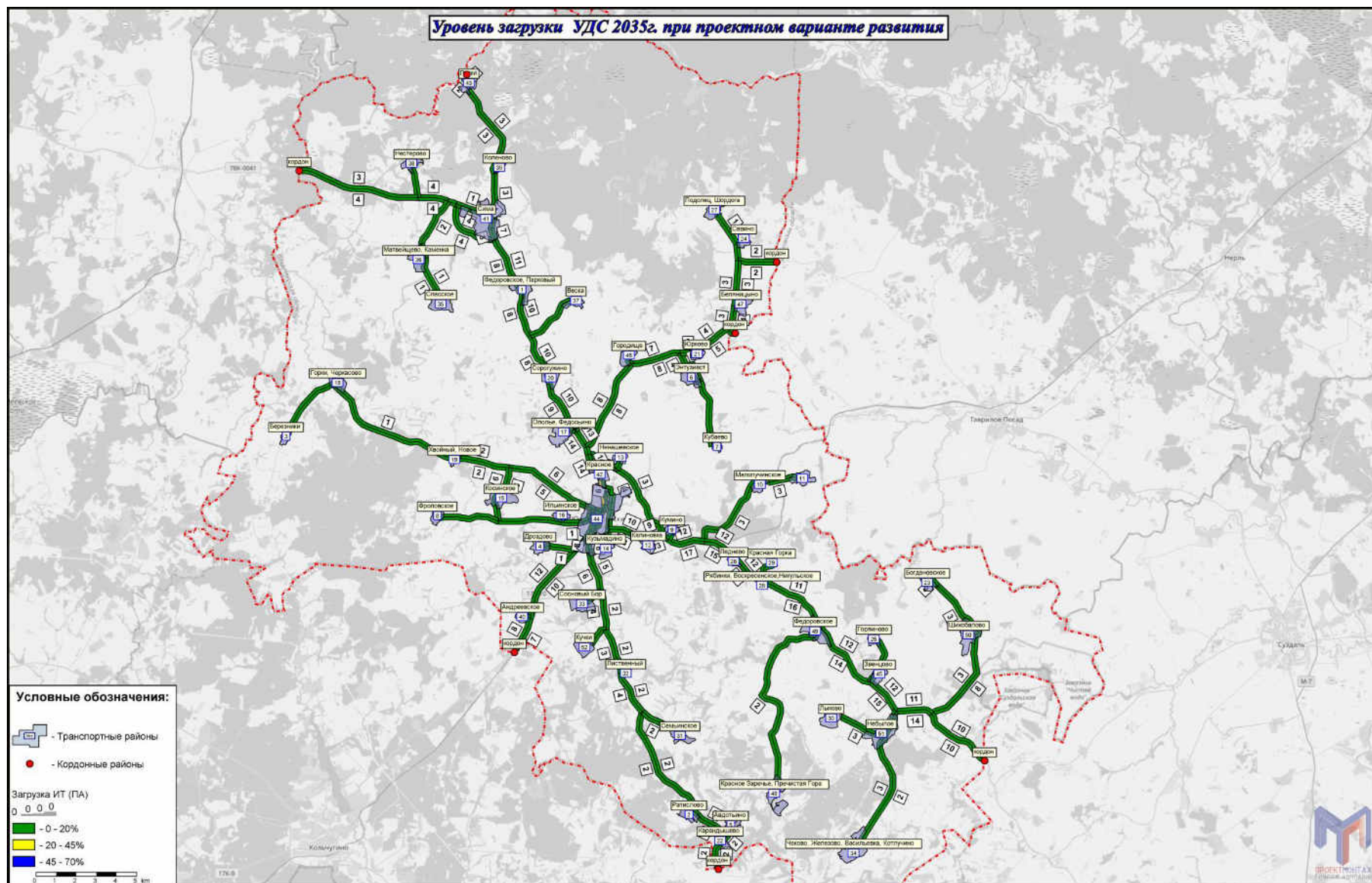


Рисунок 4.4 – Картограмма распределения прогнозируемого уровня транспортной загрузки УДС на 2035 год при реализации проектных решений

Таблица 4.7 – Сравнительная оценка вариантов проектирования

Наименование вариантов	Уровень безопасности ДД	Уровень обслуживания ДД	Удельные потери времени	Средние затраты времени на передвижение ТС, час	Уровень загрузки дорог
Базовый вариант на 2035 г.	Допустимый	А – В	0,7807	0,5083	0,73
Проектный вариант на 2030 г.	Высокий	А – В	0,7731	0,4733	0,60
Проектный вариант на 2035 г.	Высокий	А – В	0,7811	0,4691	0,50

По результатам анализа картограмм интенсивности, можно сделать вывод о том, что проведение запланированных мероприятий позволит избежать проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем и стабилизировать уровень обслуживания водителей, пропускная способность улиц и дорог находится в пределах допустимых значений.

***Прогноз негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения***

Основное негативное влияние воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения связано с выбросами загрязняющих веществ от автомобильного транспорта в атмосферу.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются:

- сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта;
- мотивация перехода транспортных средств на экологические чистые виды топлива.

Транспорт является основным источником загрязнения атмосферного воздуха на территории города. В условиях увеличения численности населения и уровня автомобилизации это может спровоцировать увеличение экологической нагрузки со стороны автомобильного транспорта.

Усредненные существующие и прогнозные показатели выбросов вредных веществ приведены в таблице 4.8. Показатели, указанные в таблице 4.9, получены на основании данных транспортного моделирования, проведенного в рамках Настоящей КСОДД.

Таблица 4.8 – Прогноз изменения объемов выброса вредных веществ по видам

Наименование показателя	Эмиссия СО (г/час)	Эмиссия Nox (г/час)	Эмиссия VOC (г/час)
2020 г.	4325,585	877,78	1097,22
2024 г.	3962,92	782,205	891,22
2029 г.	4240,3244	868,24755	989,2542

Таблица 4.9 – Общие объемы выбросов загрязняющих веществ в атмосферу

Наименование показателя	Количество вредных выбросов, тонн/год
2020 г.	3868,559
2024 г.	3460,716
2029 г.	3744,065

Таким образом, на долгосрочный период прогнозируется рост объема выбросов загрязняющих веществ транспортом до 3744,065 тонн/год. Основное снижение уровня выбросов ожидается в среднесрочный период, за счет проведения мероприятий, связанных с ремонтом и содержанием автомобильных дорог, а также оптимизации маршрутов грузового и пассажирского транспорта общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

***Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения***

Предлагаемая модель развития позволит снизить загрузку УДС до 23,8% (самые сложные места), средний уровень загрузки должен составить 5,0%.

Кроме того, реализация мероприятий Программы направлена на сокращение существующего уровня выбросов, а также предотвращения возможного их возрастания и минимизации экологического ущерба от выбросов вредных веществ автотранспортом. Также, за счет мероприятий, предложенных в комплексной схеме организации дорожного движения, ожидается сокращение числа дорожно-транспортных происшествий уже к 2022 г.

Таким образом предлагаемый вариант концепции отражает существующие тенденции экономического развития муниципального образования и способен ликвидировать существующие и прогнозируемые недостатки УДС в пределах рассматриваемых временных промежутков.

Однако, с учётом того, что транспортная система муниципального образования является элементом транспортной системы региона, следует учитывать, что все задачи, связанные с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не могут быть решены только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования. Запланированные в работе предложения по улучшению и оптимизации организации дорожного движения на территории муниципального образования предполагается реализовывать с участием местного и областного бюджетов, а также привлечения значительных объемов инвестиций.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
2. Федеральный закон от 10 декабря 1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
3. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 года №1379 «Правила определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета»;
4. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 30.07.2020 г. №274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
5. Федеральный закон от 08 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
6. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 «О правилах дорожного движения» (ред. от 26 марта 2020 года);
7. Федеральным законом от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» (редакция, действующая с 06 февраля 2020 года);
8. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (и изменениями от 15 сентября 2018 года);
9. Перечень поручений Президента Российской Федерации от 14 марта 2016 года № Пр-637;
10. Федеральный закон от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
11. Градостроительный кодекс Российской Федерации. Принят Государственной Думой 22 декабря 2004 года (в ред. от 27.12.2019);
12. Федеральный закон от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»;
13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года». (редакция от 12 мая 2018 года);
14. Постановление Правительства Российской Федерации от 28.09.2009 № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»;
15. ОДМ 218.2.020-2012 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог, утверждённые распоряжением Росавтодора 17 февраля 2012 года № 49-р.;
16. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования. Утвержден

приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 года № 121-ст. (ред. от 01 апреля 2020);

17. ГОСТ Р 50597-2017 Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля». Утверждён приказом Росстандарта от 26 сентября 2017года № 1245-ст.;

18. ГОСТ Р 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения. Утвержден приказом Федерального агентства по техн. регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 года № 295-ст. (ред. от 01 января 2019);

19. ГОСТ Р 51256-2018 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования. Введён в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20 февраля 2018 года №81-ст; (ред.12 сентября 2018);

20. ГОСТ 32952-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля. Введен в действие в качестве национального стандарта Российской Федерации с 1 октября 2015 года приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 26 марта 2015 года № 175-ст.;

21. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. Утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 109-ст.;

22. Постановление Правительства РФ от 3 октября 2013 года № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»»;

23. ОДМ 218.6.015.2015 Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах российской федерации. Распоряжение Федерального дорожного агентства от 12 мая 2015 года № 853-р.;

24. СП 42.13330.2016 Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утверждённого приказом Минстроя России от 30 декабря 2016 года №1034/пр.;

25. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги. Утвержден приказом Министерства регионального развития Российской Федерации от 30 июня 2012 г. № 266, введен в действие с 01 июля 2013 года;

26. ГОСТ 24.501–82 Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие технические требования;

27. ГОСТ 34.003-90 Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Термины и определения;

28. Автоматизированные системы управления дорожным движением в городах / В. В. Петров: Учебное пособие. – Омск: Сиб. АДИ, 2015. – 104 с.;
29. Анфилатов В. С. Системный анализ в управлении: учеб. Пособие/В. С. Анфилатов, А. А. Емельянов, А.А. Кукушкин; под ред. А. А. Емельянова. – М.: Финансы и статистика, 2012. – 368 с.52.
30. Руководство по проектированию и внедрению автоматизированных систем управления дорожным движением на базе АССУД. Утверждено МВД СССР 13 июня 1979 года;
31. ГОСТ 34.601-1990. Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Автоматизированные системы. Стадии создания. Введён в действие Постановлением Государственного комитета СССР по управлению качеством продукции и стандартам от 29 декабря 1990 года № 3469;
32. ГОСТ 34.602-1989 Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Техническое задание на создание автоматизированной системы. Введён в действие Постановлением Государственного комитета СССР по управлению качеством продукции и стандартам от 24 марта 1989 года № 661;
33. ГОСТ Р 56294-2014 Интеллектуальные транспортные системы. Требования к функциональной и физической архитектурам интеллектуальных транспортных систем. Введён в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2014 г. №1966-ст;
34. ГОСТ 19.101-1977. Единая система программной документации (ЕСПД). Виды программ и программных документов. Введен в действие Постановлением Государственного комитета стандартов Совета Министров СССР от 20 мая 1977 года № 1268;35.
35. СП 77.13330.2016 Системы автоматизации. Актуализированная редакция СНиП 3.05.07-85;
36. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2019 года №114 «Об утверждении Порядка мониторинга дорожного движения» (Зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 18 июня 2019 года, регистрационный № 54951);
37. ГОСТ Р 57145-2016. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения. Введён в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 октября 2016 года № 1368-ст;
38. ГОСТ 32965-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока. Введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 августа 2016 г. № 997-ст в качестве национального стандарта Российской Федерации с 8 сентября 2016 года;

39. ВСН 45-68. Инструкция по учету движения транспортных средств на автомобильных дорогах. Утверждено протоколом Минавтошосдора РСФСР 09 апреля 1968 года;

40. Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах. Утверждено в качестве отраслевой дорожной методики (ОДМ) для опытного применения распоряжением Росавтодора № ОС-555-р от 19 июня 2003 года;

41. Указ Президента Российской Федерации от 06 марта 1997 №188 (ред. от 13.07.2015) «Об утверждении Перечня сведений конфиденциального характера»;

42. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. №149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» (с изменениями на 18 марта 2019 года), принят Государственной Думой 8 июля 2006 года;

43. Руководящий документ. Автоматизированные системы. Защита от несанкционированного доступа к информации. Классификация автоматизированных систем и требования по защите информации. Классификация автоматизированных систем и требования по защите информации. Решение председателя Гостехкомиссии России от 30 марта 1992 года;

44. Руководящий документ. Концепция защиты средств вычислительной техники и автоматизированных систем от несанкционированного доступа к информации Утверждена решением Гостехкомиссии при Президенте Российской Федерации от 30 марта 1992 года.

45. Торокин А. А. Инженерно-техническая защита информации: / А. А. Торокин. – М.: Гелиос АРВ, 2015, –960 с;

46. Соколов А. В., Шаньгин В. Ф. Защита информации в распределённых корпоративных сетях и системах. – М.: ДМК Пресс, 2012. – 656 с.

47. ГОСТ 34.401-90 Информационная технология (ИТ). Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования.

48. Жанказиев, С. В. Разработка проектов интеллектуальных транспортных систем/ С.В. Жанказиев. – М.: МАДИ, 2016. – 104 с;

49. ГОСТ Р 56829-2015 Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения. Ведён в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10 декабря 2015 года № 2150-ст.;

50. ГОСТ Р ИСО 14813-1-2011 Интеллектуальные транспортные системы. Схема построения архитектуры интеллектуальных транспортных систем. Часть 1. Сервисные домены в области интеллектуальных транспортных систем, сервисные группы и сервисы. Ведён в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 августа 2011 года № 251-ст.;



51. ОДМ 218.9.011.2016 Рекомендации по выполнению обоснования интеллектуальных транспортных систем. Распоряжение Федерального дорожного агентства от 25 апреля 2016 года № 632-р.;

52. ГОСТ Р 53622-2009 Информационные технологии. Информационно-вычислительные системы. Стадии и этапы жизненного цикла, виды и комплектность документов. Введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2009 года № 964-ст.;

53. ГОСТР 57105-2016 Интегрированная логистическая поддержка. Анализ логистической поддержки. Требования к структуре и составу базы данных. Введен в действие приказом Федерального агентства по техн. регулированию и метрологии от 28 сентября 2016 года № 1241-ст.;

54. ГОСТ 34.321-96 Информационные технологии (ИТ). Система стандартов по базам данных. Эталонная модель управления данными. Принят Межгосударственным Советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол № 10 от 3 октября 1996 года);

55. ГОСТ Р 57100-2016 Системная и программная инженерия. Описание архитектуры. Приказ Росстандарта от 22.09.2016 № 1190-ст.;

56. Положение по аттестации объектов информатизации по требованиям безопасности информации. Утверждено председателем ГТК при Президенте РФ 25 ноября 1994 года (обновлено 17 июля 2017 года);

57. ОДМ 218.9.015-2016 Рекомендации по организации автоматизированного мониторинга состояния искусственных сооружений автомобильных дорог в составе интеллектуальных транспортных систем. Издан на основании распоряжения ФАД от 03 февраля 2017 года №143-р.;

58. ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования (с изменениями от 01.10.2008 г.), Введен в действие распоряжением Государственной службы дорожного хозяйства Министерства транспорта Российской Федерации от 23 мая 2003 года №ИС-460-р.;

59. ГОСТ Р 52289-2019 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств. Утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 20 декабря 2019 г. N 1425-ст.;

60. ГОСТ 19433-88 Грузы опасные. Классификация и маркировка. Введен в действие Постановлением Государственного комитета СССР по стандартам от 19 августа 1988 года № 2957;

61. ГОСТ Р 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения. Введен в действие приказом Федерального агентства по техн. регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 года № 295-ст. (изменения от 12.09.18);

62. ОДМ 218.6.003-2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах. Издан на

основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 27 февраля 2013 года № 236-р.;

63. Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации/Согласовано с заместителем Министра транспорта Российской Федерации 30 июля 2018 года;

64. Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (с изменениями на 29 июля 2018 года);

65. ГОСТ 33150-2014. Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования. Принят Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 5 декабря 2014 года № 46);

66. СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001. Утвержден приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 14 ноября 2016 года № 798/пр;

67. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства. Издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 №758-р.).

68. ГОСТ 6665-91 Камни бетонные и железобетонные бортовые. Технические условия. Введен в действие Постановлением Гос. строительного комитета СССР от 03 апреля 1991 года № 13;

69. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2018 г. № 10 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства»

70. СП 136.13330.2012 Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения. Утвержден приказом Федерального агентства по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству от 27 декабря 2012 года № 112/ГС;

71. ГОСТ Р 51671-2015 Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности. Введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 28 октября 2015 г. N 2169-ст;

72. ГОСТ 12.4.026-2015 Система стандартов безопасности труда (ССБТ). Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний.

73. Приказ МВД России от 23 августа 2017 №664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел

Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения». Зарегистрировано в Минюсте России 06 октября 2017 года № 48459 (ред. от 21.12.2017);

74. Федеральный закон от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в действующей» (с изменениями на 23 апреля 2019 года);

75. Федеральный закон от 9 февраля 2007 года №16-ФЗ «О транспортной безопасности». Одобрен Советом Федерации 02.02.2007 года;

76. Постановление Правительства РФ от 24 ноября 2015 года №1257 «Об утверждении Правил обращения со сведениями о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и сведениями, содержащимися в планах обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, которые являются информацией ограниченного доступа, и Правил проверки субъектом транспортной инфраструктуры сведений в отношении лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу»;

77. ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;

78. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 года №211 «Об утверждении Порядка осуществления временных ограничений или прекращения движения транспортных средств по автомобильным дорогам федерального значения и частным автомобильным дорогам»;

79. ОДМ 218.6.028-2017 Методические рекомендации по введению временных ограничений или прекращению движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

80. ГОСТ 32757-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Классификация;

81. ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения;

82. ГОСТ 32945-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования;

83. ГОСТ 33385-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования.