|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Разработано: | | |
| Лого_норм  **Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»** | | |
| **Генеральный директор  ООО «ЭнергоАудит»** |  | **С.А. Антонов** |

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА СТРУНИНО АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

до 2030 года

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| согласовано: | | |
| **Администрация города Струнино Александровского района Владимирской области** | | |
| Глава местной администрации |  | **О. И. Бояркова** |

2018 год

Оглавление

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc517950357)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 5](#_Toc517950358)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 6](#_Toc517950359)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА СТРУНИНО АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА 11](#_Toc517950360)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 11](#_Toc517950361)

[1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 11](#_Toc517950362)

[1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 17](#_Toc517950363)

[1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 20](#_Toc517950364)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 24](#_Toc517950365)

[1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 37](#_Toc517950366)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 46](#_Toc517950367)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 55](#_Toc517950368)

[1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 56](#_Toc517950369)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 57](#_Toc517950370)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 58](#_Toc517950371)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 60](#_Toc517950372)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 61](#_Toc517950373)

[1.14. Существующая территориально-планировочная организация города Струнино 62](#_Toc517950374)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 65](#_Toc517950375)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 68](#_Toc517950376)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 70](#_Toc517950377)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 70](#_Toc517950378)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 70](#_Toc517950379)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 72](#_Toc517950380)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 72](#_Toc517950381)

[4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 73](#_Toc517950382)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 75](#_Toc517950383)

[4.7. Применение реверсивного движения 77](#_Toc517950384)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 77](#_Toc517950385)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 77](#_Toc517950386)

[4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 78](#_Toc517950387)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 78](#_Toc517950388)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 78](#_Toc517950389)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 79](#_Toc517950390)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 80](#_Toc517950391)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 80](#_Toc517950392)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 80](#_Toc517950393)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 81](#_Toc517950394)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 81](#_Toc517950395)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 81](#_Toc517950396)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 81](#_Toc517950397)

[4.21. Организация велосипедного движения 82](#_Toc517950398)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 82](#_Toc517950399)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 83](#_Toc517950400)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 83](#_Toc517950401)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 84](#_Toc517950402)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 85](#_Toc517950403)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 90](#_Toc517950404)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 92](#_Toc517950405)

# ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории города Струнино Александровского района Владимирской области.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети города Струнино Александровского района, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей города Струнино Александровского района, снижения аварийности.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

* Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* Генеральный план города Струнино, разработанный институтом «Владимиргражданпроект» в 2010 году.

Комплексная схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

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

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



# ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

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

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения о городе Струнино Владимирской области**

В состав муниципального образования Александровский муниципальный район входит муниципальное образование город Струнино (городское поселение), с численностью постоянно проживающего населения – 13,281 тыс. чел. Город Струнино находится в 7 км западнее г. Александрова, административного центра одноименного муниципального района.

На севере город Струнино граничит с землями муниципального образования Следневское, на юге, западе и востоке с муниципальным образованием Каринское (оба – сельские поселения).

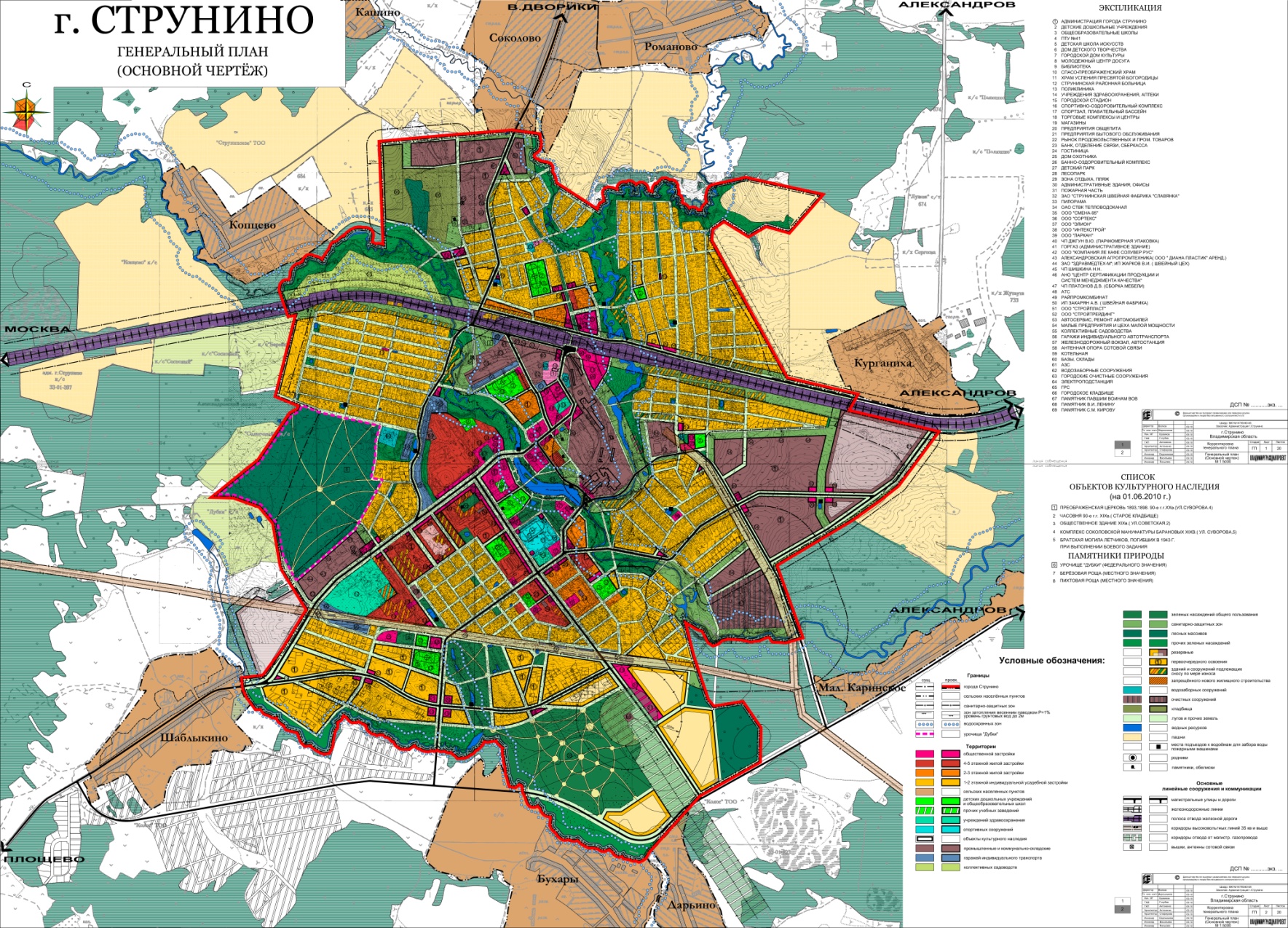


Рисунок 1.1. Схема расположения границ г. Струнино Владимирской области.

Существующая граница населенного пункта города Струнино, в основном, совпадает с границей МО и проходит в непосредственной близости от периферийной застройки.

В настоящее время общая площадь земель в границах муниципального образования г. Струнино составляет 1164,24 га.

Динамика численности представлена в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Динамика численности населения

|  |  |
| --- | --- |
| **год** | **Численность населения, чел.** |
| 2013 | 14211 |
| 2014 | 14022 |
| 2015 | 13829 |
| 2016 | 13541 |
| 2017 | 13281 |

**Экономическая сфера**

2009 год прошел под знаком мирового финансового кризиса, который внес свои коррективы в работу промышленных предприятий города Струнино.

В связи с кризисом продолжается снижение отгрузки продукции. Предприятия города испытывают сложности со сбытом своей продукции, с получением кредитов в банках на неотложные нужды. Они вынуждены вводить неполную рабочую неделю, отправлять работников в отпуска по вине работодателя, увольнять пенсионеров.

Крупным градообразующим предприятием в городе до 2001 года была фабрика

АО «Струнинская мануфактура» (бывший хлопчатобумажный комбинат им. 5-го Октября), с количеством работающих порядка 4,0 тыс.чел. Фабрика выпускала хлопчатобумажные ткани и пряжу.

После банкротства фабрики на её территории создано и функционирует в настоящее время более 20 предприятий с ограниченной ответственностью (ООО «Швейтекс», ООО «Надежда», ООО «Ларкан», ООО «Форис», ООО «СОРТЕКС», ООО «Ветерок», ООО «Альмира», ООО «Мебель и комплектующие», ООО «Альянс-композит» и др.), с общей численностью работающих около 0,6 тыс. чел.

Предприятия занимаются производством товаров легкой промышленности, производством ткани из полиэфирных волокон, производством оконных блоков и деревообработкой.

Многие годы ОАО «Струнинский райпромкомбинат» (бывший райпромкомбинат) производит готовые текстильные изделия: наматрацники, подушки, одеяла. Численность работающих на комбинате около 100 чел.

ООО «Славянка» (бывшая швейная фабрика) производит технические изделия для газопроводов. Численность работающих на предприятии около 100 чел.

ООО «ОРБИТРОН» занимается производством бытовых электрических приборов. Численность работающих на предприятии 6 чел.

ЗАО «Здравмедтех-М» производит одноразовую медицинскую одежду и белье. Объем производства 32,7 млн.руб. Численность работающих на предприятии 56 человек.

Предприятие ООО «Завод Макспласт» выпускает пластиковые панели, вагонку и комплектующие к ним. Объем производства 1,75 млн.руб. Численность работающих на предприятии 15 чел.

Совсем недавно в городе появилось предприятие ООО «Инстанта рус» ООО «Ле Кафе Солувел рус», которое занимается расфасовкой кофе. На предприятии трудятся порядка 60 чел.

В городе имеются предприятия: по производству кирпича, черепицы и прочих строительных изделий из обожженной глины - ООО «Керамика», по производству изделий из бетона - ООО «Смена 95».

ООО «Стройпласт» занимается производством оконных блоков.

Кроме того, в городе работает ОАО «Александровская агропромтехника». Предприятие занимается ремонтом сельскохозяйственной и другой техники.

На 1.01.2010г. на территории города зарегистрированы и действуют 39 малых предприятий.

**Климат**

Климат в районе г. Cтрунино - умеренно-континентальный. Погода в течение года и одного сезона может резко изменяться. Зимой, наряду с умеренными и сильными морозами, почти ежегодно наблюдаются оттепели, летом довольно жаркая сухая погода сменяется дождливой и относительно холодной.

Климатические параметры холодного периода года:

* абсолютная минимальная температура воздуха – 48 оС;
* средняя температура воздуха наиболее холодного месяца (января)   
  – 11.1 оС,
* средняя месячная относительная влажность воздуха наиболее холодного месяца (января) – 84%,
* количество осадков за ноябрь-март – 194 мм.

Климатические параметры теплого периода года:

* средняя максимальная температура воздуха наиболее теплого месяца (июля) составляет 23.3 оС,
* абсолютная максимальная температура воздуха + 37 оС ,
* средняя месячная относительная влажность воздуха наиболее теплого месяца (июля) – 72%,
* количество осадков за апрель-октябрь – 413 мм.

Расчетная температура для проектирования отопления и вентиляции равна –28 оС. Продолжительность отопительного периода составляет 213 дней. Средняя температура отопительного периода –3.5 оС.

Таблица 1.2

Средняя месячная (январь-декабрь) и годовая температура воздуха в оС

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **Год** |
| -11.1 | -10.0 | -4.3 | 4.9 | 12.2 | 16.6 | 17.9 | 16.4 | 10.7 | 3.7 | -2.7 | -7.5 | 3.9 |

Город Струнино расположен в “нормальной” зоне влажности. Среднее количество атмосферных осадков в течении года составляет 607 мм. Снеговой покров устанавливается в конце октября – начале ноября и сходит к 10-25 апреля. Толщина снегового покрова составляет в среднем 40-45 см. Глубина промерзания грунта в зимний период составляет в среднем 1.6 м.

Преобладающее направление ветра за декабрь-февраль – южное.

Максимальная из средних скоростей ветра по румбам за январь – 4.5 м.

Средняя скорость ветра за период со средней суточной температурой воздуха   
ниже 8оС – 3.4 м.

Преобладающее направление ветра за июнь-август – северное.

Минимальная из средних скоростей ветра по румбам за июль – 3.3 м.

Скорость ветра, среднегодовая повторяемость превышение которой составляет менее 5% - 7.5 м/сек.

Годовая повторяемость (годовая роза ветров) направлений ветра и штилей в % составляет:

Таблица 1.3

Годовая повторяемость направлений ветра

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **С** | **СВ** | **В** | **ЮВ** | **Ю** | **ЮЗ** | **З** | **СЗ** | **Штиль** |
| 14 | 7 | 5 | 7 | 21 | 20 | 16 | 10 | 11 |

Преобладают ветра западного и юго-западного направлений.

Наиболее неблагоприятные условия для рассеивания вредных веществ в атмосфере создаются летом с июня по сентябрь, когда отмечается минимум слабых скоростей ветра.

Заметное влияние на температурный режим территории оказывают воздушные массы. Районный коэффициент “А”, зависящий от температурной стратификации атмосферы, равен 140.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА СТРУНИНО АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА

В широтном направлении с запада на восток, в северной части города, проходит железная дорога Москва – Ярославль, которая делит город Струнино на два разновеликих жилых района: Северный и Южный, соединенные между собой единственным переездом (в одном уровне) через железную дорогу, по продольной планировочной оси (улицы Чернышевского и Некрасова с ответвлением на ул.Фрунзе). Два жилых района соединены также пешеходным переходом (в двух уровнях) через железную дорогу в районе железнодорожного вокзала.

Планировочная структура города Струнино имеет 3 внешних выхода:

- в северном направлении на автодорогу регионального или межмуниципального значения «Колокша – Кольчугино – Александров – Верхние Дворики»;

- в юго-западном направлении по автодороге регионального или межмуниципального значения Струнино - Площево на автодорогу А 108 (Большое Московское кольцо);

- в юго-восточном направлении по автодороге регионального или межмуниципального значения Александров - Большое Каринское - Струнино на г. Александров.

По всем примыкающим к городу автодорогам организовано движение пригородных и междугородних автобусов. Обслуживает маршруты Струнинская автостанция, находящаяся на вокзальной площади.

Основу улично-дорожной сети составляют улицы, имеющие выходы на внешние автодороги:

- ул. Чернышевского, являющаяся выходом на автодорогу регионального или межмуниципального значения «Колокша – Кольчугино – Александров – Верхние Дворики»;

- ул. Лермонтова и ул. Некрасова и далее по автодороге регионального или межмуниципального значения Струнино - Площево являющаяся выходом на автодорогу А 108 (Большое Московское кольцо);

- ул. Заречная - ул. Свердлова и далее по автодороге регионального или межмуниципального значения Александров - Большое Каринское - Струнино являющаяся выходом на г. Александров.

Транспортное значение имеют также ул. Фрунзе, ул. Островского и ул. Воронина, обслуживающие исторический центр и связывающие внешние направления в границах города, а также перераспределяющие транспортные потоки. Имеет транспортное значение и улица Суворова, в качестве главной улицы и единственной связи функциональных зон городских районов и общественного центра с железнодорожной станцией и автостанцией.

Ул. Кооперативная - ул. Красная находятся в северной части города и на всем протяжении, проходя вдоль железной дороги, собирают транспортные потоки со всех прилегающих улиц и выводят их по единственному (в северной части города) автодорожному мосту через р. Черную на меридиональную общегородскую магистраль ул. Чернышевского - ул. Некрасова (в районе железнодорожного переезда).

В настоящее время в городе Струнино существует 6 автодорожных мостов, 4 пешеходных моста через реки и 1 пешеходный мост через железную дорогу.

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории города Струнино Александровского района Владимирской области получена из следующих источников:

1. Исходная информация полученная от заказчика согласно примерного перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

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

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

Согласно Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик Проекта – Министерство транспорта РФ), организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

* реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
* организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
* ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
* содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
* ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

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

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

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

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

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

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. от 18.04.2018) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

* разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
* разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;
* обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

* обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;
* согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

* разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;
* разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

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

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

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. от 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

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

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

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

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

**1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований**

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

Уставом муниципального образования города Струнино Александровского района, принятым решением Совета города Струнино Александровского района к вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

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

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

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

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

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 30.05.2018)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

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

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

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 N 3-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 N 711 (ред. от 02.03.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

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

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

* Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

* организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории города Струнино Александровского района, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
* обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы города Струнино Александровского района, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти города Струнино Александровского района в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

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

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации города Струнино Александровского района.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Владимирской области о результатах деятельности органов исполнительной власти Владимирской области. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации города Струнино Александровского района о результатах деятельности.

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

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

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

**1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

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

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

**1.4.1.1 Анализ Генерального плана города Струнино Александровского района**

Генеральный план города Струнино, утвержденный решением Совета муниципального образования является основополагающим документом территориального планирования.

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития города Струнино:

* выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;
* определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенным пунктом;
* разработка оптимальной функционально-планировочной структуры станицы и хуторов, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории.

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры города Струнино Александровского района сведены в таблицу 1.4.

Таблица 1.4

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры города Струнино Александровского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | Благоустройство улиц и дорог, не имеющих асфальтобетонного покрытия, тротуаров | реконструкция | до 2030 г. |
| 2 | Строительство проезжей части улиц и дорог местного значения в застройке, предусмотренной к строительству на 1 очередь | новое строительство | расчетный срок |
| 3 | Разработка проектной документации на строительство путепровода через железную дорогу в створе улиц Чернышевского – Некрасова | новое строительство | расчетный срок |
| 4 | строительство двух участков автодорог местного значения: севернее железной дороги – от ул. Красной и южнее железной дороги –от проектируемой промышленной и коммунально-складской зоны до проектируемой автодороги «Александров - а.д. «Колокша - Верхние Дворики»» | новое строительство | расчетный срок |
| 5 | строительство южного участка автодороги, соединяющего две автодороги регионального или межмуниципального значения «Александров - Большое Каринское – Струнино» и «Струнино - Площево» | новое строительство | расчетный срок |

**1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП)**

Мероприятия по планировке территории города Струнино Александровского района присутствуют в следующих СТП:

* СТП Александровского района Владимирской области.

СТП Александровского района Владимирской области разработана ГУП «Областное проектно-изыскательное архитектурно-планировочное бюро» в 2012 году.

Таблица 1.5

Основные мероприятия из СТП Александровского района Владимирской области по развитию транспортной инфраструктуры города Струнино Александровского района

| № п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | мероприятия не предусматриваются | - | - |

**1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) видами документации по планировке территории являются:

* проект планировки территории;
* проект межевания территории.

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

Документов по планировке территории в отношении транспортных объектов в г. Струнино нет.

**1.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

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

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

* определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;
* разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;
* мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;
* иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

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

Цели Транспортной стратегии:

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

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

На уровне муниципального образования города Струнино Александровского района действуют:

* Муниципальная программа «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Струнино на 2018-2030 годы», утвержденная постановлением администрации г. Струнино №156 от 06.04.2018 г.

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

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения МО города Струнино Александровского района составляет 68,236 км.

«Дорога» — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспорта средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну и несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. К дорогам относят улицы, проспекты, магистрали, грунтовые, лесные и полевые пути, а также те, которые могут использоваться для движения только зимой (например, ледовые переправы, зимники). Основное назначение дороги — обеспечить движение транспорта и пешеходов.

Дороги в населенном пункте обычно состоят из элементов: проезжая часть, полоса движения, разделительная полоса, тротуар, обочина.

«Тротуар» — элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном. Вне населенного пункта чаще всего вместо тротуара устраивают обочины. Они предназначены для пешеходов. Велосипедам, мопедам, гужевым повозкам (саней), верховым и вьючным животным разрешено движение по обочинам, если оно не создает помех пешеходам. Движение прочего транспорта по обочинам запрещено, кроме случаев, указанных в пп. 9.9 и 12.1 Правил.

«Проезжая часть» — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств. Трамвайные пути не относятся к проезжей части дороги, а являются ее границей. Однако, в ряде случаев, выезд безрельсового транспорта на трамвайные пути попутного направления, расположенные на одном уровне с проезжей частью, не является нарушением (пп. 8.5 и 9.6 Правил).

«Разделительная полоса» — конструктивно выделенный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов. Разделительная полоса почти всегда приподнята над проезжей частью и чаще всего окаймлена бордюрным камнем. Достаточно часто на разделительной полосе размещают газоны, а иногда и трамвайные пути. Трамвайные пути, расположенные на разделительной полосе, использовать для движения безрельсового транспорта не допускается.

«Полоса движения» — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд. Полоса движения предназначена для движения автомобилей в один ряд (друг за другом). Мотоциклы могут двигаться по одной полосе и в несколько рядов, так как их ширина не принимается в расчет при определении количества полос на дороге. Если разметка не видна или отсутствует и нет знаков 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7, 5.8.8, то количество полос для движения, в соответствии с п. 9.1 Правил, определяется габаритными размерами автомобилей с учетом безопасного бокового интервала между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения, считается половина проезжей части, расположенная слева.

«Пешеходный переход» — участок проезжей части, обозначенный знаками 5.16.1, 5.16.2 и (или) разметкой 1.14.1—1.14.3 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.16.1 и 5.16.

«Прилегающая территория» — территория, непосредственно прилегающая к дороге и не преданная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Въезды на прилегающие территории не считаются перекрестками. Следовательно, в таких местах дорожные знаки, требования которых распространяются до ближайшего перекрестка, своего действия не прекращают.

Основными элементами дорог города Струнино являются проезжая часть, обочина, тротуар. Дороги в большинстве случаев не оборудованы разделительными полосами. В населенных пунктах организовано одноярусное пересечение проезжих частей и пешеходных переходов.

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера. Перечень дорог представлен в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Перечень автомобильных дорог находящихся на территории города Струнино Александровского района

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Идентификационный  номер  автомобильной  дороги | Наименование  Автомобильной дороги | Местоположение автомобильной дороги | Категория автомобильной дороги | | Протяженность, км. |
|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | | 6 |
|  | 17 205 508 ОП МП-01 | проезд 1-й Нагорный | От ул. Подгорная до ул. Осипенко | V | | 0,100 |
|  | 17 205 508 ОП МП-02 | проезд 2-й Нагорный | От ул. Лермонтова до ул. Осипенко | V | | 0,360 |
|  | 17 205 508 ОП МП-03 | улица 3-го Интернационала | От ул. Красная, до ул.Возрождения | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-04 | улица 5-й Октябрь | От ул. Пионерская, до ЛЭП 6 кВа | V | | 0,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-05 | улица А. Баранова | От ул. Толстого до городских очистных сооружений | V | | 0,950 |
|  | 17 205 508 ОП МП-06 | улица Белинского | От ул. Сосновая, до ул. Садовая | V | | 0,360 |
|  | 17 205 508 ОП МП-07 | городок Больничный | от ул. Лермонтова, до здания приемного покоя | V | | 0,100 |
|  | 17 205 508 ОП МП-08 | проезд Больничный | От ул. Норильская до домов Больничный проезд, 13,15 | V | | 0,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-09 | улица Бр. Колесниковых | От ул. Норильская до ул. Чкалова | V | | 0,710 |
|  | 17 205 508 ОП МП-10 | улица Борьбы | От ул. Зорина до ул. Красная | V | | 0,400 |
|  | 17 205 508 ОП МП-11 | улица Будка 103 км. | От ул. Вокзальная до жилого дома Будка 103 км | V | | 0,030 |
|  | 17 205 508 ОП МП-12 | улица Будка 105 км. | От ул. Октябрьская до жилого дома Будка 105 км | V | | 0,030 |
|  | 17 205 508 ОП МП-13 | улица Весенняя | От ул. Некрасова, до домов № 7 и № 10 по ул. Весенняя | V | | 0,400 |
|  | 17 205 508 ОП МП-14 | улица Возрождения | От ул. Красная, до дома № 66 по ул. Возрождения | V | | 1,000 |
|  | 17 205 508 ОП МП-15 | улица Вокзальная | От ул. Некрасова, до дома № 27 по ул. Вокзальная | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-16 | переулок Вокзальный | От Привокзальной площади до здания городской бани | V | | 0,200 |
|  | 17 205 508 ОП МП-17 | улица Воронина | От ул. Заречная до ул. Островского | IV | | 0,500 |
|  | 17 205 508 ОП МП-18 | улица Гагарина | От ул. Некрасова, до ул. Западная | V | | 0,840 |
|  | 17 205 508 ОП МП-19 | улица Гастелло | От ул. Горького до ул. Карла Маркса | V | | 0,140 |
|  | 17 205 508 ОП МП-20 | улица Герцена | От ул. Садовая до жилого дома №13 по ул. Герцена | V | | 0,350 |
|  | 17 205 508 ОП МП-21 | улица Гоголя | От ул. Чернышевского до ул. Садовая | V | | 0,240 |
|  | 17 205 508 ОП МП-22 | улица Горького | От ул. Шувалова, до ул. А.Баранова | V | | 1,180 |
|  | 17 205 508 ОП МП-23 | улица Горшечная | От ул. Луговой проезд до домов 1, 27 ул. Горшечная | V | | 0,380 |
|  | 17 205 508 ОП МП-24 | улица Дзержинского | От пл. Кирова, до ул. Соловьиная | V | | 1,500 |
|  | 17 205 508 ОП МП-25 | переулок Дзержинского | От ул. Дзержинского, до ул. Орджоникидзе | V | | 0,100 |
|  | 17 205 508 ОП МП-26 | улица Достоевского | От ул. А.Баранова, до ул. Революции | V | | 0,260 |
|  | 17 205 508 ОП МП-27 | улица Дружбы | От ул. А.Баранова, до д.11 ул. Дружбы | V | | 0,360 |
|  | 17 205 508 ОП МП-28 | квартал Дубки | От ул. Лермонтова, до ул. Некрасова | IV | | 0,520 |
|  | 17 205 508 ОП МП-29 | улица Ермакова | От ул. Чернышевского до ул. Садовая | V | | 0,240 |
|  | 17 205 508 ОП МП-30 | Проезд Железнодорожный | От ул. Октябрьская, до ул. Мира | V | | 0,160 |
|  | 17 205 508 ОП МП-31 | улица Железнодорожная | От ул. Зорина, до дома ул.Железнодорожная , 26 | V | | 0,020 |
|  | 17 205 508 ОП МП-32 | улица Заречная | От ул. Лермонтова до ул. Свердлова | IV | | 1,160 |
|  | 17 205 508 ОП МП-33 | улица Западная | От ул. Зеленая до ул. Пролетарская | V | | 0,600 |
|  | 17 205 508 ОП МП-34 | улица Зеленая | От ул. Некрасова до ул. Западная | V | | 0,950 |
|  | 17 205 508 ОП МП-35 | улица Зорина | От ул. Чернышевского до ул. Борьбы | IV | | 0,760 |
|  | 17 205 508 ОП МП-36 | улица Инициативная | От ул. Шувалова, до ул. Соловьиная, до жилых домов № 5, №34, 39  по ул. Инициативная | V | | 1,100 |
|  | 17 205 508 ОП МП-37 | улица Калинина | От ул. Свердлова, до ул. Шувалова | V | | 0,160 |
|  | 17 205 508 ОП МП-38 | улица Карла Маркса | От ул. Гастелло до жилого дома № 1 ул. Карла Маркса | V | | 0,120 |
|  | 17 205 508 ОП МП-39 | проезд Каринский | От ул. Октябрьская до ул. Свободы | V | | 0,240 |
|  | 17 205 508 ОП МП-40 | улица Кирова | От ул. Подгорная до ул. Кутузова | V | | 0,560 |
|  | 17 205 508 ОП МП-41 | площадь Кирова | От ул. Заречная, вдоль жилых домов по круговому движению | V | | 0,400 |
|  | 17 205 508 ОП МП-42 | улица Коллективная | От ул. Лермонтова до СНТ «Мелиоратор» | V | | 1,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-43 | переулок Клубный | От ул. Воронина до здания котельной | V | | 0,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-44 | улица Коммуны | От ул. Некрасова, до ул. Западная | V | | 0,860 |
|  | 17 205 508 ОП МП-45 | улица Комсомольская | От д.2 до д.67 по ул. Комсомольская | V | | 0,700 |
|  | 17 205 508 ОП МП-46 | улица Кошевого | От ул. Ермакова, до ул. Гоголя | V | | 0,140 |
|  | 17 205 508 ОП МП-47 | улица Красная | От ул. Борьбы, до ЛЭП 6 кВт | V | | 1,100 |
|  | 17 205 508 ОП МП-48 | улица Красноармейская | От ул. Ягодная, до ЛЭП 6 кВт | V | | 0,280 |
|  | 17 205 508 ОП МП-49 | улица Крупской | От ул. Карла Маркса, до ЛЭП 6 кВт | V | | 0,320 |
|  | 17 205 508 ОП МП-50 | переулок Крупской | От ул. Гастелло до ул. Матросова | V | | 0,120 |
|  | 17 205 508 ОП МП-51 | улица Куйбышева | От ул. Орджоникидзе до ул. Кирова | V | | 0,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-52 | улица Кутузова | От ул. Дзержинского, до ул. Кирова | V | | 0,140 |
|  | 17 205 508 ОП МП-53 | улица Левашова | От ул. Текстилей, до д.33 ул. Левашова | V | | 0,500 |
|  | 17 205 508 ОП МП-54 | улица Ленинский поселок | От ул. Ермакова, до ул. Гоголя | V | | 0,200 |
|  | 17 205 508 ОП МП-55 | улица Ленина | От ул. Некрасова, до ул. Западная | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-56 | улица Лермонтова | От дороги «Струнино-Площево», до ул. Фрунзе | IV | | 1,740 |
|  | 17 205 508 ОП МП-57 | улица Лесная | От Ул. Ягодная до ул. Пионерская | V | | 0,140 |
|  | 17 205 508 ОП МП-58 | проезд Луговой | От ул. Малая Садовая до ул. Горшечная | V | | 0,500 |
|  | 17 205 508 ОП МП-59 | улица Мелиоративная | От ул. Лермонтова, до ул. ПМК | V | | 0,080 |
|  | 17 205 508 ОП МП-60 | улица Маяковского | От ул. Орджоникидзе до ул. Кирова | V | | 0,260 |
|  | 17 205 508 ОП МП-61 | улица Мичурина | От ул. Сосновая, до ул. Садовая | V | | 0,360 |
|  | 17 205 508 ОП МП-62 | переулок Молодежный | От ул. Фрунзе, до Школы №11 | V | | 0,200 |
|  | 17 205 508 ОП МП-63 | улица Малая Садовая | От ул. Садовая до Лугового проезда | V | | 0,270 |
|  | 17 205 508 ОП МП-64 | улица Мира | От д. №2 до д. 70 по ул. Мира | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-65 | улица Матросова | От ул. Гастелло до ул. Горького | V | | 0,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-66 | улица Молодежная | От ул. Дзержинского до ул. Совхозная | V | | 0,180 |
|  | 17 205 508 ОП МП-67 | улица Молева | От ул. Победы, до д.30 по ул. Молева | V | | 0,400 |
|  | 17 205 508 ОП МП-68 | улица Некрасова | От ул. Фрунзе, до ул. Лермонтова | V | | 1,400 |
|  | 17 205 508 ОП МП-69 | улица Нестерова | От ул. Лермонтова, до ул. ПМК | V | | 0,180 |
|  | 17 205 508 ОП МП-70 | улица Новая | От ул. Некрасова, д.ул. Западная | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-71 | улица Норильская | От ул. Лермонтова до дома Больничный проезд ,11 | V | | 0,520 |
|  | 17 205 508 ОП МП-72 | улица Октябрьская | От д. 1 до д.35 по ул. Октябрьская | V | | 0,600 |
|  | 17 205 508 ОП МП-73 | проезд Октябрьский | От ул. Октябрьская, до ул. Свободы | V | | 0,220 |
|  | 17 205 508 ОП МП-74 | улица Орджоникидзе | От ул. Лермонтова, до ул. Шувалова | V | | 1,750 |
|  | 17 205 508 ОП МП-75 | переулок Орджоникидзе | От ул. Орджоникидзе до ул. Дзержинского | V | | 0,120 |
|  | 17 205 508 ОП МП-76 | улица Осипенко | от ул. Дзержинского до ул. Бр. Колесниковых | V | | 0,470 |
|  | 17 205 508 ОП МП-77 | переулок Осипенко | От ул. Дзержинского до д/с № 34 | V | | 0,060 |
|  | 17 205 508 ОП МП-78 | улица Островского | От ул. Лермонтова, до ул. Воронина | IV | | 0,500 |
|  | 17 205 508 ОП МП-79 | улица Отрадная | От пер. Пионерского до ул. Пионерской | V | | 0,340 |
|  | 17 205 508 ОП МП-80 | улица Первомайская | От ул. Победы, до д.1 ул. Первомайская | V | | 0,320 |
|  | 17 205 508 ОП МП-81 | улица Пионерская | От ул. Солнечная, до ул. Отрадная | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-82 | переулок Пионерский | От ул. Пионерская, до ул. Отрадная | V | | 0,140 |
|  | 17 205 508 ОП МП-83 | улица ПМК | От ул. Мелиоративная, о ул. Весенняя | V | | 0,440 |
|  | 17 205 508 ОП МП-84 | улица Победы | От ул. Красная, до ул. Молева | V | | 0,240 |
|  | 17 205 508 ОП МП-85 | улица Подгорная | От ул. Норильская, до ул. Дзержинского | V | | 0,460 |
|  | 17 205 508 ОП МП-86 | улица Полевая | От ул. Достоевского, до д.12 ул. Полевая | V | | 0,220 |
|  | 17 205 508 ОП МП-87 | площадь Привокзальная | От ул. Суворова, до пер. Вокзальный | IV | | 0,160 |
|  | 17 205 508 ОП МП-88 | улица Пролетарская | От ул. Некрасова, до ул. Западная | V | | 0,860 |
|  | 17 205 508 ОП МП-89 | улица Пушкина | От ул. Подгорная, до ЛЭП 110 кВт | V | | 0,520 |
|  | 17 205 508 ОП МП-90 | Переулок Пушкина | От ул. Дзержинского до ул. Пушкина | V | | 0,280 |
|  | 17 205 508 ОП МП-91 | улица Революции | От ул. Тургенева, до ул. Толстого | V | | 0,420 |
|  | 17 205 508 ОП МП-92 | проезд Речной | От ул. Пионерская до ул.3 Интернационала | V | | 0,200 |
|  | 17 205 508 ОП МП-93 | улица Садовая | От ул. Советская до ул. Чернышевского | V | | 0,880 |
|  | 17 205 508 ОП МП-94 | улица Свердлова | От дороги «Александров- Большое Каринское-Струнино,» до ул. Заречная | IV | | 0,240 |
|  | 17 205 508 ОП МП-95 | улица Свободы | От д. № 2 до дома № 50 по ул. Свободы | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-96 | улица Северная | От ул. Ермакова до ул. Гоголя | V | | 0,320 |
|  | 17 205 508 ОП МП-97 | улица Семейная | От ул. Южная до ул. Коллективная | V | | 0,180 |
|  | 17 205 508 ОП МП-98 | улица Серова | от ул. Дзержинского до ул. Кирова | V | | 0,280 |
|  | 17 205 508 ОП МП-99 | переулок Серова | От ул. Дзержинского до д/с №34 | V | | 0,030 |
|  | 17 205 508 ОП МП-100 | улица Совхозная | От ул. Шувалова, до ул. Соловьиная | V | | 0,220 |
|  | 17 205 508 ОП МП-101 | улица Советская | От ул. Зорина. до ул. Садовая | V | | 0,450 |
|  | 17 205 508 ОП МП-102 | улица Согласия | От ул. А.Баранова, до д.23 по ул. Согласия | V | | 0,320 |
|  | 17 205 508 ОП МП-103 | улица Соловьиная | От ул. Дзержинского, до ул. Инициативная | V | | 0,360 |
|  | 17 205 508 ОП МП-104 | улица Солнечная | От ул. Ягодная, до ЛЭП 6кВт | V | | 0,340 |
|  | 17 205 508 ОП МП-105 | улица Сосновая | От ул. Чернышевского до конца городского кладбища | V | | 0,870 |
|  | 17 205 508 ОП МП-106 | проезд Сосновый | От ул. Орджоникидзе, до СНТ Дружба | V | | 0,370 |
|  | 17 205 508 ОП МП-107 | улица Суворова | От ул. Лермонтова, до Привокзальной площади | IV | | 0,560 |
|  | 17 205 508 ОП МП-108 | улица Текстилей | От ул. Победы до ул. Левашова | V | | 0,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-109 | улица Толстого | От ул. Островского, до ул. А.Баранова  От ул. А.Баранова, до ул Полевая | IV  V | | 0,700  0,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-110 | улица Труда | От ул. Некрасова, до ул. Западная | V | | 0,840 |
|  | 17 205 508 ОП МП-111 | улица Тургенева | От ул. Революции до ул. А.Баранова | V | | 0,260 |
|  | 17 205 508 ОП МП-112 | улица Тюленина | От ул. Некрасова, до ул. Западная | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-113 | улица Фрунзе | От ул. Чернышевского и ж/д переезда до ул. Островского | IV | | 1,240 |
|  | 17 205 508 ОП МП-114 | улица Фролова | От ул. Заречная, до ул. Шувалова | V | | 0,390 |
|  | 17 205 508 ОП МП-115 | улица Чайкиной | От д.1-а до д.29 ул. Чайкиной | V | | 0,440 |
|  | 17 205 508 ОП МП-116 | улица Чапаева | От ул. Садовая, до границы города | V | | 0,900 |
|  | 17 205 508 ОП МП-117 | улица Чернышевского | От автомобильной дороги «Колокша-Верхние Дворики» -ст. Струнино до ул. Фрунзе и ж/д переезда.  От ул. Чернышевского до д.1,10,  16-а, 24-а | IV  V | | 1,100  0,630 |
|  | 17 205 508 ОП МП-118 | улица Чехова | От ул. А.Баранова до ул. Достоевского | V | | 0,140 |
|  | 17 205 508 ОП МП-119 | переулок Чкалова | От ул. Заречная, до ул. Чкалова | V | | 0,160 |
|  | 17 205 508 ОП МП-120 | улица Чкалова | От пер. Чкалова, до ул. Бр. Колесниковых | V | | 0,470 |
|  | 17 205 508 ОП МП-121 | улица Шевцовой | От ул. Возрождения до д.1-а по ул. Шевцовой | V | | 0,800 |
|  | 17 205 508 ОП МП-122 | улица Школьная | От ул. Чернышевского до ул. Советская | V | | 0,500 |
|  | 17 205 508 ОП МП-123 | переулок Шувалова | От ул. Заречная до д.5 пер. Шувалова | V | | 0,160 |
|  | 17 205 508 ОП МП-124 | улица Шувалова | От ул. Воронина, до ул. Инициативная | V | | 0,670 |
|  | 17 205 508 ОП МП-125 | улица Юбилейная | От ул. Некрасова, до ул. Западная | V | | 0,820 |
|  | 17 205 508 ОП МП-126 | улица Южная | От ул. Лермонтова до ул. Бр. Колесниковых, до ул. Коллективная | V | | 2,470 |
|  | 17 205 508 ОП МП-127 | улица Яблоневая | От ул. Соловьиная до ул. Инициативная | V | | 0,400 |
|  | 17 205 508 ОП МП-128 | улица Ягодная | От ул. Красная до пер. Пионерский | V | | 0,300 |
|  | 17 205 508 ОП МП-129 | Проезд 1 | от ул. Заречная до ул. Дзержинского | V | | 0,190 |
|  | 17 205 508 ОП МП-130 | Проезд 2 | от ул. Кутузова, до СНТ Сосенки и  пер. Сосновый | V | | 0,430 |
|  | 17 205 508 ОП МП-131 | Проезд 3 | от ул. Вокзальная до ул. Зеленая | V | | 0,700 |
|  | 17 205 508 ОП МП-132 | Проезд 4 | От ул. Заречная к ул. Дзержинского | V | | 0.180 |
|  | 17 205 508 ОП МП-133 | Проезд 5 | От ул. Орджоникидзе до СНТ «Ветеран» | V | | 0.151 |
|  | 17 205 508 ОП МП-134 | Проезд 6 | От ул. Свердлова до СНТ «Заречный» | V | | 0.31 |
|  | 17 205 508 ОП МП-135 | Проезд 7 | От ул. Заречная до СНТ «Заречный» | V | | 0.233 |
|  | 17 205 508 ОП МП-136 | Проезд 8 к СНТ «Родник» | От ул. Лермонтова до ул. Южная | V | | 0.574 |
|  | 17 205 508 ОП МП-137 | Проезд 9 к СНТ «Загородный» | От ул. Лермонтова до ул. Южная | V | | 0.468 |
| **ИТОГО:** **68,236** | | | | | | | |
| в том числе по категориям: | |  |  | | **I** | - | |
|  |  | | **II** | - | |
|  |  | | **III** | - | |
|  |  | | **IV** | **9,140** | |
|  |  | | **V** | **59,096** | |

Показатели уличной сети города Струнино Александровского района, характеризующие состояние дорожного движения, указаны в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Показатели уличной сети города Струнино

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| КАТЕГОРИЯ ДОРОГ И УЛИЦ | РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, КМ/Ч | ШИРИНА В КРАСНЫХ ЛИНИЯХ, М | ШИРИНА ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ, М | ЧИСЛО ПОЛОС ДВИЖЕ-НИЯ | НАИМЕНЬ-ШИЙ РАДИУС КРИВЫХ В ПЛАНЕ, М | НАИБОЛЬ-ШИЙ ПРО-ДОЛЬНЫЙ УКЛОН, ‰ | ШИРИНА ПЕШЕХОДНОЙ ЧАСТИ ТРОТУАРА, М |
| Магистральные дороги: | | | | | | | |
| регулируемого движения | 80 | 40-65 | 3,50 | 2-6 | 400 | 50 | ‑ |
| Магистральные улицы: | | | | | | | |
| общегородского значения: |  |  |  |  |  |  |  |
| непрерывного движения | 100 | 40-80  (35-80)\*\* | 3,75 | 4-8 | 500 | 40 | 4,5 |
| регулируемого движения | 80 | 37-75  (30-75)\*\* | 3,50 | 4-8 | 400 | 50 | 3,0 |
| Улицы и дороги местного значения: | | | | | | | |
| улицы в жилой застройке | 40 | 15-25 | 3,00 | 2-3\* | 90 | 70 | 1,5 |
| 30 | 15-25 | 3,00 | 2 | 50 | 80 | 1,5 |
| улицы и дороги в производственных и коммунально-складских зонах | 50 | 15-25 | 3,50 | 2-4 | 90 | 60 | 1,5 |
| 40 | 15-25 | 3,50 | 2-4 | 90 | 60 | 1,5 |
| парковые дороги | 40 |  | 3,00 | 2 | 75 | 80 | ‑ |
| Проезды: | | | | | | | |
| основные | 40 | 10-11,5  (10-12)\*\* | 2,75 | 2 | 50 | 70 | 1,0 |
| второстепенные | 30 | 7-10  6-10 | 3,50 | 1 | 25 | 80 | 0,75 |
| Пешеходные улицы: | | | | | | | |
| основные | ‑ |  | 1,00 | По расчету | ‑ | 40 | По проекту |
| второстепенные | ‑ |  | 0,75 | То же | ‑ | 60 | То же |
| Велосипедные дорожки: | | | | | | | |
| обособленные | 20 |  | 1,50 | 1-2 | 30 | 40 | ‑ |
| изолированные | 30 |  | 1,50 | 2-4 | 50 | 30 | ‑ |

а) (\*) С учетом использования одной полосы для стоянки легковых автомобилей.

б) (\*\*) В сложившейся застройке.

в) Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны.

г) Для движения автобусов на магистральных улицах и дорогах следует предусматривать крайнюю полосу шириной 4 м: для пропуска автобусов в часы «пик» при интенсивности более 40 ед./ч, а в условиях реконструкции – более 20 ед./ч допускается устройство обособленной проезжей части шириной 8-12 м.

д) На магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей допускается увеличивать ширину полосы движения до 4 м.

у) В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и тому подобное.

ж) Допускается предусматривать поэтапное достижение расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных размеров движения транспорта и пешеходов при обязательном резервировании территории для перспективного строительства.

з) В условиях реконструкции и при организации одностороннего движения транспорта допускается использовать параметры магистральных улиц местного значения для проектирования магистральных улиц общегородского значения.

***Транспортно-эксплуатационные характеристики:***

Город Струнино состоит из нескольких планировочных образований, расчлененных железной дорогой и реками: Пичкурой, Горелый Крест, Серой и Черной. До настоящего времени эти образования слабо связаны между собой. Так через железную дорогу имеется один автомобильный переезд (в западной части города на ПК 1027+56) и один надземный пешеходный мост (в районе железнодорожного вокзала). Большинство кварталов имеют прямоугольную нарезку.

Основу улично-дорожной сети составляют улицы, имеющие выходы на внешние автодороги: ул. Чернышевского, являющаяся выходом на автодорогу регионального или межмуниципального значения «Колокша – Кольчугино – Александров – Верхние Дворики»;

-ул. Лермонтова и ул. Некрасова и далее по автодороге регионального или межмуниципального значения Струнино - Площево являющаяся выходом на автодорогу А 108 (Большое Московское кольцо);

-ул. Заречная - ул. Свердлова и далее по автодороге регионального или межмуниципального значения Александров - Большое Каринское - Струнино являющаяся выходом на г. Александров.

Транспортное значение имеют также ул. Фрунзе, ул. Островского и ул. Воронина, обслуживающие исторический центр и связывающие внешние направления в границах города, а также перераспределяющие транспортные потоки. Имеет транспортное значение и улица Суворова, в качестве главной улицы и единственной связи функциональных зон городских районов и общественного центра с железнодорожной станцией и автостанцией.

Ул. Кооперативная - ул. Красная находятся в северной части города и на всем протяжении, проходя вдоль железной дороги, собирают транспортные потоки со всех прилегающих улиц и выводят их по единственному (в северной части города) автодорожному мосту через р. Черную на меридиональную общегородскую магистраль ул. Чернышевского - ул. Некрасова (в районе железнодорожного переезда).

В настоящее время в городе Струнино существует 6 автодорожных мостов, 4 пешеходных моста через реки и 1 пешеходный мост через железную дорогу.

В исторической застройке, в створах улиц Фрунзе и Суворова имеются переезды через подъездные железнодорожные пути, которые в настоящее время не функционируют.

На дорогах города установлен скоростной режим – 60 км/ч. В местах массового скопления людей, возле социально-значимых объектов – 40 км/ч.

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

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи города Струнино Александровского района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузопассажирским) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями города Струнино Александровского района представлены в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Виды транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Описание** |
| Железнодорожный транспорт | Город Струнино расположен на двухпутной электрифицированной железнодорожной магистрали Москва- Ярославль. Станция Струнино является промежуточной станцией 3-го класса и находится на 104 км участка дороги Москва-Александров.  Станция расположена на прямом участке протяженностью около 700 м. и продольным переменным уклоном от 0 до 3,5%, а со стороны Александрова спуск до 8,5%.  Путевое развитие станции состоит из 8 путей, включая 2 главных и 3 приемоотправоч-ных |
| Водный транспорт | Водный транспорт не используется |
| Воздушный транспорт | Воздушные перевозки не осуществляются |
| Автомобильный транспорт | Планировочная структура города Струнино имеет 3 внешних выхода:  - в северном направлении на автодорогу регионального или межмуниципального значения «Колокша – Кольчугино – Александров – Верхние Дворики»;  - в юго-западном направлении по автодороге регионального или межмуниципального зна-чения Струнино - Площево на автодорогу А 108 (Большое Московское кольцо);  - в юго-восточном направлении по автодороге регионального или межмуниципального зна-чения Александров - Большое Каринское - Струнино на г. Александров.  По всем примыкающим к городу автодорогам организовано движение пригородных и междугородних автобусов. Обслуживает маршруты Струнинская автостанция, находящаяся на вокзальной площади |

В пределах поселения для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а так же пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным дорожкам.

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка города Струнино. С каждым годом увеличивается автомобилизация.

Требуемое количество машино-мест в местах организованного хранения легковых автомобилей, находящихся в частной собственности на расчетный срок определено в соответствии с п. 3.4.64. и п. 3.4.66 «Областных нормативов градостроительного проектирования» исходя из ожидаемой нормы автомобилизации 250 автомобилей на 1000 жителей к концу расчетного срока.

Численность парка автомобилей представлена в таблице 1.9.

Таблица 1.9

Численность парка автомобилей

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Вид транспорта | Единиц на 1000 жит. | Всего |
| Всего легковых машин | 225 | 3150 |
| в том числе: |  |  |
| * легковых в частной собственности | 220 | 3080 |
| * легковых ведомственных | 2 | 28 |
| * легковых такси | 3 | 42 |
| Мотоциклов и мотороллеров: |  |  |
| * физических единиц | 50 | 700 |
| * приведенных к легковому автомобилю | 17 | 238 |
| Всего личного транспорта  в приведенных единицах | 237 | 3318 |

В целом за период 2018 – 2030 годы, отмечается рост количества и долевое изменение состава транспортных средств.

Таблица 1.10

Оценка уровня автомобилизации населения, обеспеченность парковочными местами города Струнино Александровского района

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Описание** | **хар-ка** | **Всего** |
| Всего требуется маш/мест для постоянного хранения личного авто/мототранспорта жителей секционной застройки 9,6тыс.чел. | 237 | 2275 |
| Всего требуется территории (м2) для постоянного хранения личного авто/мототранспорта жителей секционной застройки | 7109 | 68250(6,8га) |

Для хранения и обслуживания подвижного состава массового городского пассажирского транспорта, грузового и легкового автотранспорта на территории города Струнино имеются достаточное число мест хранения автотранспорта.

В городе Струнино расположена территория существующего автопарка для хранения автобусов, работающих на городских и внегородских маршрутах.

В городе Струнино расположены места постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта. Размещение этих мест хранения предусмотрено преимущественно на селитебных территориях или вблизи них с соблюдением нормативного радиуса пешеходной доступности. Кроме того, имеется ряд существующих платных стоянок.

В остальных районах города Струнино Александровского района хранение легковых автомобилей осуществляется в пределах участков предприятий, и на придомовых участках жителей.

Транспортный спрос населения города Струнино Александровского района на городские пассажирские перевозки полностью удовлетворяется предприятиями и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими пассажирские перевозки. Основным видом пассажирского транспорта города является автобусное сообщение. На территории города действуют два пассажирских автотранспортных маршрута. Большинство трудовых передвижений в городе приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

В основе оценки транспортного спроса лежит анализ передвижения населения к объектам тяготения.

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социально сферы;

- объекты трудовой деятельности

- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

Маршрут № 1 в г. Струнино следует в прямом и обратном направлениях по следующим улицам: ул. Привокзальная площадь - ул.Фрунзе - кв. Дубки - ул. Суворова - ул. Воронина - ул. Заречная - ул. Лермонтова.

Маршрут №2 в г. Струнино следует в прямом и обратном направлениях по следующим улицам: ул. Привокзальная площадь - ул.Фрунзе - кв. Дубки - ул. Суворова - ул. Воронина - ул. Заречная - ул. Лермонтова.

На территории города ИП Шитов А. В. осуществляет деятельность на рынке услуг пассажирских автобусных перевозок.

Характеристика маршрутов указана в таблице 1.1.

Таблица 1.11

Характеристика маршрутов

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Муниципальное образование город Струнино Александровского района Владимирской области** | | | | | | | | | | | | | | |
| **Рег. номер**  **п/п** | **Номер и наименование**  **маршрута** | **Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым осуществляется движение ТС по маршруту** | **Наименование промежуточных остановочных пунктов или наименование поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты** | **Протяженность маршрута, км.** | **Вид регулярных перевозок** | **Вид Т/С** | **Макс.**  **Кол-во**  **Т/С** | **Класс Т/С** | **Кол-во**  **рейсов** | **Режим**  **работы** | **Экологические характеристики Т/С (класс)** | **Дата начала осуществления перевозок** | **Порядок посадки и высадки пассажиров** | **Наименовани, место нахождение перевозчика\*** |
| 1 | Городской автобусный маршрут №1 | ул. Привокзальная площадь  ул.Фрунзе  кв. Дубки  ул. Суворова  ул. Воронина  ул. Заречная  ул. Лермонтова | Вокзал  Рынок  квартал Дубки  Фабрика «5-й Октябрь»  Администрация  Магазин №6  Магазин «Золотое Руно»  Больница | 6 | Перевозки по регулируемым тарифам | Автобус | 1 | М | 33 | Ежедневно | любой | 25.01.2014г. | Посадка и высадка пассажиров по маршруту осуществляется только на остановочных пунктах, которые включены в состав данного маршрута. В иных неустановленных местах посадка и высадка пассажиров запрещена. | ИП Шитов А.В. |
| 2 | Городской автобусный маршрут №2 | ул. Привокзальная площадь  ул.Фрунзе  кв. Дубки  ул. Суворова  ул. Воронина  ул. Заречная  ул. Лермонтова | Вокзал  квартал Дубки  Рынок  Фабрика «5-й Октябрь»  Администрация  Магазин №6  Магазин «Золотое Руно»  Больница | 6 | Перевозки по регулируемым тарифам | Автобус | 1 | М | 33 | Ежедневно | любой | 25.01.2014г. | ИП Шитов А.В. |

Схемы маршрутов представлены на рисунках 1.2-1.3.

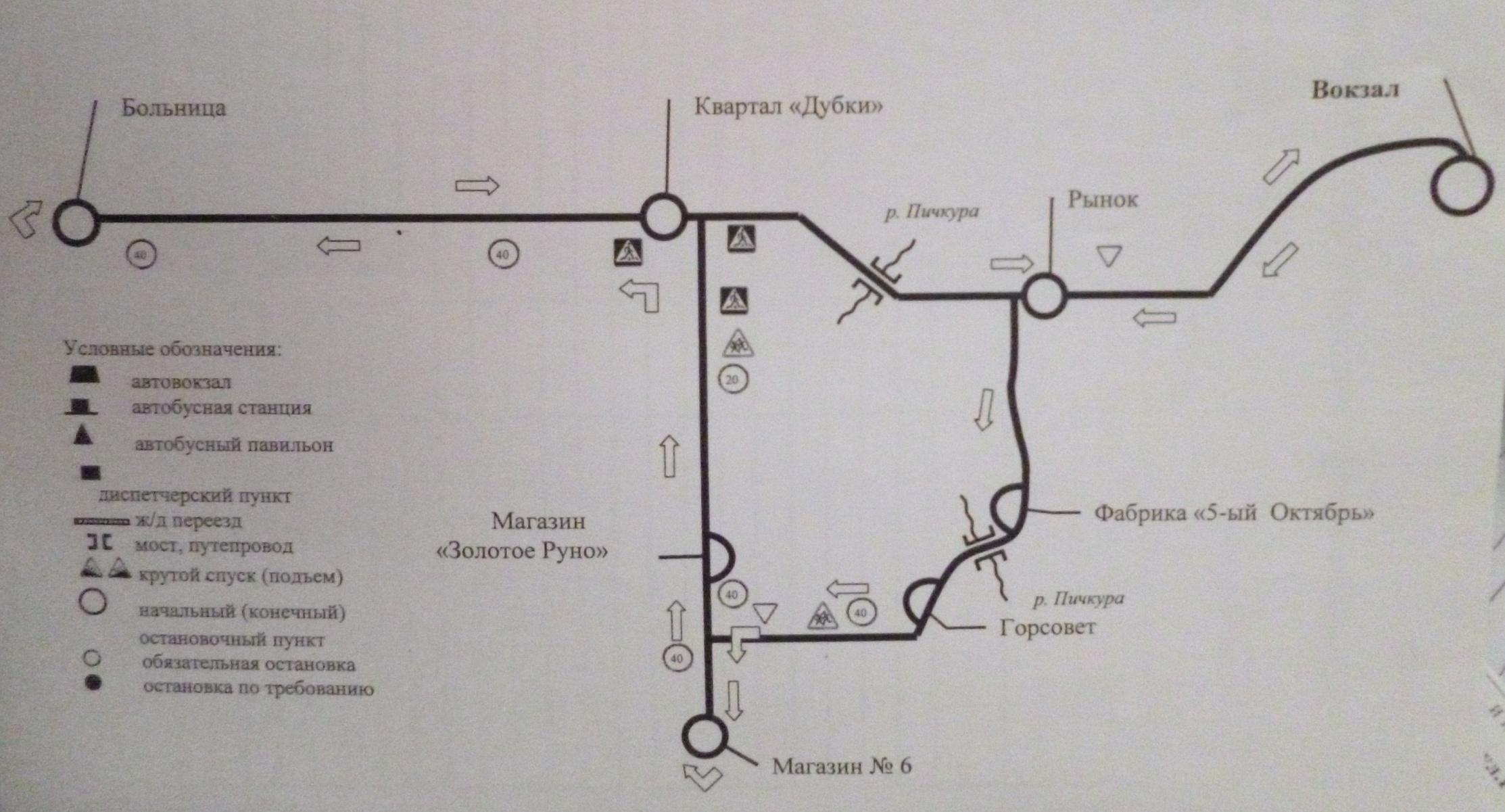


Рисунок 1.2- Схема маршрута №1 г. Струнино



Рисунок 1.3- Схема маршрута №2 г. Струнино

Пешеходное и велосипедное движение города Струнино Александровского района осуществляется по тротуарам, в границах существующей линии застройки. Система внутригородских улиц города Струнино Александровского района сформирована, преимущественно, с пешеходным движением. Велосипедное движение развито слабо. Движение пешеходов и велосипедистов осуществляется совместно по тротуарам без разделения на зоны для движения посредством дорожной разметки. Также Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. В летний период интенсивность велосипедного движения значительно возрастает.

Перечень городских тротуаров представлен в таблице 1.12.

Таблица 1.12

Перечень городских тротуаров

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Местоположение** | **Протяженность, км** |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1 | Улица Заречная | Две стороны ул. Заречной | 2,2 |
| 2 | Улица Лермонтова | Две стороны ул. Лермонтова | 1,9 |
| 3 | Квартал Дубки | Район памятника Победы | 0,39 |
| 4 | Улица Воронина | Две стороны ул. Воронина, аллея вдоль стадиона | 1,23 |
| 5 | Переулок Чкалова | Одна сторона пер. Чкалова | 0,175 |
| 6 | Улица Шувалова | От улицы Воронина до улицы Инициативная | 0,375 |
| 7 | Улица Островского | От улицы Лермонтова до улицы Воронина | 0,660 |
| 8 | Улица Суворова | От улицы Лермонтова до Привокзальной площади | 0,895 |
| 9 | Улица Фрунзе | От улицы Лермонтова до улицы Некрасова | 0,588 |
| 10 | Улица Фрунзе | От улицы Фрунзе до СОШ № 11 | 0,250 |
| 11 | Улица Зорина | От улицы Чернышевского до ж/д моста | 0,920 |
|  | Итого: |  | 9,583 |

Для прохождения технического обслуживания автотранспорта в городе организованы СТО. Для обеспечения нужд автомобильного транспорта в пределах города Струнино размещены АЗС.

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

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории города Струнино Александровского района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час. Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00.

Ежеквартально проводится обследование пассажиропотока, для определения потребностей в перевозках, являющиеся основой для разработки и согласования расписаний движения. В г. Струнино Александровского района наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков, в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели. Пешеходное и велосипедное движение, происходит в центральной части населенных пунктов по тротуарам, в остальной части населенных пунктов в основном по проезжим частям улиц, и частично по пешеходным дорожкам (тротуарам).

Маршрутные такси и автобусы по территории города Струнино Александровского района передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

Для хранения и обслуживания подвижного состава массового городского пассажирского транспорта, грузового и легкового автотранспорта на территории города Струнино имеются достаточное число мест хранения автотранспорта.

В городе Струнино расположена территория существующего автопарка для хранения автобусов, работающих на городских и внегородских маршрутах.

В городе Струнино расположены места постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта. Размещение этих мест хранения предусмотрено преимущественно на селитебных территориях или вблизи них с соблюдением нормативного радиуса пешеходной доступности. Кроме того, имеется ряд существующих платных стоянок.

Хранение транспортных средств осуществляется на придомовых территориях. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных павильонах и автовокзале на Привокзальной площади в г. Струнино.

Характеристика работы общественных маршрутов представлена в пункте 1.6 данной схемы.

Информация об объемах пассажирских перевозок необходимая для анализа пассажиропотока отсутствует.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории города Струнино Александровского района, составляет малую часть от общего количество автомобилей в городе. Основная часть перевозимых грузов перевозится привлеченным транспортом. Выделенных путей для пропуска грузового автотранспорта в городе нет. Грузовой транспорт хаотично пропускается через жилую застройку, отрицательно влияя как на застройку, так и на организацию движения транспорта и пешеходов.

Движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется на основании специального разрешения. Очистка автомобильных дорог в летнее и зимнее время проводится по муниципальным контрактам с предприятиями коммунального комплекса разных форм собственности. Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительная. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта в городе организованы СТО.

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

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

Дорожная сеть города Струнино преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц.

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

На территории города Струнино размещены работающие светофорные объекты (СО). в местах массового скопления людей ( у детских образовательных учреждений):

- ул. Шувалова (школа №12);

- ул. Заречная (школа №10);

- ул. Фрунзе (школа №11).

Светофорный объект Т7 желтого цвета, питание от солнечных батарей.



рисунок 1.4 – Светофорный объект у школы №12



рисунок 1.5. – Светофорный объект у школы №10



рисунок 1.6 – Светофорный объект у школы №11

Интенсивность транспортных потоков не критическая – необходимости введения светофорного регулирования на других улицах населенных пунктов нет.

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

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

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

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

На опорной сети г. Струнино установлены светофорные объекты, и искусственные дорожные неровности.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

Большая часть применяемых ТСОДД на УДС города Струнино находится в нормативном состоянии.

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Организация дорожного движения в г. Струнино осуществляется с помощью следующих основных методов:

* ограничение скоростного режима;
* запрет стоянки и остановки транспортных средств;
* светофорное регулирование;
* система уличного освещения.

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

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями.

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования не используются.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

Остановочные павильоны выполнены в соответствии с требованиями нормативных документов в части расположения остановочных пунктов в населенных пунктах. Остановки оборудованы необходимыми дорожными знаками, на них выполнены заездные карманы, выполнена необходимая дорожная разметка, обозначающая остановочные пункты. Места заезда и выезда с остановочных пунктов отлично видны для других участников дорожного движения.

Освещение на территории г. Струнино соответствует требованиями норм по освещению средних населенных пунктов.

Опоры представлены железобетонными и металлическими, с воздушным подводом питания. Требования освещенности и яркости дорожного покрытия соответствует требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Как следствие – условия дорожного движения в г. Струнино характеризуются стабильной динамикой снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий и снижением тяжести последствий ДТП.

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

Пешеходное движение в г. Струнино происходит по дорожкам и тротуарам, а также по пешеходным переходам.

Отсутствие тротуаров у дорог создает неудобства для жителей городского поселения, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов.

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

Велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду.

Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов города Струнино отсутствует.

Организация велосипедного движения в городе Струнино находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной инфраструктуры.

## Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

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

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Основными видами ДТП во Владимирской области являются столкновение транспортных средств, наезды на пешеходов, наезды на препятствие. Более 80% всех ДТП связаны с нарушениями ПДД водителями транспортных средств. Более трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. При этом наиболее уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуют выработки и реализации долгосрочной стратегии, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов местного самоуправления при возможно более полном учете интересов граждан. Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами: постоянно возрастающая мобильность населения; уменьшение перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом; нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

* постоянно возрастающая мобильность населения;
* увеличение автопарка личных транспортных средств;
* низкая доля перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
* нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Информация по ДТП в г. Струнино за период 3 года, представлена в таблице 1.13.

Таблица 1.13

Информация о ДТП

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Параметры** | **2014** | **2015** | **2016** |
| Доля зарегистрированных ДТП с пострадавшими, % | н/с | н/с | н/с |
| Доля функционирующих стационарных комплексов фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме, от общего количества стационарных комплексов фиксации нарушений ПДД, работающих в автоматическом режиме, % | н/с | н/с | н/с |
| Доля пешеходных переходов, соответствующих требованиям национальных стандартов, к общему количеству пешеходных переходов, % | н/с | н/с | н/с |
| Количество аварий, единиц | н/с | н/с | н/с |
| Количество зарегистрированных транспортных средств (далее - ТС), единиц | н/с | н/с | н/с |

н/с – нет сведений.

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.)

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

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

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

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

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

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

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

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

## Существующая территориально-планировочная организация города Струнино

Территория города Струнино характеризуется в основном благоприятными инженерно-геологическими условиями. Исходя из приведённых характеристик в пределах города выделяются следующие территории:

- благоприятные для строительства;

- неблагоприятные для строительства;

- не подлежащие застройке.

Территории, не подлежащие застройке, включают в себя:

- СЗЗ предприятий;

- зоны санитарной охраны источников водоснабжения;

- шумозащитные полосы.

К территориям, неблагоприятным для строительства, относятся:

- затапливаемые паводком 1% обеспеченности;

- пойменные территории рек;

- участки с уклоном менее 0,5 и более 10%, овражно-балочная сеть с уклонами более 20%;

- болота, заболоченности.

В юго-западной части города находится неблагоприятный для застройки заболоченный участок, представляющий собой кочковатое болото, образовавшееся в блюдцеобразном бессточном понижении. Заболочены и отдельные участки пойм.

Высокий уровень грунтовых вод наблюдается в районе существующего болота – восточнее территории урочища «Дубки»

В северной части расположены карьеры.

Данные территории требуют проведения ряда мероприятий по инженерной подготовке.

Большая часть предусмотренных под застройку территорий не требуют проведения мероприятий по инженерной подготовке. Они являются благоприятными для строительства, уклон поверхности составляет от 0,5 до 10%, глубина залегания уровня грунтовых вод от 2.0 м и более.

Естественным основанием фундаментов зданий и сооружений служат грунты с расчётным сопротивлением более 1,8кг/см2и.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Генеральный план города Струнино Александровского района определяет главным принципом развития поселения создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными - показателями социально-экономического прогноза:

* численность населения;
* количество рабочих мест;
* уровень автомобилизации населения.

По состоянию на 01.01.2017 г. численность населения города Струнино Александровского района составила 13281 жителя.

Демографическая ситуация городского поселения на протяжении последних лет характеризуется некоторым уменьшением численности населения, как за счёт естественной убыли, так и за счёт механического оттока населения.

Проектом Генерального плана рассмотрены два возможных варианта расчета численности населения.

***Первый вариант*** рассчитан с учетом предполагаемых тенденций рождаемости, смертности и миграционного прироста, на основе прогноза предположительной численности населения Владимирской области до 2026 года, разработанного территориальным органом Федеральной службы государственной статистики по Владимирской области. Прогноз предусматривает постепенное уменьшение численности населения города, отражающее уже сложившиеся тенденции.

По прогнозу численность населения города Струнино к 2030 году составит –   
13,0 тыс.человек.

Генеральным планом предлагается ***второй вариант*,** связанный с ростом рождаемости, снижением смертности, и значительным увеличением миграционного притока.

С 19 февраля 2007 года вступило в силу Постановление губернатора Владимирской области *«О Концепции демографической политики во Владимирской области*», в целях принятия дополнительных мер, направленных на исправление демографической ситуации с использованием всех резервов и возможностей управленческого, научного и финансового характера. Основной целью Концепции является разработка мер по стабилизации численности населения области и формированию предпосылок к последующему демографическому росту.

Среди основных направлений демографической политики во Владимирской области приоритетными являются повышение жизненного уровня, увеличение рождаемости и снижение смертности населения**.** Предусмотрено создание условий, при которых уровень рождаемости будет соответствовать уровню простого воспроизводства или превышать его. В то же время затормозить сокращение численности населения может снижение смертности и повышение продолжительности жизни.

Увеличение миграционного прироста населения не является панацеей в решении проблем демографической динамики, но в условиях существенной естественной убыли населения миграционная политика может способствовать сокращению масштабов убыли населения, омоложению его возрастного состава.

По итогам реализации Концепции ожидаются следующие результаты - прекращение убыли, стабилизация численности населения и создание условий для ее дальнейшего роста.

Ситуация в г. Струнино во многом будет зависеть от политики администрации города по активизации экономики и жизнедеятельности города, улучшению условий жизни, имиджа, с целью привлечения новых жителей, инвестиций. Оздоровление социально-экономической и социально-бытовой сферы должно привести к увеличению рождаемости, и с учетом миграционного прироста, к 2030 году численность населения города может составить 14,0 тыс. чел.

С учетом всех перечисленных выше предпосылок, проектная численность населения г. Струнино прогнозируется: на 2020 год (первую очередь) – 14,5 тыс. чел., на 2030 год (расчетный срок) – 14,0 тыс.чел**.**

Таблица 2.1

Предположительная возрастная структура населения г.Струнино

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Исходный год** | | **2020г** | | **2030г** | |
| **тыс.чел** | **%** | **тыс.чел** | **%** | **тыс.чел** | **%** |
| Численность населения, всего: | **15,34** | 100 | **14,5** | 100 | **14,0** | 100 |
| в том числе: | | | | | | |
| моложе трудоспособного возраста | 2,31 | 15,1 | 2,32 | 16,0 | 2,30 | 16,4 |
| лица трудоспособного возраста | 9,17 | 59,8 | 8,41 | 58,0 | 7,80 | 55,8 |
| старше трудоспособного возраста | 3,85 | 25,1 | 3,77 | 26,0 | 3,90 | 27,8 |

В настоящее время общее число работающих в городе составляет 3,57 тыс. человек (40% трудоспособного населения). На 2030 год это количество может быть оценено в   
5,5 тыс.чел. (70% трудоспособного населения). С учетом наиболее вероятных тенденций изменения занятости по отдельным отраслям общая структура занятости может выглядеть следующим образом табл.№25.

Таблица 2.2

Прогноз структуры занятости населения г.Струнино

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№№ п/п** | **Сферы деятельности** | **Количество занятых** | | | |
| **Современное состояние** | | **Расчетный срок 2030год** | |
| **тыс.чел** | **%** | **тыс.чел** | **%** |
| 1 | Промышленность и строительство | 1,15 | 7,5 | 1,2 | 8,6 |
| 2 | Транспорт и связь | 0,14 | 1,0 | 0,2 | 1,4 |
| 3 | Торговля и общественное питание | 0,59 | 3,8 | 1,0 | 7,1 |
| 4 | Здравоохранение, образование физкультура, культура | 0,38 | 2,5 | 1,4 | 10,0 |
| 5 | Прочие сферы деятельности (ЖКХ, кредитование, муниципальное управление) | 1,31 | 8,5 | 1,7 | 12,1 |
|  | ИТОГО: | 3,57 | 23,3 | 5,5 | 39,2 |

На расчетный срок прогнозируется увеличение численности занятых в экономике города не только за счет сокращения безработицы, но и за счет образования новых мест приложения труда, что будет способствовать возврату трудовых ресурсов, в настоящий момент занятых на предприятиях Москвы, Александрова и ближайших районов Владимирской области.

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

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

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

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

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в г. Струнино Александровского района не были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в г. Струнино Александровского района.

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

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

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавления ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории города Струнино Александровского района, обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок, строительство южного участка автодороги, соединяющего две автодороги регионального или межмуниципального значения «Александров - Большое Каринское – Струнино» и «Струнино - Площево», строительство двух участков автодорог местного значения: севернее железной дороги – от ул. Красной и южнее железной дороги –от проектируемой промышленной и коммунально-складской зоны до проектируемой автодороги «Александров - а.д. «Колокша - Верхние Дворики»», разработка проектной документации на строительство путепровода через железную дорогу.

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

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

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

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

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории города Струнино сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, осуществляющих перевозки внутри городского поселения в соответствии с основными маршрутами, определенными в паспортах маршрутов. В случае планирования новых маршрутов, необходимо учитывать изменения количества транспорта общего пользования.

Предусматривается развитие линий автобуса по всей магистральной уличной сети, на конечных пунктах линий общественного пассажирского транспорта организация разворотных колец, а также поэтапное обновление и модернизация основных объектов железнодорожного транспорта. Из мероприятий планируется разработка проектной документации на строительство путепровода через железную дорогу.

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

Проектируемая транспортная схема является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и заключается в увеличении ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог в перспективных районах, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

* главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
* улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
* улицы в промышленных зонах, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах зон, выходы на главные и поселковые улицы и внешние дороги;
* пешеходно-транспортные улицы – по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Рекомендуемая ширина новых улиц и дорог в красных линиях в соответствии со СП 42.13330.2011:

- магистральные улицы и дороги – 50 – 75 м;

- магистральные улицы – 40-80;

- улицы и дороги местного значения – 15 – 25 м.

Ширина новых улиц и дорог дана условно и может колебаться в указанных значениях. Конкретные красные линии улиц должны быть установлены путем составления поперечных профилей на дальнейших стадиях проектирования.

В соответствии с рекомендациями строительных норм и правил, габариты проезжих частей улично-дорожной сети приняты:

- магистральные улицы и дороги общегородского значения – 14 – 21 м;

- магистральные улицы районного значения – 7 – 14 м;

- улицы и дороги местного значения – 6 – 9 м.

При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками.

Для обеспечения нужд автомобильного транспорта в пределах города Струнино необходимо предусмотреть размещение необходимого количества СТО, площадок для отдыха на внешних транспортных направлениях, в первую очередь на автодорогах обходах города Струнино.

В соответствии с требованиями СНиП 2.05.02 – 85 «Автомобильные дороги» п.10.14 число постов на дорожных СТО в зависимости от расстояния между ними и интенсивности движения рекомендуется принимать: при расстоянии 80-100 км и интенсивности 2000-4000 единиц/сутки – количество постов при одном СТО принимается равное 1-3. Размещение СТО принимается одностороннее.

Для обслуживания транспорта предусматривается строительство АЗС. Строительство указанного объекта предусматривается в южной части города автодорога г. Александров – Б. Каринское – г. Струнино - Площево, в случае увеличения нагрузки на улично-дорожную сеть в данном районе.

На расчетный срок необходимо сохранить территорию существующего автопарка для хранения автобусов, работающих на городских маршрутах.

В соответствии с рекомендациями СНиП 2.07.01-89\* размещение 85 - 90 % парка индивидуальных средств автомототранспорта следует предусматривать на селитебных территориях, что должно решаться на следующих стадиях проектирования.

Строительство гаражей для хранения индивидуальных средств автомототранспорта предусматривается для владельцев, проживающих в многоэтажной капитальной застройке.

Дополнительно к существующим и строящимся местам постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта, необходимо строительство многоэтажных гаражей-стоянок, подземных гаражей и гаражей в комплексе со зданиями и сооружениями. Размещение этих мест хранения предусмотрено преимущественно на селитебных территориях или вблизи них с соблюдением нормативного радиуса пешеходной доступности. Размещение таких объектов необходимо предусматривать по периферии квартала с наиболее короткими связями с улично-дорожной сетью.

Кроме того, ряд существующих платных стоянок рекомендуется перевести в категорию «временных».

Перечень мероприятий: размещение СТО, строительство АЗС, разработка территории размещения паркингов, строительство гаражей для хранения индивидуальных средств автомототранспорта в зоне многоэтажной капитальной застройки.

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Магистральные улицы районного значения дополняют и дублируют систему общегородских магистралей. В связи с высоким уровнем автомобилизации и ожидаемым его повышением ряд магистральных улиц предназначается только для легкового автотранспорта. В целях развития транспортной сети города Струнино Александровского района, первоочередное внимание следует уделить строительству путепроводов через железнодорожные пути, обеспечивающие разгрузку одноуровневых переездов с наибольшей транспортной нагрузкой. В ряде случаев в комплексе со строительством мостов и путепроводов предполагается устройство транспортных развязок в разных уровнях. Конкретные решения транспортных развязок должны быть выполнены на следующих стадиях проектирования.

В целях обеспечения требований гражданской обороны, через железнодорожные линии у путепроводов на расстоянии не ближе 50 м от них, а также на пересечениях железнодорожных линий городскими проездами с невысокой интенсивностью движения, необходимо сохранение существующих охраняемые переезды в одном уровне. Перечень мероприятий: благоустройство улиц и дорог, не имеющих асфальтобетонного покрытия, тротуаров, строительство проезжей части улиц и дорог местного значения в застройке, предусмотренной к строительству на 1 очередь, разработка проектной документации на строительство путепровода через железную дорогу.

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

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

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

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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

* ручное изменение режимов работы светофоров;
* диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
* режим «зеленой улицы»;
* координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;
* координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

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

В рамках разработки КСОДД для города Струнино Александровского района внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

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

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

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

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

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

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

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

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

Можно сделать следующие выводы:

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

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

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

* непрерывное наблюдение;
* оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
* оценка текущего состояния внешней среды БДД;
* прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
* прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
* оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
* оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
* принятие управленческих решении.

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

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

В рамках разработки КСОДД для города Струнино Александровского района, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети поселения.

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для города Струнино Александровского района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

## Применение реверсивного движения

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

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

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

В г. Струнино Александровского района не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не перегружена. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в г. Струнино Александровского района нет.

## Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

Населенные пункты охвачены автобусным движением. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители поселения могут пользоваться железнодорожным транспортом.

В рамках разработки КСОДД для города Струнино Александровского района предусматривается развитие линий автобуса по всей магистральной уличной сети, на конечных пунктах линий общественного пассажирского транспорта, организация разворотных колец для полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами.

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта:

* строительство южного участка автодороги, соединяющего две автодороги регионального или межмуниципального значения «Александров - Большое Каринское – Струнино» и «Струнино - Площево»;
* строительство путепровода или тоннеля ул. Чернышевского – ул. Некрасова, в створе которых, находится единственный существующий переезд через магистральную железную дорогу Москва-Ярославль;
* строительство двух участков автодорог местного значения: севернее железной дороги – от ул. Красной и южнее железной дороги –от проектируемой промышленной и коммунально-складской зоны до проектируемой автодороги «Александров - а.д. «Колокша - Верхние Дворики»».

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

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в г. Струнино Александровского района является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

* ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
* ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
* временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
* ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

В рамках разработки КСОДД для города Струнино Александровского района предложений по дополнительному ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах.

В настоящее время в г. Струнино ограничение скоростного режима до 40,20 км/ч введено в местах скопления людей.

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в г. Струнино Александровского района является рациональной и ее изменение не является необходимым.

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

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

В рамках разработки КСОДД для города Струнино Александровского района по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) предусматривается:

* размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов;
* строительство гаражей для хранения индивидуальных средств автомототранспорта в зоне многоэтажной капитальной застройки;
* строительство автостоянок временного хранения автомобилей в зоне объектов общегородского значения.

## Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

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

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

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

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации дополнительного одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в населенных пунктов города Струнино Александровского района отсутствует.

## Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

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

Интенсивность транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов города Струнино Александровского района не требует введения новых объектов светофорного регулирования.

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

Мероприятия по изменению режимов работы светофоров в г. Струнино Александровского района нет необходимости. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории поселения проблемных участков.

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

Анализ условий дорожного движения в г. Струнино Александровского района показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт улично-дорожной сети.

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

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

* мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;
* мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
* мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

В рамках разработки КСОДД для города Струнино Александровского района предложений по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусматривается.

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

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

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

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

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

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

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

7. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности.

Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений.

## Организация велосипедного движения

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории города Струнино Александровского района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования и тротуарам.

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

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат информацию об участках УДС, реконструкция которых повысит пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по развитию сети дорог города Струнино Александровского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | Благоустройство улиц и дорог, не имеющих асфальтобетонного покрытия, тротуаров | реконструкция | до 2030 г. |
| 2 | Строительство проезжей части улиц и дорог местного значения в застройке, предусмотренной к строительству на 1 очередь | новое строительство | расчетный срок |
| 3 | Разработка проектной документации на строительство путепровода через железную дорогу в створе улиц Чернышевского – Некрасова | новое строительство | расчетный срок |
| 4 | строительство двух участков автодорог местного значения: севернее железной дороги – от ул. Красной и южнее железной дороги –от проектируемой промышленной и коммунально-складской зоны до проектируемой автодороги «Александров - а.д. «Колокша - Верхние Дворики»» | новое строительство | расчетный срок |
| 5 | строительство южного участка автодороги, соединяющего две автодороги регионального или межмуниципального значения «Александров - Большое Каринское – Струнино» и «Струнино - Площево» | новое строительство | расчетный срок |
| 6 | строительство АЗС. Строительство указанного объекта предусматривается в южной части города автодорога г. Александров – Б. Каринское – г. Струнино - Площево, в случае увеличения нагрузки на улично-дорожную сеть в данном районе | новое строительство | расчетный срок |
| 7 | Строительство гаражей для хранения индивидуальных средств автомототранспорта предусматривается для владельцев, проживающих в многоэтажной капитальной застройке | новое строительство | расчетный срок |
| 8 | размещение СТО, разработка территории размещения паркингов в зоне объектов общегородского значения | новое строительство | расчетный срок |
| 9 | размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов | новое строительство | расчетный срок |
| 10 | Установка новых технических средств организации дорожного движения | новое строительство | расчетный срок |
| 11 | ремонт и реконструкция УДС в соответствии с планом мероприятий программы транспортной инфраструктуры | строительство и реконтсрукция | расчетный срок |

## Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах города Струнино Александровского района необходима установка мобильных средств фото- и видеофиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для города Струнино Александровского района предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

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

Периоды реализации:

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

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 6.1 раздела 6

# ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Годы реализации** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | | | | | **Непосредственный результат реализации мероприятия** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **всего** | **в разрезе источников финансирования** | | | |
| **областной бюджет** | **районный бюджет** | **местный бюджет** | **внебюджетные источники** |
| 1 | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | 2018-2030 | 1350 | - | - | 1350 | - | инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства |
| 2 | Разработка проекта организации дорожного движения | 2018-2030 | 870 | - | - | 870 | - | разработка проекта организации дорожного движения |
| 3 | Благоустройство улиц и дорог, не имеющих асфальтобетонного покрытия, тротуаров | до 2030 | 239939,1 | 2687,5 | - | 237251,0 | - | Повышение доступности услуг |
| 4 | Строительство проезжей части улиц и дорог местного значения в застройке, предусмотренной к строительству на 1 очередь | 2018-2030 | 59730 | 50000 | - | 9730 | - | Повышение качества дорог |
| 5 | Разработка проектной документации на строительство путепровода через железную дорогу в створе улиц Чернышевского – Некрасова | 2018-2030 | 98740 | 55000 | 43000 | 740 | - | Повышение транспортной доступности |
| 6 | строительство двух участков автодорог местного значения: севернее железной дороги – от ул. Красной и южнее железной дороги –от проектируемой промышленной и коммунально-складской зоны до проектируемой автодороги «Александров - а.д. «Колокша - Верхние Дворики»» | 2018-2030 | 249600 | 200000 | 20000 | 29600 | - | Повышение транспортной доступности |
| 7 | строительство южного участка автодороги, соединяющего две автодороги регионального или межмуниципального значения «Александров - Большое Каринское – Струнино» и «Струнино - Площево» | 2018-2030 | 230000 | 20000 | 30000 | - | - | Повышение транспортной доступности |
| 8 | строительство АЗС. Строительство указанного объекта предусматривается в южной части города автодорога г. Александров – Б. Каринское – г. Струнино - Площево, в случае увеличения нагрузки на улично-дорожную сеть в данном районе | 2018-2030 | 26490 | - | - | - | 26490 | Повышение доступности услуг |
| 9 | Строительство гаражей для хранения индивидуальных средств автомототранспорта предусматривается для владельцев, проживающих в многоэтажной капитальной застройке | 2018-2030 | 19800 | - | - | - | 19800 | Повышение доступности услуг |
| 10 | размещение СТО, разработка территории размещения паркингов в зоне объектов общегородского значения | 2018-2030 | 16870 | - | - | - | 16870 | Повышение доступности услуг |
| 11 | размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов | 2018-2030 | 14600 | - | - | 14600 | - | Повышение качества услуг |
| 12 | Установка новых технических средств организации дорожного движения | 2018-2030 | 11414 | 10000 | - | 1414 | - | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 13 | ремонт и реконструкция УДС в соответствии с планом мероприятий программы транспортной инфраструктуры | 2018-2030 | 8285,00 | 7799,9 | - | 285,1 | - | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 14 | развитие линий автобуса по всей магистральной уличной сети, на конечных пунктах линий общественного пассажирского транспорта организация разворотных колец | 2018-2030 | 2450 | - | - | - | 2450 | Повышение доступности услуг |
| 15 | Установка ограждений на опасных участках дорог | 2018-2030 | 3690 | - | - | 3690 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 16 | Обустройство тротуаров и пешеходных переходов для обеспечения безопасных маршрутов детей к образовательным учреждениям | 2018-2030 | 9764 | - | - | 9764 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
|  | **ВСЕГО:** |  | **993592,1** | **345487,4** | **93000** | **309294,1** | **65610** |  |

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

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Согласно ст. 21 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» мероприятия по организации дорожного движения в границах населенных пунктов осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

В соответствии с положениями ст. 15 Федеральным законом от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения обеспечивается уполномоченными органами местного самоуправления.

Из статьи 22 196-ФЗ следует, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Для завершения формирования нормативно-правовой базы необходимо обеспечить принятие следующих программ на территории города Струнино:

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

Данные в Программе предложения по организации дорожного движения предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по организации дорожного движения.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов дорожного движения в целях развития современной и эффективной организации дорожного движения города Струнино, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории города Струнино Александровского района и разработана программа мероприятий КСОДД на прогнозные периоды. Основные направления организации дорожного движения в поселении связаны с ремонтом улично-дорожной сети, как одним из основных факторов снижения эффективности функционирования транспортной системы данного поселения.