|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 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 МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ГОРОД КАРАБАНОВО

АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

до 2035 года

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| согласовано: | | |
| **Администрация муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области** | | |
| Глава муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области |  | **Л.Ю. Емельянова** |

2018 год

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

[ВВЕДЕНИЕ 5](#_Toc523146370)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 6](#_Toc523146371)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 7](#_Toc523146372)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОД КАРАБАНОВО АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ. 12](#_Toc523146373)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 14](#_Toc523146374)

[1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 14](#_Toc523146375)

[1.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения 14](#_Toc523146376)

[1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования 15](#_Toc523146377)

[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 18](#_Toc523146378)

[1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований 19](#_Toc523146379)

[1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований 19](#_Toc523146380)

[1.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения 19](#_Toc523146381)

[1.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 20](#_Toc523146382)

[1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 24](#_Toc523146383)

[1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования 24](#_Toc523146384)

[1.4.1.1 Анализ Генерального плана муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области 24](#_Toc523146385)

[1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП) 25](#_Toc523146386)

[1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории 26](#_Toc523146387)

[1.4.3. Анализ документов стратегического планирования 26](#_Toc523146388)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики…. 28](#_Toc523146389)

[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 35](#_Toc523146390)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 37](#_Toc523146391)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 38](#_Toc523146392)

[1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 39](#_Toc523146393)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 40](#_Toc523146394)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 42](#_Toc523146395)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 43](#_Toc523146396)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств… 44](#_Toc523146397)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 46](#_Toc523146398)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 49](#_Toc523146399)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 50](#_Toc523146400)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 50](#_Toc523146401)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 50](#_Toc523146402)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 50](#_Toc523146403)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 51](#_Toc523146404)

[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 52](#_Toc523146405)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 54](#_Toc523146406)

[4.7. Применение реверсивного движения 56](#_Toc523146407)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 56](#_Toc523146408)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 56](#_Toc523146409)

[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 57](#_Toc523146410)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 57](#_Toc523146411)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 57](#_Toc523146412)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 58](#_Toc523146413)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 58](#_Toc523146414)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 59](#_Toc523146415)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 59](#_Toc523146416)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 59](#_Toc523146417)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 60](#_Toc523146418)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 60](#_Toc523146419)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 60](#_Toc523146420)

[4.21. Организация велосипедного движения 61](#_Toc523146421)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 61](#_Toc523146422)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 62](#_Toc523146423)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 62](#_Toc523146424)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 63](#_Toc523146425)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 64](#_Toc523146426)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 67](#_Toc523146427)

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 Карабаново 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 Карабаново Александровского района Владимирской области, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей города Карабаново Александровского района Владимирской области, снижения аварийности.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения города Карабаново Александровского района Владимирской области 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 Карабаново Александровского района Владимирской области, выполненного Научно-проектным институтом пространственного планирования "ЭНКО" (г. Санкт-Петербург).

Схема организации дорожного движения разработана до 2035 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения города Карабаново Александровского района Владимирской области:

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 муниципальном образовании город Карабаново Александровского района Владимирской области**

Указом Верховного Совета РСФСР с 26 сентября 1938 года рабочий поселок Карабаново был переименован в город Карабаново. Законом Владимирской области «О наделении округа Александров и вновь образованных муниципальных образований, входящих в его состав, соответствующим статусом муниципальных образований и установлении их границ» от 16 мая 2005 года № 61-ОЗ муниципальное образование город Карабаново наделен статусом городского поселения.

Город Карабаново является единственным населенным пунктом, находящимся в границе муниципального образования. В состав территории города входят земли независимо от форм собственности и целевого назначения.

Город расположен на правом берегу реки Серая (впадает в реку Шерна, приток Клязьмы), в 128 км к северо-западу от Владимира и в 9 км к югу от Александрова. Железнодорожная платформа (до 2008 года – станция) на Большом кольце Московской железной дороги.

Общая площадь земель МО г. Карабаново составляет 1122,5 га (утвержденная Решением Совета Народных Депутатов г. Карабаново №21 от 22.05.2014 г. «Об утверждении корректировки генплана г. Карабаново»).

Граница и состав территории города утверждены Законом Владимирской области от 16 мая 2005 года № 61-ОЗ «О наделении округа Александров и вновь образованных муниципальных образований, входящих в его состав, соответствующим статусом муниципальных образований и установлении их границ». Существующая граница населенного пункта города Карабаново, в основном, совпадает с границей МО и проходит в непосредственной близости от периферийной застройки.

На начало 2018 года на территории города Карабаново проживало 14817 человек.

Внешние транспортные связи осуществляются автомобильным и железнодорожным транспортом. В меридиональном направлении территорию города пересекает двухпутная электрифицированная железнодорожная магистраль Большого кольца Московской железной дороги (участок Александров - Орехово-Зуево), в городе расположена железнодорожная станция пятого класса «Карабаново». Главная автодорога города – автодорога регионального значения Дубки - Киржач - Карабаново - Александров, связывает город с городами Александров, Киржач и другими близлежащими населенными пунктами.

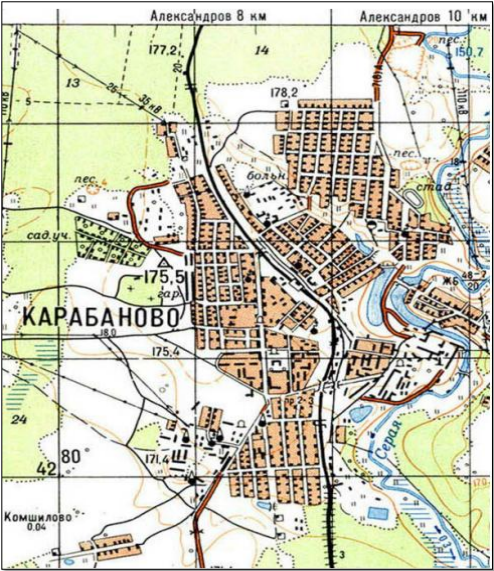


Рис.1. Географическое положение города Карабаново.

**Численность и состав населения муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области**

Динамика численности населения за 5 лет представлена в таблице 0.1.

Таблица 0.1

Динамика численности населения

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Период** | **2013 год** | **2014 год** | **2015 год** | **2016 год** | **2017 год** |
| **Численность, чел.** | 14910 | 14955 | 14923 | 14839 | 14817 |

За рассматриваемый период для города характерна естественная убыль населения, обусловленная значительным превышением смертности над рождаемостью, при этом показатель рождаемости существенно не менялся и составил порядка 9 промилле, уровень смертности имеет тенденцию к сокращению и составляет порядка 19 промилле. Миграционное сальдо имеет положительные значения, но лишь отчасти компенсирует естественную убыль населения.

Возрастная структура населения носит регрессивный характер – количество лиц старше трудоспособного возраста превышает количество молодежи в 1,7 раз. Удельный вес трудоспособных возрастов составляет 57%. За последние годы отмечается тенденция сокращения удельного веса детских возрастов и пожилых лиц, вместе с тем остается на высоком уровне количество населения в трудоспособном возрасте. Относительно среднерайонных показателей для города характерно чуть большая доля населения в трудоспособном и старше трудоспособного возрастах.

Большая часть трудоспособного населения выезжает на работу в г. Александров, соседние муниципальные образования и г. Москва. Численность безработных, зарегистрированных в службе занятости населения, составляет порядка 50 человек.

Ввиду отсутствия крупных производств значительная часть трудоспособного населения занята в бюджетной сфере – образовании, здравоохранении. Также высок процент занятых в сфере торговли.

Определение перспективной численности населения необходимо для расчета объемов жилищного строительства, сети объектов обслуживания населения на первую очередь и на расчетный срок и для определения перечня предлагаемых мероприятий по обеспечению населения основными объектами обслуживания.

Перспективная численность населения определяется с учетом таких факторов, как сложившийся уровень рождаемости и смертности, величина миграционного сальдо и ожидаемые тренды изменения этих параметров. Кроме демографических тенденций последнего времени, учитывается также совокупность факторов, оказывающих влияние на уровень социально-экономического развития.

Проектом генерального плана рассмотрено два варианта прогноза численности постоянного населения. Предлагаемые ниже варианты в отношении темпов изменения таких слагаемых демографической ситуации как рождаемость и смертность учитывают их предшествующую динамику в городском поселении и следуют, соответственно, за средним, высоким и низким вариантами прогноза, выполненными для Владимирской области Росстатом (Предположительная численность населения Российской Федерации до 2030 г./Статистический бюллетень Москва: 2009). Кроме того, на итоговую численность населения в различной степени оказывает влияние величина положительного миграционного сальдо.

Вариант «Стабилизация численности» (15,0 тыс. человек) основан на незначительном сокращении средних за последние годы значений коэффициентов рождаемости – 8,0 человек в расчете на 1000 населения и сокращении уровня смертности до 16,3 человек, естественная убыль населения – 8,3 человек. Миграционный прирост в данном случае будет составлять порядка 100 человек ежегодно или порядка 1,8 тыс. человек за весь период проектирования.

Оптимистичный вариант предполагает увеличение численности постоянного населения города до 16,0 человек с условием улучшения, относительно предыдущего варианта, демографических показателей – увеличения уровня рождаемости – 8,8 человек на 1000 населения, и значительного уменьшения уровня смертности до 14,7 человек на 1000 населения, естественная убыль населения – 5,9 человек. Сальдо миграции предусматривается в размере 200-210 человек в год или порядка 4,7 тыс. за весь период проектирования.

Пессимистичный вариант предполагает сокращение численности постоянного населения города до 14,0 человек и основан на снижении, относительно первого варианта показателей рождаемости (7,4 человек в расчете на 1000 населения) и сохранении достаточно высокого уровня смертности (18,1 человек на 1000 населения), и невысоком показателе (ниже первого варианта) миграции, близком к существующему уровню.

В соответствии с существующими тенденциями наиболее реальным представляется вариант со стабилизацией численности населения на существующем уровне, поэтому в качестве базового варианта для разработки генерального плана принят первый вариант.

Прогноз численности населения представлен в таблице 0.2.

Таблица 0.2

Прогноз возрастной структуры населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Ед. измерения** | **2020 г.** | **2035 г.** |
| **Всего** | **чел.** | **15,0** | **15,0** |
| Моложе трудоспособного | чел. | 2,5 | 2,4 |
| % | 17 | 16 |
| Трудоспособного | чел. | 8,3 | 8,0 |
| % | 55 | 53 |
| Старше трудоспособного | чел. | 4,2 | 4,7 |
| % | 28 | 31 |

Прогноз возрастной структуры населения исходит из предположения, что возрастной состав миграции будет достаточно усредненным, т.е. в нем не будет резко преобладать какая-либо одна возрастная группа населения. В этом случае в течение расчетного срока в городе будут наблюдаться следующие общие тенденции:

1. небольшой рост доли молодежи в численности всего населения, после 2021-2025 гг. сменяющийся новым снижением;
2. заметный рост доли лиц в возрасте старше трудоспособного
3. сокращение доли населения в трудоспособном возрасте.

Таким образом, динамика возрастной структуры населения, как и по стране в целом, будет следовать за т.н. демографической волной. Снижение доли лиц в трудоспособном возрасте предусматривается на 4%, оно будет более мягким, чем в среднем по области.

**Климат.**

Город находится на равнине, в центре материка, далеко от морей и океанов. Климат г. Карабаново Александровского района Владимирской области умеренно континентальный, с теплым летом, умеренно холодной зимой и хорошо выраженными сезонами.

Продолжительность дня в течение года изменяется от 6,8 часа 22 декабря (зимнее солнцестояние) до 17,8 часа 22 июня (летнее солнцестояние). Во все времена года здесь преобладают континентальные умеренные воздушные массы. Они формируются из воздушных масс, приходящих с Атлантического и Северного Ледовитого океана. Летом эти воздушные массы прогреваются, а зимой, наоборот, охлаждаются под воздействием подстилающей поверхности, превращаясь в континентальный умеренный воздух. Таким образом, морской умеренный воздух, приходящий с запада, с Атлантического океана, летом вызывает похолодание, а зимой – потепление. Но и зимой, и летом он приносит большое количество осадков.

Самым теплым месяцем является июль, самым холодным – январь.

Средняя температура июля +18,1°С, средняя температура января -11,4°С.

Изотермы июля идут в направлении с северо-востока на юго-запад. Это результат двухстороннего влияния атлантических воздушных масс с северо-запада и тропических с юго-востока. Изотермы января следуют перпендикулярно июльским – с северо-запада на юго-восток. Это результат переноса континентального воздуха из южных районов. Континентальность климата нарастает с запада на восток.

Город Карабаново Александровского района Владимирской области расположен в зоне достаточного увлажнения. Осадков в среднем здесь выпадает 560 мм, но во влажные годы их бывает больше, а в засушливые - меньше.

В среднем снеговой покров держится 4-5 месяцев.

Данные по уровню шума и концентрации вредных веществ в атмосфере отсутствуют.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОД КАРАБАНОВО АЛЕКСАНДРОВСКОГО РАЙОНА ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ.

В меридиональном направлении территорию города пересекает двухпутная электрифицированная железнодорожная магистраль Большого кольца Московской железной дороги Воскресенск-Орехово (участок Александров – Орехово-Зуево), в северной части города расположена железнодорожная станция пятого класса «Карабаново». Пригородное пассажирское сообщение осуществляется ежедневно по направлениям на Александров, Орехово-Зуево, Куровскую (ежедневно 8 пар). Основной работой железнодорожной станции является пропуск и переработка вагонопотока, кроме того, станция производит погрузку, выгрузку, сортировку вагонов, прием и отправление пригородных поездов, пропуск пассажирских поездов.

На станции размещается пакгауз, грузовая платформа, здание станции, 12 путей, в том числе:

* №1 – главный путь для пропуска нечетных пассажирских, грузовых поездов;
* №2 – главный путь для пропуска четных пассажирских, грузовых поездов;
* №3 – приемно-отправочный путь для пропуска пассажирских и грузовых поездов четного и нечетного направления;
* №4 – приемно-отправочный путь для пропуска грузовых поездов четного и нечетного направления;
* №5 – ходовой путь;
* №6 – ходовой путь;
* №7 – ходовой путь;
* №7а – отстойный путь;
* №8 – погрузочно-выгрузочный путь;
* №8а – отстойный путь;
* №10 – погрузочно-выгрузочный путь;
* №11 – погрузочно-выгрузочный путь;
* № 12 – вытяжной путь.

Транспортно-экономические связи г. Карабаново осуществляются только автомобильным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории города отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта города является автобусное сообщение из г. Александров. На территории города действуют два пассажирских автотранспортных маршрута. Большинство трудовых передвижений в городе приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

Главная автодорога города – автодорога регионального значения «Дубки - Киржач - Карабаново - Александров», связывает город с городами Александров, Киржач и другими близлежащими населенными пунктами. Дорога имеет III техническую категорию, покрытие усовершенствованное капитальное, протяженность в пределах муниципального образования – 4,1 км. В городской черте данная автодорога совпадает с улицами Красногорская, Иванова, Александровская, Октябрьская.

*Автомобильными дорогами межмуниципального значения* являются автодороги «Карабаново - Махра» (IV технической категории, общая протяженность 4,2 км), Карабаново - Романовское - Зеленцыно (IV технической категории, общая протяженность 2,3 км), связывающие город с близлежащими населенными пунктами.

*Автомобильной дорогой местного значения* является автодорога «Карабаново – Степково», IV технической категории, общей протяженностью 1,9 км.

Перечисленные автодороги имеют твердое покрытие. Многие участки существующей сети автодорог нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции, так как их эксплуатационные характеристики не отвечают присвоенной технической категории. Техническое состояние части дорог поселения по своим параметрам (радиусы кривых в плане, ширина земляного полотна и проезжей части, тип покрытия и т.д.) не соответствуют возрастающим транспортным потокам.

Транспортное обслуживание населения МО г. Карабаново базируется на пригородных (относительно г. Александров) автобусных маршрутах, принадлежащих, в основном, ГУП «Александровское АТП», по следующим направлениям:

* Александров - Карабаново (63 рейса в день, средний интервал движения – 10-15 минут);
* Александров - Карабаново - Махра (7 рейсов в день);
* Александров - Карабаново - Романовское (по 2 рейса ср., сб., вс.).

Также через г. Карабаново проходит междугородный маршрут № 529 «Александров – Киржач – Покров».

Автостанция на территории города отсутствует, имеется разворотное кольцо на пересечении улицы Мира и проезда Чулкова. Посадка и высадка пассажиров осуществляется на 24 автобусных остановках, пешеходная доступность от которых охватывает практически всю территорию города.

Необходимо отметить развитую маятниковую миграцию по направлению Карабаново – Александров и не соответствие вместимости подвижного состава автобусов среднего класса с реальными запросами населения в часы-пик.

Город Карабаново разделен железнодорожным полотном и р. Серая на несколько частей – районов. Система транспортной планировки – радиальная.

Основу улично-дорожной сети составляют улицы, имеющие выходы на внешние автодороги: ул. Красногорская, ул. Иванова, ул. Александровская, ул. Октябрьская, являющиеся выходом на автодороги регионального или межмуниципального значения в г. Александров и в г. Киржач, также улицы: пл. Первомайская, ул. Карпова, пл. Торговая, ул. Вокзальная, ул. Почтовая до железнодорожной станции, ул. Мира, ул. Чулкова, проезд Чулкова, Махринская автодорога с выходом на дороги межмуниципального значения. Ул. Мира является главной улицей города с расположенными на ней городским центром, среднеэтажными многоподъездными жилыми домами и связывающей внешние направления в границах города.

Транспортное значение имеют улицы, связывающие внешние направления в границах города, а также перераспределяющие транспортные потоки, в том числе пл. Лермонтова, ул. Победы, ул. Гагарина, ул. Советская, ул. Горького, Горьковский проезд, ул. Осипенко.

Также ул. Рабочая, ул. Революция, расположенные в северо-западной части города, ул. Маяковского в южной части города, ул. Южная в юго-восточной части города собирают транспортные потоки с прилегающих улиц и выводят их в центральные общегородские транспортные магистрали.

В связи с расчлененностью территории города железнодорожным полотном существуют острые автомобильные проблемы, которые осложняют организацию внутригородских транспортных связей.

В первую очередь, это переезд в створе ул. Мира. В связи с возросшим грузопотоком Большого кольца Московской железной дороги, переезд часто закрыт для пропуска автотранспорта. Это способствует образованию длительных автомобильных заторов автомобилей, которые скапливаются в черте населенного пункта. Кроме этого, нарушается интервал движения автобусов, что негативно сказывается на заполнении подвижного состава и времени транспортной доступности населения.

Во-вторых, это два путепровода в створе улицы Чулкова и проезда Чулкова. Габариты данных сооружений (высота – 2 метра, ширина – 3 метра) не позволяют пропускать автобусы и любой грузовой транспорт, в том числе автомобили экстренных служб (пожарная охрана, скорая помощь и др.).

На территории г. Карабаново находится один автомобильный мост через р. Серая в створе ул. Красногорская. Длина моста – 60,2 метров, покрытие – асфальтобетон, также один пешеходный железобетонный мост через реку Серая в створе ул. 3-его Интернационала. Длина моста 114 метров, покрытие – асфальтобетон.

В центральной части города, в створе улиц Мира и Почтовая имеется переезд через подъездные железнодорожные пути.

На дорогах выполнена расстановка дорожных знаков, светофоров, разметки проезжих частей, установка пешеходных и барьерных ограждений, устройство искусственных неровностей. Направляющие устройства, дорожные контролеры, детекторы транспорта, островки безопасности на автомобильных дорогах отсутствуют. На автомобильных дорогах городского поселения Карабаново расположено 12 светофорных объектов.

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории города Карабаново 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 городского 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 № 196- ФЗ «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 федеральные законы № 131- ФЗ «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:

1. федеральный уровень:
2. разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
3. 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;
4. обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля.
5. региональный уровень:
6. 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;
7. согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения.
8. местный уровень:
9. 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;
10. 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 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 города Карабаново Александровского района Владимирской области, принятым решением Совета народных депутатов города Карабаново Александровского района Владимирской области к вопросам местного значения городского поселения относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах 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 Карабаново Александровского района Владимирской области фактически решают органы местного самоуправления городского поселения.

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 Карабаново Александровского района Владимирской области была инициирована разработка настоящего проекта.

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории города Карабаново Александровского района Владимирской области 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 г. № 196-ФЗ «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 «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) (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 от 11.07.2011 № 192-ФЗ определена общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности.

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 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 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 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 Карабаново Александровского района Владимирской области, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
* обще-информационный, предназначенный для ознакомления населения городского поселения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы города Карабаново Александровского района Владимирской области, 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.

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.

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 Карабаново.

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 Карабаново 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 муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области

Генеральный план города г. Карабаново Александровского района Владимирской области, разработанный Научно-проектным институтом пространственного планирования "ЭНКО" (г. Санкт-Петербург) является основополагающим документом территориального планирования.

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития городского поселения Карабаново:

* 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, занимаемой городом;
* разработка оптимальной функционально-планировочной структуры города, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории.

Мероприятия Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры города Карабаново Александровского района Владимирской области сведены в таблицу 1.1.

Таблица 1.1

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры города Карабаново Александровского района Владимирской области

| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | С целью улучшения качества обслуживания пассажиров, по станции Карабаново необходимо оптимизировать график движения пригородных поездов на Александров в часы-пик, а также произвести реконструкцию железнодорожного вокзала | оптимизация, реконструкция | расчетный срок |
| 2 | Реконструкция а/д Дубки – Киржач – Карабаново – Александров до соответствия присвоенным техническим параметрам | реконструкция | первая очередь |
| 3 | Реконструкция основных магистральных улиц и дорог (ул. Октябрьская, ул. Александровская, ул. Иванова, ул. Карпова, ул. Красногорская, ул. Чулкова, ул. Вокзальная, ул. Мира) | реконструкция | первая очередь |
| 4 | Ликвидация грунтовых разрывов на ул. Горького, ул. Почтовая, ул. П. Осипенко, ул. Советская | реконструкция | первая очередь |
| 5 | Строительство западной окружной магистральной дороги (участок от ул. Советская до Махринской трассы) | новое строительство | первая очередь |
| 6 | Организация стыковки планируемых продолжений ул. П. Осипенко и ул. Почтовая во вновь осваиваемых районах на севере города | новое строительство | первая очередь |
| 7 | Оптимизация автобусного движения в городе (ввод автобусов большой вместимости) |  | первая очередь |
| 8 | Создание системы пешеходных направлений со строительством нового пешеходного перехода через ж/д пути | новое строительство | первая очередь |
| 9 | Строительство улиц и дорог местного значения в районах нового малоэтажного строительства | новое строительство | первая очередь |
| 10 | Строительство станции технического обслуживания на ул. Александровская | новое строительство | первая очередь |
| 11 | Поэтапная реконструкция дорожного полотна а/д Карабаново – Махра | реконструкция | расчетный срок |
| 12 | Поэтапная реконструкция дорожного полотна а/д Карабаново – Степково | реконструкция | расчетный срок |
| 13 | Ликвидация грунтовых разрывов на ул. Южная и её продление до западной окружной магистрали | новое строительство | расчетный срок |
| 14 | Реконструкция путепроводов на ул. Чулкова | реконструкция | расчетный срок |
| 15 | Строительство западной окружной магистральной дороги (участок от ул. Советская до ул. П. Осипенко) | новое строительство | расчетный срок |
| 16 | Строительство охраняемого железнодорожного переезда в створе ул. П. Осипенко | новое строительство | расчетный срок |
| 17 | Оптимизация автобусного движения в городе (ввод различных маршрутов движения, увеличение количества подвижного состава на 30 %) | новое строительство | расчетный срок |
| 18 | Строительство автостанции на пресечении ул. Мира и ул. Южной | новое строительство | расчетный срок |
| 19 | Строительство улиц и дорог местного значения в районах нового малоэтажного строительства | новое строительство | расчетный срок |
| 20 | Строительство станции технического обслуживания на ул. Советская | новое строительство | расчетный срок |

1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП)

Мероприятия по планировке территории города Карабаново Александровского района Владимирской области присутствуют в следующих СТП:

* СТП Владимирской области.

СТП Владимирской области утверждена постановлением Губернатора Владимирской области от 20.01.2012 № 41 «Об утверждении схемы территориального планирования Владимирской области».

На расчетный срок (2027 год) Схемой территориального планирования Владимирской области предусматривается строительство а/д Карабаново - Комшилово.

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.

Документы по планировке территории в городе Карабаново Александровского района Владимирской области отсутствуют.

1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области, 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 город Карабаново Александровского района Владимирской области действуют:

* разработанная Администрацией муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области Муниципальная программа «Благоустройство и ремонт автомобильных дорог, мест общего пользования муниципального образования город Карабаново на 2017-2019 гг.»;
* разработанная Отделом архитектуры и земельных отношений МКУ «ДЖН» г. Карабаново, Александровского района, Владимирской области «Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования г. Карабаново на 2017-2030 годы».

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

«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 городско поселении Карабаново состоят из элементов: проезжая часть, полоса движения, тротуар, обочина. Разделительных полос нет. Защитных полос – нет.

«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 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, 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 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1; 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

«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.

Главная автодорога города – автодорога регионального значения «Дубки - Киржач - Карабаново - Александров», связывает город с городами Александров, Киржач и другими близлежащими населенными пунктами. Дорога имеет III техническую категорию, покрытие усовершенствованное капитальное, протяженность в пределах муниципального образования – 4,1 км. В городской черте данная автодорога совпадает с улицами Красногорская, Иванова, Александровская, Октябрьская.

*Автомобильными дорогами межмуниципального значения* являются автодороги «Карабаново - Махра» (IV технической категории, общая протяженность 4,2 км), Карабаново - Романовское - Зеленцыно (IV технической категории, общая протяженность 2,3 км), связывающие город с близлежащими населенными пунктами.

*Автомобильной дорогой местного значения* является автодорога «Карабаново – Степково», IV технической категории, общей протяженностью 1,9 км.

Перечисленные автодороги имеют твердое покрытие. Многие участки существующей сети автодорог нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции, так как их эксплуатационные характеристики не отвечают присвоенной технической категории. Техническое состояние части дорог поселения по своим параметрам (радиусы кривых в плане, ширина земляного полотна и проезжей части, тип покрытия и т.д.) не соответствуют возрастающим транспортным потокам.

Транспортными артериями городского поселения являются автомобильные дороги местного значения. В границах города Карабаново их протяженность составляет 54,89 км. Магистральными улицами и дорогами, по которым осуществляется пропуск основных потоков автотранспорта (индивидуального, пассажирского и грузового), являются: ул. Октябрьская, ул. Александровская, ул. Иванова, ул. Карпова, ул. Красногорская, ул. Чулкова, ул. Вокзальная, ул. Мира, ул. Горького. Их общая протяженность составляет 10,7 км. Плотность магистральной улично-дорожной сети составляет 1,95 км/кв. кмосвоенной территории города. Только 27% УДС (15,3 км) имеет твердое покрытие. Более 50 % улиц и дорог требуют проведения незамедлительного капитального ремонта либо реконструкции.

Данные по протяженности автомобильных дорог приведены в таблице 1.2.

Таблица 1.2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование показателя** | **Единицы измерения** | **на начало 2018 года** |
| 1 | Протяжённость автомобильных дорог на конец года, в том числе: | км | 54,89 |
| 1.1 | Федерального значения | км | - |
| 1.2 | Регионального и межмуниципального значения | км | н/д |
| 1.3 | Зимние а/д | км | - |
| 1.4 | Ведомственные а/д | км | - |
| 1.5 | Местного значения, в том числе: | км | 54,89 |

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

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера. Перечень дорог представлен в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, находящихся в муниципальной собственности

Муниципального образования город Карабаново, Александровский район, Владимирская область

по состоянию на 01.01.2018 г.

утвержден Постановлением администрации г. Карабаново от 15.11.2011 г. № 342 (с изменениями от 13.12.2013 г. № 324, от 20.06.2014 г. № 145, от 04.12.2017 г. № 435)

| **№ п/п** | **Идентификационный номер** | **Наименование автомобильной дороги** | **Местоположение дороги в населенном пункте (начальная и конечная точки)** | **Протяженность, км** | **Категория дороги** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | 17 205 ОП МП-01 | ул. 1-я Воронцова | от д. 2а ул. 1-я Воронцова, до д.16,от д.17 до д.36 ул. Воронцова | 1,311 | IV |
| 2 | 17 205 ОП МП-02 | ул. 2-я Воронцова | от д.1 до д.11 ул. 2-я Воронцова | 0,681 | IV |
| 3 | 17 205 ОП МП-03 | ул. 3 Интернационала | от пл. Ленина д.1 до д.20 ул. Красногорская | 0,155 | IV |
| 4 | 17 205 ОП МП-04 | ул. Александровская | от ул. Октябрьская д.48 до ул. Луначарского д.2 | 0,630 | IV |
| 5 | 17 205 ОП МП-05 | ул. Больничный городок | от Карабановской городской поликлиники до ул. Больничный городок д.7 | 0,380 | IV |
| 6 | 17 205 ОП МП-06 | ул. Вокзальная | От д. Железнодорожная будка 122 км до ул. Почтовая д.1 | 0,600 | IV |
| 7 | 17 205 ОП МП-07 | ул. Володарского | От ул. Иванова д.1 до ул. Володарского д.1 | 0,085 | IV |
| 8 | 17 205 ОП МП-08 | ул. Гагарина | От д.3 пл. Лермонтова до Карабановского детского дома | 0,200 | IV |
| 9 | 17 205 ОП МП-09 | ул. Горького | От перекрестка ул. Почтовая д.51 ул. Осипенко | 1,506 | IV |
| 10 | 17 205 ОП МП-10 | Горьковский проезд | От д.31 ул. Александровская до д.20 ул. Горького | 0,515 | IV |
| 11 | 17 205 ОП МП-11 | ул. Гризодубовой | От ул. Осипенко д.16 до ул. Гризодубовой д.26 | 0,677 | IV |
| 12 | 17 205 ОП МП-12 | ул. Дружбы | От д.1 до д.11 ул. Дружбы | 0,200 | IV |
| 13 | 17 205 ОП МП-13 | пер. Железнодорожный | От д.1 до д. Железнодорожная будка 121 км | 0,200 | IV |
| 14 | 17 205 ОП МП-14 | ул. Железнодорожный тупик | От д.5 до д.13 ул. Железнодорожный тупик | 0,570 | IV |
| 15 | 17 205 ОП МП-15 | ул. Жижимонтова | От д.1 до д.36 ул. Жижимонтова | 0,450 | IV |
| 16 | 17 205 ОП МП-16 | ул. Западная | От ул. Мира до ул. Южная | 0,305 | IV |
| 17 | 17 205 ОП МП-17 | ул. Запрудная | От д.1 до д.33 ул. Запрудная | 1,366 | IV |
| 18 | 17 205 ОП МП-18 | ул. Зеленая | От д.1 до д.8 ул. Зеленая | 1,182 | IV |
| 19 | 17 205 ОП МП-19 | ул. Зеленцинская Гора | От д.1 до д.6 ул. Зеленцинская Гора | 0,150 | IV |
| 20 | 17 205 ОП МП-20 | ул. Иванова | От пересечения ул. Красногорская до ул. Александровская | 0,428 | IV |
| 21 | 17 205 ОП МП-21 | ул. Калинина | От д.1 до д.17 ул. Калинина | 0,200 | IV |
| 22 | 17 205 ОП МП-22 | ул. Карла Маркса | От д.5а до д.9 ул. Карла Маркса | 0,350 | IV |
| 23 | 17 205 ОП МП-23 | ул. Карпова | От д.1 до д.7 ул. Карпова | 0,414 | IV |
| 24 | 17 205 ОП МП-24 | ул. Кировска. | От д.2 до д.14 ул. Кировская | 0,200 | IV |
| 25 | 17 205 ОП МП-25 | ул. 1-я Кировская | От д.1 до д.29 ул.1-я Кировская | 0,220 | IV |
| 26 | 17 205 ОП МП-26 | ул. 2-я Кировская | От д.2 до д.34 ул.2-я Кировская | 0,220 | IV |
| 27 | 17 205 ОП МП-27 | ул. 3-я Кировская | От д.2 до д.22 ул.3-я Кировская | 0,220 | IV |
| 28 | 17 205 ОП МП-28 | ул. 4-я Кировская | От д.1 до д.20 ул.4-я Кировская | 0,260 | IV |
| 29 | 17 205 ОП МП-29 | ул. 5-я Кировская | От д.2 до д.24 ул.5-я Кировская | 0,260 | IV |
| 30 | 17 205 ОП МП-30 | ул. 6-я Кировская | От д.1 до д.11 ул.6-я Кировская | 0,280 | IV |
| 31 | 17 205 ОП МП-31 | ул. Комсомольская | От д.1 до д.11 ул. Комсомольская | 0,262 | IV |
| 32 | 17 205 ОП МП-32 | ул. Кооперативная | От д.1 до д.25 ул. Кооперативная | 0,600 | IV |
| 33 | 17 205 ОП МП-33 | ул. Красная | От д.1 до д.25 ул. Красная | 0,200 | IV |
| 34 | 17 205 ОП МП-34 | ул. Красноармейская | От д.1 до д.44 ул. Красноармейская | 0,500 | IV |
| 35 | 17 205 ОП МП-35 | пер. Красноармейский | от д.14 ул. Мира до д.42 пер. Красноармейский | 0,300 | IV |
| 36 | 17 205 ОП МП-36 | ул. Красногорская | От пл. Первомайская до границы города | 1,440 | IV |
| 37 | 17 205 ОП МП-37 | пл. Ленина | От д.1 до д.3 пл. Ленина | 0,300 | IV |
| 38 | 17 205 ОП МП-38 | ул. Ленина | От д.2в до д.68 ул. Ленина | 0,750 | IV |
| 39 | 17 205 ОП МП-39 | пл. Лермонтова | От д.1 до д.14 пл. Лермонтова | 0,580 | IV |
| 40 | 17 205 ОП МП-40 | ул. Лесная | От д.1 до д.13 ул. Лесная | 0,300 | IV |
| 41 | 17 205 ОП МП-41 | ул. Лесничество | От д.9 до д.11 ул. Лесничество | 0,763 | IV |
| 42 | 17 205 ОП МП-42 | ул. Луговая | От д.2а до д.30 ул. Луговая | 0,600 | IV |
| 43 | 17 205 ОП МП-43 | ул. Луначарского | От д.1 до д.8 ул. Луначарского | 0,350 | IV |
| 44 | 17 205 ОП МП-44 | ул. Маяковского | От д.16 до д.1 ул. Маяковского | 0,500 | IV |
| 45 | 17 205 ОП МП-45 | ул. Мира | От д.2 до д.32 ул. Мира | 1,290 | IV |
| 46 | 17 205 ОП МП-46 | ул. Молодежная | От д.1 до д.29 ул. Молодежная, до ул. Чистопольная | 1,360 | IV |
| 47 | 17 205 ОП МП-47 | ул. Московская | От д.2г до д.67 ул. Московская | 0,750 | IV |
| 48 | 17 205 ОП МП-48 | ул. Набережная | От д.1 до д.21 ул. Набережная | 0,200 | IV |
| 49 | 17 205 ОП МП-49 | ул. Неспорова | От д.2 до д.31 ул. Неспорова | 0,750 | IV |
| 50 | 17 205 ОП МП-50 | ул. Ногина | От д.1 до д.13 ул. Ногина | 0,600 | IV |
| 51 | 17 205 ОП МП-51 | ул. Овражная | От д.1 до д.6 ул. Овражная | 0,200 | IV |
| 52 | 17 205 ОП МП-52 | ул. Октябрьская | От д.1б до д.99 ул. Октябрьская | 1,450 | IV |
| 53 | 17 205 ОП МП-53 | ул. Осипенко | От д.1 до д.56 ул. Осипенко | 0,700 | IV |
| 54 | 17 205 ОП МП-54 | пл. Первомайская | От пересечения ул. Красногорская до д.1 ул. Карпова | 0,684 | IV |
| 55 | 17 205 ОП МП-55 | ул. Первомайская | От д.1 до д.49 ул. Первомайская | 0,450 | IV |
| 56 | 17 205 ОП МП-56 | ул. Пионерская | От д.1 до д.18 ул. Пионерская | 0,400 | IV |
| 57 | 17 205 ОП МП-57 | ул. 1-я Пионерская | От д.1 до д.18 ул.1-я Пионерская | 0,200 | IV |
| 58 | 17 205 ОП МП-58 | ул. 2-я Пионерская | От д.1 до д.15 ул. 2-я Пионерская | 0,200 | IV |
| 59 | 17 205 ОП МП-59 | ул. Победы | От д.1, д.8а до.д.2. ул. Победы | 1,221 | IV |
| 60 | 17 205 ОП МП-60 | ул. Полевая | От д.1 до д.20 ул. Полевая | 0,327 | IV |
| 61 | 17 205 ОП МП-61 | ул. Почтовая | От д.1, 18 до д.37 ул. Почтовая | 1,200 | IV |
| 62 | 17 205 ОП МП-62 | ул. Пригородная | От д.2 до д.11 ул. Пригородная | 0,605 | IV |
| 63 | 17 205 ОП МП-63 | ул. Пушкина | От д.1 до 26 ул. Пушкина | 0,600 | IV |
| 64 | 17 205 ОП МП-64 | ул. Рабочая | От д.1 до д.53 ул. Рабочая | 0,966 | IV |
| 65 | 17 205 ОП МП-65 | ул. Радужная | От д.1 до д.12 ул. Радужная | 0,300 | IV |
| 66 | 17 205 ОП МП-66 | ул. Расковой М. | От д.1 до д.23 ул. М. Расковой | 0,540 | IV |
| 67 | 17 205 ОП МП-67 | ул. Революции | От д.1 до д.24 ул. Революции | 0,700 | IV |
| 68 | 17 205 ОП МП-68 | ул. Садовая | От д.1 ул. Мира до д.14 ул. Садовая | 0,300 | IV |
| 69 | 17 205 ОП МП-69 | пер. 1-й Садовый | От д.1а до д.12 пер. 1-й Садовый | 0,530 | IV |
| 70 | 17 205 ОП МП-70 | пер. 2-й Садовый | От д.1 до д.3 пер. 2-й Садовый | 0,150 | IV |
| 71 | 17 205 ОП МП-71 | ул. Советская | От д.1 до ул. Зеленая, до границы города, до Часовенки | 2,390 | IV |
| 72 | 17 205 ОП МП-72 | пер. Советский | От д.1 до д.19 пер. Советский | 0,230 | IV |
| 73 | 17 205 ОП МП-73 | ул. Совхозная | От д.1 до д.18 ул. Совхозная | 1,340 | IV |
| 74 | 17 205 ОП МП-74 | ул. Солнечная | От д.26 ул. Александровская до д.1 ул. Солнечная | 0,080 | IV |
| 75 | 17 205 ОП МП-75 | ул. Сосновая | От д.1 до д.6 ул. Сосновая | 0,200 | IV |
| 76 | 17 205 ОП МП-76 | ул. Средняя | От д.1 до д.14 ул. Средняя | 0,100 | IV |
| 77 | 17 205 ОП МП-77 | ул. Строительная | От д.1 до д.68 ул. Строительная | 0,450 | IV |
| 78 | 17 205 ОП МП-78 | ул. Текстильщиков | От ул. Мира до ул. Строительная | 0,350 | IV |
| 79 | 17 205 ОП МП-79 | ул. Тихая | От д.1 до д.24 ул. Тихая | О,555 | IV |
| 80 | 17 205 ОП МП-80 | пл. Торговая | От д.1 до д.15 пл. Торговая | 0,322 | IV |
| 81 | 17 205 ОП МП-81 | ул. Храмцова | От д.1 до д.28 ул. Храмцова | 0,200 | IV |
| 82 | 17 205 ОП МП-82 | ул. Часовина | От д.1 до д.39 ул. Часовина | 0,480 | IV |
| 83 | 17 205 ОП МП-83 | ул. Чистопольная ул. | От ул. Осипенко до пер. Чистопольный | 0,870 | IV |
| 84. | 17 205 ОП МП-84 | пер. Чистопольный | От д.2 до д.30 пер. Чистопольный | 0,606 | IV |
| 85 | 17 205 ОП МП-85 | ул. Чкалова | От д.1 до д.56 ул. Чкалова | 0,630 | IV |
| 86 | 17 205 ОП МП-86 | ул. Чулкова | От д.11 до д.15 ул. Чулкова | 0,700 | IV |
| 87 | 17 205 ОП МП-87 | Чулкова проезд | От д.11 ул. Чулкова до д.32 ул. Мира | 0,350 | IV |
| 88 | 17 205 ОП МП-88 | ул. 1-я Школьная | От д.1 до д.23 ул.1-я Школьная | 0,200 | IV |
| 89 | 17 205 ОП МП-89 | ул. 2-я Школьная | От д.6 до д.32 ул.2-я Школьная | 0,500 | IV |
| 90 | 17 205 ОП МП-90 | ул. Штыкова | От д.1 до д.36 ул. Штыкова | 0,450 | IV |
| 91 | 17 205 ОП МП-91 | ул. Южная | От д.2 до д. 34, д.17, д.1, до д.20 ул. Южная | 0,976 | IV |
| 92 | 17 205 ОП МП-92 | Махринская трасса | От пересечения ул. Мира / проезд Чулкова до границы города | 1,105 | IV |
| 93 | 17 205 ОП МП-93 | 1-я Луговая ул. | От д.2 до д.10 1-я Луговая ул. | 0,289 | IV |
| 94 | 17 205 ОП МП-94 | 2-я Луговая ул. | От д.1 до д.18 2-я Луговая ул. | 0,411 | IV |
| 95 | 17 205 ОП МП-95 | 3-я Луговая ул. | От д.1 до д.21 3-я Луговая ул. | 0,445 | IV |
| 96 | 17 205 ОП МП-96 | Объездная ул. | От ул. Советская у кладбища до Махринской трассы у границы города | 2,329 | IV |
| **ИТОГО** | | |  | **54,89** |  |
| В том числе по категориям: | | **I** |  |  |  |
| **II** |  |  |  |
| **II** |  |  |  |
| **IV** |  | 54,89 |  |
| **V** |  |  |  |

На территории г. Карабаново находится один автомобильный мост через р. Серая в створе ул. Красногорская. Длина моста – 60,2 метров, покрытие – асфальтобетон, также один пешеходный железобетонный мост через реку Серая в створе ул. 3-его Интернационала. Длина моста 114 метров, покрытие – асфальтобетон.

В центральной части города, в створе улиц Мира и Почтовая имеется переезд через подъездные железнодорожные пути.

На территории города Карабаново располагается 27 обустроенных одноуровневых пешеходных перехода. 6651 метр пешеходных дорожек (тротуаров), 518 метров пешеходных ограждений и 1178 барьерных ограждений.

## 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.

Транспортно-экономические связи г. Карабаново осуществляются только автомобильным видом транспорта. Транспортные предприятия на территории города отсутствуют. Основным видом пассажирского транспорта города является автобусное сообщение из г. Александров. На территории города действуют два пассажирских автотранспортных маршрута. Большинство трудовых передвижений в городе приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения.

По магистральным автодорогам организовано движение пригородных и междугородних автобусов.

Транспортное обслуживание населения МО г. Карабаново базируется на пригородных (относительно г. Александров) автобусных маршрутах, принадлежащих, в основном, ГУП «Александровское АТП», по следующим направлениям:

* Александров - Карабаново (63 рейса в день, средний интервал движения – 10-15 минут);
* Александров - Карабаново – Махра (7 рейсов в день);
* Александров - Карабаново – Романовское (по 2 рейса ср., сб., вс.).

Также через г. Карабаново проходит междугородный маршрут № 529 «Александров - Киржач - Покров».

Автостанция на территории города отсутствует, имеется разворотное кольцо на пересечении улицы Мира и проезда Чулкова. Посадка и высадка пассажиров осуществляется на 24 автобусных остановках, пешеходная доступность от которых охватывает практически всю территорию города.

Необходимо отметить развитую маятниковую миграцию по направлению Карабаново - Александров и не соответствие вместимости подвижного состава автобусов среднего класса с реальными запросами населения в часы-пик.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями города Карабаново Александровского района Владимирской области представлены в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Виды транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Интенсивность использовать** |
| Железнодорожный транспорт | Железнодорожный транспорт используется для перевозки пассажиров и грузов. На территории города расположена промежуточная ж/д станция – «Карабаново» V класса |
| Водный транспорт | Водный транспорт не используется. |
| Воздушный транспорт | Воздушные перевозки не осуществляются. Ближайший аэропорт в г. Владимир |
| Автомобильный транспорт | Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный транспорт) |

Всего в г. Карабаново зарегистрировано порядка 3000 ед. транспортных средств. Соответственно уровень обеспеченности населения автотранспортом составляет около 215 автомобилей индивидуальных владельцев на 1000 жителей.

Хранение легковых автомобилей осуществляется, в основном, на территории собственных приусадебных участков и во дворах домов. Одноэтажные гаражи боксового типа используются жителями среднеэтажных и многоэтажных жилых домов. Суммарная вместимость таких гаражей – порядка 1000 машино/мест, что видится вполне достаточным. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

На территории муниципального образования расположены 2 автозаправочные станции, которые в полной мере отвечают потребностям населения.

Для организации дорожного движения на автомобильных дорогах города расположено 12 светофорных объектов.

На светофорных объектах установлены ограничивающие пешеходные ограничения в соответствии с требованиями нормативных документов.

Мониторинг интенсивности движения транспортных средств и пешеходов не производился.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы.

Велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории города не предусмотрено. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

## 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 Карабаново действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи социально-значимых объектов. По улицам разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

В связи с расчлененностью территории города железнодорожным полотном существуют острые автомобильные проблемы, которые осложняют организацию внутригородских транспортных связей.

В первую очередь, это переезд в створе ул. Советская. В связи с возросшим грузопотоком Большого кольца Московской железной дороги, переезд часто закрыт для пропуска автотранспорта. Это способствует образованию длительных автомобильных заторов автомобилей, которые скапливаются в черте населенного пункта. Кроме этого, нарушается интервал движения автобусов, что негативно сказывается на заполнении подвижного состава и времени транспортной доступности населения.

Во-вторых, это два путепровода в створе улицы Чулкова. Габариты данных сооружений (высота – 2 метра, ширина – 3 метра) не позволяют пропускать автобусы и любой грузовой транспорт, в том числе автомобили экстренных служб (пожарная охрана, скорая помощь и др.).

На территории г. Карабаново находится один мостовой переход через р. Серая в створе ул. Красногорская. Состояние моста оценивается как хорошее.

Основным видом пассажирского транспорта города является автобусное сообщение из г. Александров. На территории города действуют два пассажирских автотранспортных маршрута.

Транспортное обслуживание населения МО г. Карабаново базируется на пригородных (относительно г. Александров) автобусных маршрутах, принадлежащих, в основном, ГУП «Александровское АТП», по следующим направлениям:

* Александров - Карабаново (63 рейса в день, средний интервал движения – 10-15 минут);
* Александров - Карабаново – Махра (7 рейсов в день);
* Александров - Карабаново – Романовское (по 2 рейса ср., сб., вс.).

Также через г. Карабаново проходит междугородный маршрут № 529 «Александров - Киржач - Покров».

Автостанция на территории города отсутствует, имеется разворотное кольцо на пересечении улицы Мира и проезда Чулкова. Посадка и высадка пассажиров осуществляется на 24 автобусных остановках, пешеходная доступность от которых охватывает практически всю территорию города.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории городского поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей граждан. Также увеличивается парк грузовых автомобилей.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 5186 машино-мест.

Хранение легковых автомобилей осуществляется, в основном, на территории собственных приусадебных участков и во дворах домов. Одноэтажные гаражи боксового типа используются жителями среднеэтажных и многоэтажных жилых домов. Суммарная вместимость таких гаражей – порядка 1000 машино/мест, что видится вполне достаточным. Парковочные места имеются у всех объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций.

Отсутствие организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории городского поселения, можно сделать вывод о том, что имеется дефицит парковочных мест – у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах. Автовокзалы общего пользования в городе отсутствуют.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам города преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Грузовые транспортные средства, транспортные средства коммунальных и дорожных служб обеспечены инфраструктурой в полном объеме.

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.

Транспортных организаций осуществляющих грузовые перевозки на территории города нет.

Подробная информация по характеристике движения грузовых транспортных средств отсутствует.

Мониторинг интенсивности движения транспортных средств и пешеходов не производился.

## 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.

В городе отсутствуют периферийные по отношению к городской застройке пути пропуска грузового транспорта (в том числе транзитного) и он следует по городским улицам и через общегородской центр.

Дорожно-транспортная сеть города состоит из дорог IV категории, предназначенных не для скоростного движения.

Магистральными улицами и дорогами, по которым осуществляется пропуск основных потоков автотранспорта (индивидуального, пассажирского и грузового), являются: ул. Октябрьская, ул. Александровская, ул. Иванова, ул. Карпова, ул. Красногорская, ул. Чулкова, ул. Вокзальная, ул. Мира, ул. Горького.

В связи с расчлененностью территории города железнодорожным полотном существуют острые автомобильные проблемы, которые осложняют организацию внутригородских транспортных связей.

В первую очередь, это переезд в створе ул. Мира. В связи с возросшим грузопотоком Большого кольца Московской железной дороги, переезд часто закрыт для пропуска автотранспорта. Это способствует образованию длительных автомобильных заторов автомобилей, которые скапливаются в черте населенного пункта. Кроме этого, нарушается интервал движения автобусов, что негативно сказывается на заполнении подвижного состава и времени транспортной доступности населения.

Во-вторых, это два путепровода в створе улицы Чулкова и проезда Чулкова. Габариты данных сооружений (высота – 2 метра, ширина – 3 метра) не позволяют пропускать автобусы и любой грузовой транспорт, в том числе автомобили экстренных служб (пожарная охрана, скорая помощь и др.).

На автомобильных дорогах города Карабаново 12 светофорных объектов.

Таблица 1.5

Ведомость наличия светофорных объектов

| **№ п/п** | **Адрес, км + м** | **Объект** | **Количество светофоров на объекте** | | **Расположение** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Транспортные** | **Пешеходные** |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | 0+364 | светофор | 1 |  | улица Вокзальная |
| 2 | 0+439 | 1 |  |
| 3 | 0+287 | светофор | 1 |  | площадь Лермонтова |
| 4 | 0+344 | 1 |  |
| 5 | 0+019 | светофор | 2 |  | ул. Мира |
| 6 | 0+031 | 2 |  |
| 7 | 0+320 | 1 |  |
| 8 | 0+381 | 1 |  |
| 9 | 1+019 | 1 |  |
| 10 | 1+080 | 1 |  |
| **Итого:** | | | **12** | **0** |  |

На всех светофорных объектах установлены ограничивающие пешеходные ограничения в соответствии с требованиями нормативных документов.

На территории города Карабаново фактически установлен 6651 метр пешеходных дорожек (тротуаров), имеется 518 метров пешеходных ограждений и 1179 метр барьерных ограждений.

Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на других улицах города в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на других улицах.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам города 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 столкновении, 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 о техническом регулировании и стандартизации.

Согласно Федеральному закону № 257-ФЗ «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 № 196-ФЗ «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» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 269-ст);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

Сведения о наличии и количестве технических средств ОДД на территории городского поселения Карабаново представлено в таблицах 1.6-1.7.

Таблица 1.6

Ведомость наличия дорожных знаков

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование знака** | **Установлено** | **Требуется установить** |
| Предупреждающие знаки | 35 | 113 |
| Знаки приоритета | 29 | 59 |
| Запрещающие знаки | 34 | 84 |
| Предписывающие знаки | 0 | 5 |
| Знаки особых предписаний | 107 | 285 |
| Знаки сервиса | 1 | 9 |
| Знаки дополнительной информации | 23 | 142 |
| Информационные знаки | 2 | 31 |
| **ВСЕГО:** | **231** | **728** |

Таблица 1.7

Ведомость наличия светофорных объектов

| **Наименование объекта** | **Транспортные** | **Пешеходные** |
| --- | --- | --- |
| Светофор | 12 | 0 |

Также на автомобильных дорогах города Карабаново установлены искусственные неровности.

Применяемые технические средства ОДД на участках дорожной сети городского поселения Карабаново находятся в нормативном и исправном 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 городском поселении Карабаново 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 городского поселения не используются.

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

Автобусные остановки 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, оборудованы посадочные площадки и павильоны, выполнена необходимая дорожная разметка, обозначающая остановочные пункты. Места заезда и выезда с остановочных пунктов отлично видны для других участников дорожного движения.

Заездные карманы отсутствуют на остановках. Расположенных на ул. Александровская.

Пешеходное движение в городском поселения Карабаново происходит по пешеходным дорожкам (тротуарам) протяженностью 6651 метр, а также по 27 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.

Велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории города Карабаново нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

Существует потребность в развитии велотранспортной нфраструктуры.

## 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 дорожно-транспортных происшествий являются наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий во Владимирской области связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах города приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

На аварийность так же влияет состояние улично-дорожной сети. Основные недостатки улично-дорожной сети в городском поселении:

* высокий процент износа дорожной сети;
* состояние УДС и дорожных сооружений является неудовлетворительным, более 50% улиц и дорог требуют незамедлительного капитального ремонта и реконструкции;
* несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

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

* постоянно возрастающая мобильность населения;
* нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки;
* необходимо обустройство 1111 метра барьерных ограждений;
* необходимо обустройство 1309 метров пешеходных ограждений;
* необходимо обустройство 6513 метров пешеходных дорожек (тротуаров).

Информация о количестве зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий за 2017 отсутствует.

## 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.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обеспечения безопасности дорожного движения в муниципальном образовании город Карабаново Александровского района Владимирской области. При развитии улично-дорожной сети, расширении автопарка, увеличении перевозок внутри территории поселения, необходимо обеспечить логичную и понятную систему знаков и ТСОДД, устранить проблемные, аварийные места на маршрутах движения, обеспечить и совершенствовать транспортную связанность всех кварталов города друг с другом.

В целях развития сети дорог города 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.

Проектируемая уличная сеть города призвана обеспечить:

* кратчайшие связи жилых районов города между собой, промышленной зоной города и общегородским центром;
* создание оптимальной системы общественного транспорта;
* пропуск возрастающих потоков транспорта;
* нормативную плотность магистральной улично-дорожной сети.

Для создания функциональной и рациональной городской среды вся транспортная система города должна быть подчинена единому инженерно-экономическому решению и обеспечивать ряд основополагающих принципов транспортировки жителей и грузов:

* безопасность передвижения населения;
* охрану окружающей среды;
* учет особенностей ландшафта территории;
* учет исторических и национальных приоритетов жителей в отношении определенного вида транспорта.

Поэтому для организации рациональной городской транспортной системы необходимо осуществить комплекс сложных инженерно-экономических решений. Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

* риск ухудшения социально-экономической ситуации, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
* риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;
* риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных величин показателей.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог города являются внутригородские дороги общего пользования местного значения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете муниципального образования эксплуатационное состояние значительной части дорог общего пользования местного значения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2035 году увеличится, объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Более 50% протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения муниципального образования и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития города.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствии с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к городским населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

Предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети, строительство новых и реконструкция существующих улиц, на срок до 2035 года.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса города должны стать:

1. Сохранение существующей сети автомобильных дорог.
2. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, обеспечение подъездами с твердым покрытием к автомобильным дорогам общего пользования.
3. Приведение технических категорий автомобильных дорог местного значения в соответствии с расчетной интенсивностью движения.
4. Формирование новых направлений, увеличение плотности автомобильных дорог.
5. Развитие маршрутной сети, обеспечивающей город автобусным сообщением.
6. Развитие объектов обслуживания автотранспорта.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования города Карабаново Александровского района Владимирской области, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый Приказом № 43 Минтранса РФ порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития поселения.

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

# 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.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в муниципальном образовании город Карабаново Александровского района Владимирской области:

1 вариант – На расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог и пешеходных объектов в нормативное состояние – обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров. 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 добавление ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области.

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 муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области предусматриваются следующие мероприятия по обеспечению транспортной связанности территории:

* ликвидация грунтовых разрывов на ул. Горького, ул. Почтовая, ул. П. Осипенко, ул. Советская, ул. Южная;
* организация западной окружной магистральной дороги от ул. П. Осипенко до Махринской трассы. Строительство данной автодороги вкупе с улицами Чулкова, Иванова, Александровская образуют полноценную кольцевую систему магистральных улиц;
* строительство продолжения ул. Южной до стыковки с западной окружной магистралью;
* организация стыковки планируемых продолжений ул. П. Осипенко и ул. Почтовая во вновь осваиваемых районах на севере города;
* строительство улиц и дорог местного значения в районах нового малоэтажного строительства.

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции вышедших за нормативные значения участков.

## 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:

* главная улица города;
* магистральные улицы общегородского значения регулируемого движения;
* магистральные улицы районного значения;
* улицы и дороги местного значения.

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.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в городском поселении проходят по дороге регионального значения «Киржач – Александров» IV технической категории. В городской черте данная автодорога совпадает с улицами Красногорская, Иванова, Александровская, Октябрьская.

Предусматриваются следующие мероприятия по созданию новых направлений, обслуживающих развивающиеся городские территории:

* организация западной окружной магистральной дороги от ул. П. Осипенко до Махринской трассы. Строительство данной автодороги вкупе с улицами Чулкова, Иванова, Александровская образуют полноценную кольцевую систему магистральных улиц;
* строительство продолжения ул. Южной до стыковки с западной окружной магистралью;
* организация стыковки планируемых продолжений ул. П. Осипенко и ул. Почтовая во вновь осваиваемых районах на севере города;
* строительство улиц и дорог местного значения в районах нового малоэтажного строительства.

## 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.

Мероприятия по внедрению АССУД на территории муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области в настоящий момент не предусматриваются.

## 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.

Мероприятия по внедрению систем мониторинга на территории муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области в настоящий момент не предусматриваются.

## 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 муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области 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.

Необходимость в проведении мероприятий по применению реверсивного движения на дорогах городского поселения Карабаново отсутствует.

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

Город охвачен автобусным движением. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Автобусное сообщение продолжит базироваться на пригородных относительно Александрова автобусных маршрутах.

Однако, несоответствие вместимости подвижного состава реальным запросам населения в часы-пик, вынуждает поставить вопрос о внесении ряда коррективов в организацию автобусного движения:

* ввод в эксплуатацию подвижного состава большой вместимости в часы-пик. Это позволит охватить весь маятниковый пассажиропоток.
* организация различных маршрутов движения автобуса в черте города Карабаново, вызванная реконструкцией путепроводов и развитием районов новой жилой застройки;
* строительство автостанции на пересечении ул. Мира и ул. Чулкова, а также организация ряда дополнительных остановочных пунктов во вновь проектируемых микрорайонах;
* увеличение количества подвижного состава на 30% в связи с ростом общей длины маршрутной сети на 5 км.

Данные мероприятия позволят кардинально улучшить транспортную доступность населения.

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

На территории муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области предусматриваются следующие мероприятия по созданию новых направлений:

* организация западной окружной магистральной дороги от ул. П. Осипенко до Махринской трассы. Строительство данной автодороги вкупе с улицами Чулкова, Иванова, Александровская образуют полноценную кольцевую систему магистральных улиц.

## 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

Для оптимизации схемы пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в муниципальном образовании город Карабаново Александровского района Владимирской области предлагаются следующие мероприятия:

* строительство западной окружной магистральной дороги (участок от ул. Советская до ул. П. Осипенко;
* строительство западной окружной магистральной дороги (участок от ул. Советская до Махринской трассы.

## 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 муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается, в виду отсутствия таких территорий.

## 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.

На территории муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи социально значимых объектов. По улицам города разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в муниципальном образовании город Карабаново Александровского района Владимирской области 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 муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) предусматривается размещение планируемого количества автомобилей (примерно 3600 ед.) в гаражах-боксах, сохраняемых на расчетный срок (30%) – 1000 ед., на участках индивидуальной застройки (70%) – 2600 ед.

## 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.

Необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах муниципального образовании город Карабаново Александровского района Владимирской области 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.

В настоящий момент на дорогах городского поселения Карабаново установлено 12 светофорных объектов.

Необходимость дополнительного введения светофорного регулирования на дорогах городского поселения Карабаново в настоящий момент отсутствует.

## 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.

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в муниципальном образовании город Карабаново Александровского района Владимирской области нет необходимости. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории города проблемных участков.

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

Анализ условий дорожного движения в муниципальном образовании город Карабаново Александровского района Владимирской области 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.

Также предлагается ряд мероприятий для устранения помех движению и конфликтных ситуаций:

* реконструкция двух путепроводов на ул. Чулкова. Их высотные характеристики должны отвечать требованиям пропуска автомобилей экстренных служб (пожарная охрана, скорая помощь и др.) и автобусов;
* строительство охраняемого переезда в створе продолжения улицы П. Осипенко. Данное мероприятие позволит соединить разрозненные районы на севере города, а также отодвинуть основной автомобильный поток от тела ж/д станции.

## 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.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по организации движения пешеходов муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** |
| Организация пешеходного направления через железнодорожные пути по новому обустроенному пешеходному переходу, а также сохранение существующих пешеходных направлений, проходящих по главным улицам города и рекреационным зонам | первая очередь генплана |
| Поэтапная реконструкция и благоустройство (строительство тротуаров) основных магистральных улиц и дорог муниципального образования, главными из которых являются: ул. Октябрьская, ул. Александровская, ул. Иванова, ул. Карпова, ул. Красногорская, ул. Чулкова, ул. Вокзальная, ул. Мира  проектируемые пешеходные дорожки – 6513 метров  проектируемые пешеходные ограждения – 1309 метров | первая очередь генплана |

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

В рамках разработки КСОДД для муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области 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 («лежачий полицейский»).

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

## Организация велосипедного движения

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории муниципального образования город Карабаново не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

## 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 4.2.

Таблица 4.2

Перечень мероприятий по развитию сети дорог городского поселения Карабаново

| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** |
| --- | --- |
| 1 | 2 |
| Реконструкция а/д Карабаново – Махра | расчетный срок генплана |
| Реконструкция а/д Карабаново – Степково | расчетный срок генплана |
| Ликвидация грунтовых разрывов на ул. Южная и её продление до западной окружной магистрали | расчетный срок генплана |
| Строительство западной окружной магистральной дороги (участок от ул. Советская до ул. П. Осипенко) | расчетный срок генплана |
| Строительство улиц и дорог местного значения в районах нового малоэтажного строительства | расчетный срок генплана |
| Реконструкция а/д Дубки – Киржач – Карабаново – Александров | первая очередь генплана |
| Реконструкция основных магистральных улиц и дорог (ул. Октябрьская, ул. Александровская, ул. Иванова, ул. Карпова, ул. Красногорская, ул. Чулкова, ул. Вокзальная, ул. Мира) | первая очередь генплана |
| Ликвидация грунтовых разрывов на ул. Горького, ул. Почтовая, ул. П. Осипенко, ул. Советская | первая очередь генплана |
| Строительство западной окружной магистральной дороги (участок от ул. Советская до Махринской трассы) | первая очередь генплана |
| Организация стыковки планируемых продолжений ул. П. Осипенко и ул. Почтовая во вновь осваиваемых районах на севере города | первая очередь генплана |
| Строительство улиц и дорог местного значения в районах нового малоэтажного строительства | первая очередь генплана |

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

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области 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.

В целях снижения количества ДТП рекомендуется дополнительная установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области 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

Для создания функциональной и рациональной среды вся транспортная система городского поселения должна быть подчинена единому инженерно-экономическому решению и обеспечивать ряд основополагающих принципов транспортировки жителей и грузов:

* безопасность передвижения населения;
* охрану окружающей среды;
* учет особенностей ландшафта территории;
* учет исторических и национальных приоритетов жителей в отношении определенного вида транспорта.

Поэтому для организации рациональной транспортной системы необходимо осуществить комплекс сложных инженерно-экономических решений, а именно:

* использование ТСОДД;
* применение объездных дорог, что позволит увеличить пропускную способность дорог;
* улучшить организацию движения;
* обеспечить безопасность передвижения пешеходов и транспортных средств по территории городского поселения.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

* риск ухудшения социально-экономической ситуации, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
* риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;
* риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации схемы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных величин показателей.

Мероприятия по ОДД включают предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территории, распределением транспортных потоков по сети дорог, скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог, организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.

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

| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки реализации проекта** | **Ориентировочная сумма затрат** | **Источники финансирования** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| С целью улучшения качества обслуживания пассажиров, по станции Карабаново необходимо оптимизировать график движения пригородных поездов на Александров в часы-пик, а также произвести реконструкцию железнодорожного вокзала | 2025-2035 гг. | 15000,0 | Областной бюджет |
| Реконструкция а/д Дубки – Киржач – Карабаново – Александров до соответствия присвоенным техническим параметрам | 2018-2020 г. | 20000,0 | Областной бюджет |
| Реконструкция основных магистральных улиц и дорог (ул. Октябрьская, ул. Александровская, ул. Иванова, ул. Карпова, ул. Красногорская, ул. Чулкова, ул. Вокзальная, ул. Мира) | 2018-2020 гг. | 20000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Ликвидация грунтовых разрывов на ул. Горького, ул. Почтовая, ул. П. Осипенко, ул. Советская | 2018-2020 гг. | 5000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Строительство западной окружной магистральной дороги (участок от ул. Советская до Махринской трассы) | 2018-2020 гг. | 10000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Организация стыковки планируемых продолжений ул. П. Осипенко и ул. Почтовая во вновь осваиваемых районах на севере города | 2018-2020 гг. | 4000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Оптимизация автобусного движения в городе (ввод автобусов большой вместимости) | 2018-2020 гг. | 5000,0 | Областной бюджет |
| Создание системы пешеходных направлений со строительством нового пешеходного перехода через ж/д пути | 2018-2020 гг. | 8000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Строительство улиц и дорог местного значения в районах нового малоэтажного строительства | 2018-2025 гг. | 20000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Строительство станции технического обслуживания на ул. Александровская | 2018-2020 гг. | 6000,0 | Внебюджетные источники |
| Поэтапная реконструкция дорожного полотна а/д Карабаново – Махра | 2020-2035 гг. | 12000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Поэтапная реконструкция дорожного полотна а/д Карабаново – Степково | 2020-2035 гг. | 10000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Ликвидация грунтовых разрывов на ул. Южная и её продление до западной окружной магистрали | 2020-2035 гг. | 8000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Реконструкция путепроводов на ул. Чулкова | 2020-2035 гг. | 10000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Строительство западной окружной магистральной дороги (участок от ул. Советская до ул. П. Осипенко) | 2020-2035 гг. | 15000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Строительство охраняемого железнодорожного переезда в створе ул. П. Осипенко | 2020-2035 гг. | 15000,0 | Областной бюджет |
| Оптимизация автобусного движения в городе (ввод различных маршрутов движения, увеличение количества подвижного состава на 30%) | 2020-2035 гг. | 4000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Строительство автостанции на пресечении ул. Мира и ул. Южной | 2020-2035 гг. | 25000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Строительство улиц и дорог местного значения в районах нового малоэтажного строительства | 2020-2035 гг. | 20000,0 | Местный бюджет, областной бюджет |
| Строительство станции технического обслуживания на ул. Советская | 2020-2035 гг. | 6000,0 | Внебюджетные источники |
| Установка новых дорожных знаков – 728 шт. | 2018-2025 гг. | 2185,0 | Местный бюджет |
| **ИТОГО:** | | **240185,0** |  |

Объёмы средств имеют прогнозный характер и корректируется с учётом внесения изменений в бюджет текущего года или принятия решения о бюджете на очередной год.

Для решения проблем ОДД и достижения всех запланированных мероприятий будут привлекаться бюджеты всех уровней.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС города в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создан обновленный транспортный каркас муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области, способный полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях.

# 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 муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области:

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 муниципального образования город Карабаново Александровского района Владимирской области, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.