



**ООО «МагистральПроект»**

**«КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЮРЬЕВЕЦКОГО ГОРОДСКОГО  
ПОСЕЛЕНИЯ ЮРЬЕВЕЦКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА  
ИВАНОВСКОЙ ОБЛАСТИ»**

Заказчик: Администрация Юрьевецкого муниципального района

Муниципальный контракт № 136/11/18 от 13 ноября 2018 г.

Генеральный директор \_\_\_\_\_ Н.А. Лебедева

Главный инженер проекта \_\_\_\_\_ Н.А. Лебедева

*г. Иваново*

*2018 г.*

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b>	<b>4</b>
<b>1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ</b>	<b>5</b>
1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации	5
1.2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД	5
1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	6
1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом	6
1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	7
1.6 Социально-экономическая характеристика города	7
1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий	8
1.8 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	9
1.9 Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	11
1.10 Анализ пассажиро - и грузопотоков	11
1.11 Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	12
1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД	12
1.13 Анализ эффективности используемых методов ОДД	12
1.14 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	12
<b>2. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ</b>	<b>14</b>
2.1 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД	14
2.2 Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов	17
2.3 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	18
2.4 Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	18
2.5 Распределение транспортных потоков по сети дорог	34
2.6 Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения	34
2.7 Организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	35
2.8 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	37
2.9 Применение реверсивного движения	38

<b>2.10 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения</b>	<b>38</b>
<b>2.11 Организация пропуска транзитных транспортных потоков</b>	<b>39</b>
<b>2.12 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</b>	<b>39</b>
<b>2.13 Ограничения доступа транспортных средств на определенные территории</b>	<b>39</b>
<b>2.14 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</b>	<b>40</b>
<b>2.15 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)</b>	<b>41</b>
<b>2.16 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках</b>	<b>42</b>
<b>2.17 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования</b>	<b>42</b>
<b>2.18 Режимы работы светофорного регулирования</b>	<b>44</b>
<b>2.19 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями</b>	<b>44</b>
<b>2.20 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования</b>	<b>44</b>
<b>2.21 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов</b>	<b>46</b>
<b>2.22 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям</b>	<b>47</b>
<b>2.23 Организация велосипедного движения</b>	<b>48</b>
<b>2.24 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</b>	<b>49</b>
<b>2.25 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения</b>	<b>49</b>
<b>2.26 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств</b>	<b>50</b>
<b>2.27 Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения</b>	<b>50</b>
<b>2.28 Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД (разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий)</b>	<b>52</b>
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b>	<b>55</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ</b>	<b>56</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ</b>	<b>57</b>

## ВВЕДЕНИЕ

Непрерывный рост уровня автомобилизации в городском поселении при увеличении средних скоростей движения и повышении мобильности населения предъявляет особые требования к транспортным системам на территории городского поселения в части их безопасности и технических параметров (пропускной способности). Однако деятельность в этой сфере сопряжена с крупными финансовыми вложениями или может ограничиваться различными факторами, в частности, исторически сложившейся застройкой или географическими особенностями территории.

Решением транспортных проблем муниципальных образований может стать разработка Комплексных схем организации дорожного движения, которые предусматривают совокупность конструктивно-планировочных и организационных мероприятий. Реализация данных мероприятий позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети, повысить уровень безопасности дорожного движения и качество обслуживания населения на территории муниципального образования.

Целью настоящей работы является разработка КСОДД на территории Юрьеvecкого городского поселения Юрьеvecкого муниципального района Ивановской области.

Для этого необходимо последовательное решение следующих задач:

- сбор, систематизация и анализ данных, полученных из официальных источников и в результате выполнения натурного обследования территории муниципального образования;
- оценка текущего состояния транспортного комплекса городского поселения и уровня его транспортной доступности всеми видами транспорта;
- разработка комплекса мероприятий в рамках КСОДД на территории городского поселения.

Реализация разработанной КСОДД позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети на территории городского поселения, оптимизировать транспортные потоки, уменьшить возможность возникновения заторных ситуаций, снизить аварийность и негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

# **1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ**

## **1.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации**

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Юрьеvecкого городского поселения Юрьеvecкого муниципального района получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная от заказчика согласно примерного перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Минтранса РФ от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;

2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

## **1.2 Подготовка и проведение транспортных обследований на территории муниципального образования с целью сбора недостающих данных для разработки КСОДД**

В рамках оказания услуг по разработке комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) применены следующие методы получения исходной информации:

- Аналитический метод. Анализ полученной исходной информации от Администрации Юрьеvecкого муниципального района:

1. Документы территориального планирования (Стратегия социально-экономического развития муниципального образования, Генеральный план муниципального образования, Правила землепользования и застройки муниципального образования, муниципальные и региональные программы по развитию дорожно-транспортного комплекса и повышению безопасности дорожного движения);

2. Классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;

3. Характеристика транспортной инфраструктуры;

4. Организация дорожного движения: размещение и наименование технических средств организации дорожного движения;

5. Данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет.

- Натуральное обследование включало в себя:

1. Замер геометрических параметров элементов основных автомобильных дорог;

2. Замер скорости движения, плотности и интенсивности движения транспортных потоков;

3. Обследование территории Юрьеvecкого городского поселения на предмет наличия объектов дорожного сервиса, парковок;

4. Обследование существующей организации дорожного движения.

### **1.3 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД**

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» 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 городского поселения Иваново решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Анализ деятельности органов местного самоуправления по ОДД показало, что Администрацией Юрьеvecкого муниципального района проводится большая работа в области организации дорожного движения.

Действующей муниципальной программой «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Юрьеvecкого городского поселения Юрьеvecкого муниципального района Ивановской области на 2017 - 2019 годы».

Также надо отметить, что в настоящее время продолжается разработка проектов организации дорожного движения на улицы городского поселения.

### **1.4 Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом**

Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры Юрьеvecкого городского поселения Юрьеvecкого муниципального района, являются:

- Градостроительный кодекс Российской Федерации;
- Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Федеральный закон 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»;
- Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;
- муниципальная программа «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Юрьеvecкого городского поселения Юрьеvecкого муниципального района Ивановской области на 2017 - 2019 годы».

Действующая нормативная правовая база достаточна.

Информационное обеспечение участников дорожного движения проводится путем размещения информации по организации дорожного движения (расписание работы общественного транспорта, график выполнения дорожных работ, планы по проектированию и строительству в сфере дорожного хозяйства) с помощью сетей интернет на официальном сайте Администрации Юрьевоцкого муниципального района и средствах массовой информации (газеты, интернет порталы и др.).

### **1.5 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования**

Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования позволил выявить, что в число мер, направленных на совершенствование транспортной инфраструктуры Юрьевоцкого городского поселения включены мероприятия по развитию:

- безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения;

- доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Юрьевоцкого городского поселения;

- эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 03.08.2018) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- 1) генеральный план муниципального образования;
- 2) схемы территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования муниципального образования устанавливает границы муниципального образования, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

### **1.6 Социально-экономическая характеристика города**

Юрьевоц - город в Ивановской области, административный центр Юрьевоцкого муниципального района. Как город, Юрьевоц была образован в 1225 году.

Юрьевоц - город с современной инфраструктурой, транспортными коммуникациями, связью, широкой сетью медицинских, культурных и образовательных учреждений. Несмотря на различные трудности, город имеет все возможности и потенциал для дальнейшего развития, для увеличения количества предприятий по выпуску различных товаров и оказанию услуг, росту благосостояния жителей.

В современных условиях важным фактором динамичного развития экономики и социальной сферы муниципального образования Юрьевоцкого городского

поселения является создание и поддержание на должном уровне транспортной инфраструктуры.

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

Можно выделить основные группы объектов тяготения:

- объекты социальной сферы;
- объекты трудовой деятельности;
- узловые объекты транспортной инфраструктуры.

### 1.7 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий

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

Общая протяженность улично-дорожной сети города Юрьеvec составляет 91,2 км.

Скорость движения транспортных средств по территории Юрьеvecкого городского поселения составляет от 20 км/ч до 60 км/ч.

Основные показатели, характеризующие текущую ситуацию Юрьеvecкого городского поселения, приведены в таблице 1.

Таблица 1 - Основные показатели, характеризующие текущую ситуацию

№	Наименование показателя	Ед. изм.	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1.	Общая протяженность улично-дорожной сети	км	91,2	91,2	91,2	91,2	91,2	91,2
2.	Площадь дорог и тротуаров, находящихся на зимнем содержании	кв.м	364,8	364,8	364,8	364,8	364,8	364,8
3.	Площадь дорог и тротуаров, находящихся на летнем содержании	кв.м	364,8	364,8	364,8	364,8	364,8	364,8
4.	Число светофорных объектов, находящихся на содержании (за исключением обслуживаемых по концессионным соглашениям)	единица					-	-
5.	Количество предписаний ГИБДД по устранению дефектов дорожного полотна	единица	18	17	17	15	14	13



6.	Доля дорожного покрытия, соответствующего нормативным требованиям	%					61	62
7.	Площадь дорожного покрытия, не соответствующего нормативным требованиям	кв. м					39	38
8.	Капитальный ремонт и ремонт дорог (площадь дорожного покрытия)	кв. м					5000	4800

### **1.8 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса**

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории Юрьеvecкого городского поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан.

При этом дорожная инфраструктура городского поселения практически не меняется.

Хранение автотранспорта на территории городского поселения осуществляется в основном в пределах участков предприятий, на придомовых участках жителей города и гаражно-строительных кооперативов. Остро стоит проблема парковок в центральной части города. Неправильно припаркованные автомобили создают помехи для движения транспорта, в том числе и транспорта общего пользования. Автомобильный транспорт, как правило, паркуется на примыкающей к тротуару полосе движения транспорта либо на зеленых зонах.

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванных производственными, бытовыми и культурными связями.

Транспортное обслуживание населения Юрьеvecкого городского поселения осуществляется городским наземным автомобильным транспортом.

Маршрутная сеть города Юрьеvecк довольно разветвленная и охватывает все районы города, однако инфраструктура нуждается в модернизации.

Юрьеvecкое городское поселение соединено с другими муниципальными образованиями межмуниципальными маршрутами общественного транспорта.

В г. Юрьеvecк находится автовокзал на ул. Советская, д. 24.

Таблица 2 - Перечень мест нахождения объектов дорожного сервиса.

Наименование	Координаты, адреса	Примечание
<b>Сведения о местах нахождения объектов дорожного сервиса, площадках отдыха водителей, стоянках (парковках) транспортных средств</b>		
«АЗС» «ТВ»	Ивановская обл., Юрьеvecкий район, д. Шихово	Режим работы: круглосуточно

Таблица 3 – Сведения об остановочных пунктах общественного транспорта.

№ п/п	Наименование остановочного пункта	Месторасположение	
<b>Автобусный маршрут муниципального сообщения № 1 «Юрьево - Новленское»</b>			
1.	<b>Юрьево</b>		
	Шихово		
	Ямская		
	Коноплицы		
	Мохнево		
	Соболево		
	Аристиха		
	Юрьево		Промежуточный
	Щекотиха		Промежуточный
	Гарь		Промежуточный
	Крутцы		Промежуточный
	Обжериха		Промежуточный
<b>Новленское</b>		Конечный	
<b>Автобусный маршрут муниципального сообщения № 2 «Юрьево - Остригаево»</b>			
2.	<b>Юрьево</b>		Начальный
	Учхоз		Промежуточный
	Тихон-Воля (отворотка)		Промежуточный
	Тихон-Воля		Промежуточный
	Лобаны (отворотка)		Промежуточный
	Лобаны		Промежуточный
	Щеголихино		Промежуточный
	Пелевино		Промежуточный
	Ватагино		Промежуточный
	Затон		Промежуточный
	Елнать		Промежуточный
	Парфеново		Промежуточный
	Середкино		Промежуточный
	Михайлово		Промежуточный
	Овчинниково		Промежуточный
	Каменники		Промежуточный
	Ваньково		Промежуточный
	Прокино		Промежуточный
<b>Остригаево</b>		Конечный	
<b>Автобусный маршрут муниципального сообщения № 6 «Юрьево - Талица»</b>			
3.	<b>Юрьево</b>		Начальный
	Шихово		Промежуточный
	Ямская		Промежуточный
	Коноплицы		Промежуточный
	Мохнево		Промежуточный
	Соболево		Промежуточный
	Аристиха		Промежуточный
	Юрьево		Промежуточный
	Щекотиха		Промежуточный
	Гарь		Промежуточный
	Жуковка		Промежуточный
	<b>Талица</b>		Конечный
	<b>Автобусный маршрут муниципального сообщения № 7 «Юрьево - Чуркино»</b>		
4.	<b>Юрьево</b>		Начальный

	Учхоз		Промежуточный
	Тихон-Воля (отворотка)		Промежуточный
	Лобаны (отворотка)		Промежуточный
	Пелевино		Промежуточный
	Ватагино		Промежуточный
	Затон		Промежуточный
	Елнать		Промежуточный
	Дорки		Промежуточный
	Беляево		Промежуточный
	Махлово		Промежуточный
	Костяево		Промежуточный
	<b>Чуркино</b>		Конечный

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

Для перевозки пассажиров используются транспортные средства - автобусы:

- ПАЗ 320540;

- ГАЗ 322132

Минимальный интервал движения на маршруте составляет 10 минут для маршрута №5.

Таблица 4 - Характеристика автобусного сообщения

№ Маршрута	Наименование маршрута	Значение маршрута	Через какие населенные пункты по территории района проходит	Тип сообщения (пригородный, междугородный)	Сезонность (круглогодичное, летнее, иное сообщение)	Количество рейсов		Пассажиروоборот	
						в день	в неделю	в среднем человек за 1 рейс	в среднем человек за 1 неделю
1	1	Доставка жителей между поселениями	Юрьево-Новленское	Пригородный	Круглогодичное	3	21	26	180
2	2	Доставка жителей между	Юрьево-Остригаево	Пригородный	Круглогодичное	2	2	11	42-44
3	3	Доставка жителей между поселениями	Юрьево-Талица	Пригородный	Круглогодичное	2	2	11	48
4	4	Доставка жителей между поселениями	Юрьево-Чуркино	Пригородный	Круглогодичное	2	2	5-10	40
5	5	Передвижение в черте города	Рыбзавод-ЮСХК	Городской	Круглогодичное	63	441	20	6615

### 1.10 Анализ пассажиро - и грузопотоков

Данные о годовом пассажирообороте отсутствуют.

Данные о грузообороте на территории Юрьевоцкого городского поселения отсутствуют.

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

Светофорное регулирование в Юрьевецком городском поселении отсутствует.

### 1.12 Анализ эксплуатационного состояния ТСОДД

Существующие технические средства организации дорожного движения в Юрьевецком городском поселении находятся в удовлетворительном состоянии. Однако система обеспечения безопасности дорожного движения в целом нуждается в модернизации.

### 1.13 Анализ эффективности используемых методов ОДД

Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения в Юрьевецком городском поселении показал, что основными направлениями является:

- обеспечение работоспособности дорожной сети;
- развитие дорожно-транспортной инфраструктуры;
- сохранение существующей сети автомобильных дорог;
- модернизация системы обеспечения безопасности дорожного движения;
- снижение количества дорожно-транспортных происшествий и мест концентрации ДТП.

### 1.14 Анализ причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Основные показатели аварийности в Юрьевецком муниципальном районе Ивановской области представлены в таблицах 5-7.

Таблица 5 - Сводка ДТП по видам с 01.01.2018 по 07.11.2018

Вид ДТП	Кол-во ДТП	Погибло		Травмировано		Повреждено ТС
		Всего	Детей	Всего	Детей	
Столкновение	5	2		11	3	5
Опрокидывание	1					1
Наезд на стоящее ТС						
Наезд на препятствие						
Наезд на пешехода						
Наезд на велосипедиста	1	1				
Наезд на гужевой транспорт						
Падение пассажира						
Наезд на животное						
Иной вид ДТП	2					
Съезд с дороги	3					3
Всего	12	3		11	3	9

Таблица 6 - Сводка ДТП по часам суток 01.01.2018 по 07.11.2018

00:00-00:59	01:00-01:59	02:00-02:59	03:00-03:59	04:00-04:59	05:00-05:59	06:00-06:59	07:00-07:59	08:00-08:59	09:00-09:59	10:00-10:59	11:00-11:59	12:00-12:59	13:00-13:59	14:00-14:59	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	18:00-18:59	19:00-19:59	20:00-20:59	21:00-21:59	22:00-22:59	23:00-23:59	Всего
Всего																								

ДТП	0	0	0	1	0	0	0	5	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	0	0	0	0	12
Погибло всего	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
в т.ч.детей	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Травмировано всего	0	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	8
в т.ч.детей	0	0	0		0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3

Таблица 7 - Сводка ДТП по дням недели 01.01.2018 по 07.11.2018

	Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье	Всего
Всего								
ДТП	0	3	0	2	1	4	2	12
Погибло всего	0	3	0	0	0	0		3
в т.ч.детей	0	0	0	0	0	0		
Ранено всего	0	2	0	3	2	2	3	12
в т.ч.детей	0	0	0	3	0	0		3

## **2. РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД НА ПРОГНОЗНЫЕ ПЕРИОДЫ**

### **2.1 Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД**

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

Учитывая возможные изменения в структуре транспортных потоков городского поселения комплексной схемой организации дорожного движения предлагается ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития муниципальных образований. В этом плане важными моментами являются:

- разделение общей транспортной потребности по видам транспорта;
- оптимизация транспортной и пешеходной связанности территорий.

Большое внимание стоит уделить велосипедному транспорту. Внедрение велосипедного транспорта на долгосрочную перспективу послужит положительным фактором для:

- компенсации уровня автомобилизации, и повышения нагрузки на улично-дорожную сеть;
- снижения экологической нагрузки;
- повышение уровня и качества жизни людей.

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения Юрьеvecкого городского поселения принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально - экономического и градостроительного развития, а также деловую активность на территории городского поселения.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, разработаны три сценария на вариантной основе: вариант 1 (базовый), вариант 2 (умеренно-оптимистический) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития района.

Варианты 1 и 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики его развития.

#### *Вариант 1 (базовый)*

Предполагается сохранение инерциальных трендов, сложившихся в последний период, консервативную политику частных компаний инфраструктурного сектора при стагнации государственного спроса.

#### *Вариант 2 (умеренно-оптимистический)*

На территории городского поселения предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста.

Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий характеризуется ростом экономической активности грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций, муниципально-частного партнерства.

*Вариант 3 (Экономически обоснованный)*

На территории района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает реконструкцию и строительство новых автомобильных дорог в городском поселении, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленных в таблице 8.

Таблица 8 - Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование индикатора	Единица измерения	Показатели по годам				
			2019	2020	2021	2022	2022-2033
	Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования местного значения	км					
	Юрьевецкое городское поселение	км	91,2	91,2	91,2	91,2	91,2
	Елнатское сельское поселение	км	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1
	Михайловское сельское поселение	км	26,46	26,46	26,46	26,46	26,46
	Соболевское сельское поселение	км	19,42	19,42	19,42	19,42	19,42
	Протяженность дорог местного значения с твердым покрытием	км					
	Юрьевецкое городское поселение	км	38,9	38,9	38,9	38,9	
	Елнатское сельское поселение	км	20,8	20,8	20,8	20,8	20,8
	Михайловское сельское поселение	км	17,43	17,43	17,43	17,43	17,43
	Соболевское сельское поселение	км	18,67	18,67	18,67	18,67	18,67
	Из них с усовершенствованным покрытием	км		-	-	-	-
	Юрьевецкое городское поселение	км	38,9	38,9	38,9	38,9	38,9

	Елнатское сельское поселение	км	-	-	-	-	-
	Михайловское сельское поселение	км	-	-	-	-	-
	Соболевское сельское поселение	км	-	-	-	-	-
	Протяженность сети дорог внутри населенных пунктов	км					
	Юрьевоцкое городское поселение	км	91,2	91,2	91,2	91,2	91,2
	Елнатское сельское поселение	км	36,1	36,1	36,1	36,1	36,1
	Михайловское сельское поселение	км	26,46	26,46	26,46	26,46	26,46
	Соболевское сельское поселение	км	19,42	19,42	19,42	19,42	19,42
	Протяженность дорог внутри населенных пунктов с твердым покрытием	км					
	Юрьевоцкое городское поселение	км	38,9	38,9	38,9	38,9	38,9
	Елнатское сельское поселение	км	20,8	20,8	20,8	20,8	20,8
	Михайловское сельское поселение	км	17,43	17,43	17,43	17,43	17,43
	Соболевское сельское поселение	км	18,67	18,67	18,67	18,67	18,67
	Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог	км	-	-	-	-	-
	Юрьевоцкое городское поселение	км	0,508	-	-	-	-
	Елнатское сельское поселение	км	-	-	-	-	-
	Михайловское сельское поселение	км	-	-	-	-	-
	Соболевское сельское поселение	км	-	-	-	-	-
	Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям на 31 декабря отчетного года	км	37,6	37,6	37,6	37,6	37,6
	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%					
	Юрьевоцкое городское поселение	%	43	43	43	43	43
	Елнатское сельское поселение	%	40	40	40	40	40
	Михайловское сельское поселение	%	38	38	38	38	38
	Соболевское сельское поселение	%	45	45	45	45	45



Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100	100
Число ДТП на автомобильных дорогах общего пользования местного значения с сопутствующими дорожными условиями	ед.					
Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	95	95	95	95	95

## **2.2 Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов**

Оценка вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, перепробега транспортных средств, удобства пешеходного движения.

По результатам укрупнённой оценки рассматривается вариант изменения транспортной инфраструктуры - базовый (реалистичный) и оптимистичный.

Анализ документального и натурного исследования территории, проведенных в рамках выполнения предыдущих этапов проекта, позволяет сделать следующие выводы:

Базовый (реалистичный) вариант стратегии развития не рассчитан на значительное и форсированное изменение социально-экономической базы муниципального образования, которое должно сопровождаться синхронным развитием транспортной инфраструктуры. Базовый сценарий включает мероприятия, направленные на обеспечение сохранности автомобильных дорог, долговечности и надежности конструкций и сооружений, повышение безопасности дорожного движения для водителей и пассажиров транспортных средств, а также велосипедистов и пешеходов, экологической безопасности объектов, на эффективность обслуживания участников движения, оптимизацию расходования средств, выделяемых на нужды дорожного хозяйства.

Мероприятия по безопасности дорожного движения предусматривают выполнение горизонтальной разметки, установку барьерных ограждений, установку новых знаков и замену устаревших дорожных знаков, организацию безопасного передвижения пешеходов, а также выполнение подрядных работ по ликвидации очагов дорожно-транспортных происшествий.

При оценке вариантов дальнейшего проектирования КСОДД немаловажную роль играет финансовый аспект реализации мероприятий по организации и безопасности дорожного движения на территории муниципального образования. Базовый вариант исходит из позиций оценки сложившейся в последние годы динамики социально-экономического и пространственного развития и ограниченности ресурсов.

Анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД показывает, что социально-экономическое развитие муниципального образования в наибольшей степени соответствует критериям

базового варианта. Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного климата. Таким образом, базовый (реалистичный) вариант развития Юрьеvecкого городского поселения является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки проекта КСОДД.

Но, в случае значительных изменений в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, т.е. в случае изменения дорожно-транспортной ситуации Приказом № 43 Минтранса РФ предусматривается корректировка КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет.

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2033 года.

### 2.3 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

По данным натурных исследований не выявлена низкая связность между районами городского поселения. Для повышения транспортной связности нет необходимости в строительстве новых дорог.

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

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

Все улицы в городском поселении Юрьеvecк обеспечивают подъезды к жилым застройкам и транспортные связи на территории жилых районов.

Таблица 9 – Перечень автомобильных дорог общего пользования муниципального значения Юрьеvecкого городского поселения Юрьеvecкого муниципального района Ивановской области

№	Сведения о собственнике/владельце автомобильной дороги	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Протяженность дороги	Сведения о соответствии автомобильной дороги техн. характ. класса и категория автодороги		Вид разрешенного использования
					В границах зоны содержания	Класс дороги	
1	Администрация Юрьеvecкого муниципального района Ивановской области	ул. Чкалова	24237501 ОПМП 001	1,8км	3	IV	ОП
2		ул. Пушкина	24237501 ОПМП 002	1,4 км	3	IV	ОП

3	Въезд 25 лет Октября	24237501 ОПМП 003	0,6 км	3	IV	ОП
4	Ул. Советская	24237501 ОПМП 004	3 км	3	IV	ОП
5	Ул. Ленина	24237501 ОПМП 005	2,2 км	3	IV	ОП
6	Ул. Октябрьская асфальтобетон. Дорога	24237501 ОПМП 006	0,5 км	3	IV	ОП
7	Ул. Фурманова	24237501 ОПМП 007	1,1 км	3	IV	ОП
8	Ул. Титова	24237501 ОПМП 008	0,68 км	3	IV	ОП
9	Пер. Фрунзе	24237501 ОПМП 009	0,75 км	3	IV	ОП
10	Пушкарихинский въезд	24237501 ОПМП 0010	0,25 км	3	IV	ОП
11	Ул. 25-е октября	24237501 ОПМП 0011	1,1 км	3	IV	ОП
12	Ул. 40 лет ВЛКСМ	24237501 ОПМП 0012	1,1 км	3	IV	ОП
13	Ул. Школьная	24237501 ОПМП 0013	1,5 км	3	IV	ОП
14	Ул. Нахимова	24237501 ОПМП 0014	0,95 км	3	IV	ОП
15	ул. Суворова	24237501 ОПМП 0015	1,8 км	3	IV	ОП
16	ул. Заводская	24237501 ОПМП 0016	1,1 км	3	IV	ОП
17	Ул. Чехова	24237501 ОПМП 0017	0,45 км	3	IV	ОП
18	Пер. 1-е мая	24237501 ОПМП 0018	0,13 км	3	IV	ОП
19	Пер. Революционный	24237501 ОПМП 0019	0,26 км	3	IV	ОП
20	Ул. Интернациональная	24237501 ОПМП 0020	0,7 км	3	IV	ОП
21	Въезд 25-е Октября	24237501 ОПМП 0021	0,42 км	3	IV	ОП
22	Пр. Мира	24237501 ОПМП 0022	0,6 км	3	IV	ОП
23	Ул. Чернышевского	24237501 ОПМП 0023	2,0 км	3	IV	ОП
24	Ул. Текстильная	24237501 ОПМП 0024	0,76 км	3	IV	ОП
25	Ул. Гагарина	24237501 ОПМП 0025	1 км	3	IV	ОП
26	Ул. Свободы	24237501 ОПМП 0026	0,25 км	3	IV	ОП
27	Ул. Волжская	24237501 ОПМП 0027	2,0 км	3	IV	ОП

28	Ул. Герцена Асфальтобетон. Дорога	24237501 ОПМП 0028	0,9 км	3	IV	ОП
29	Ул. Гоголя	24237501 ОПМП 0029	1,0 км	3	IV	ОП
30	Ул. Дружбы	24237501 ОПМП 0030	1,0 км	3	IV	ОП
31	Ул. Дунаевского	24237501 ОПМП 0031	0,33 км	3	IV	ОП
32	Ул. Кинешемская	24237501 ОПМП 0032	0,47 км	3	IV	ОП
33	Ул. Орджоникидзе	24237501 ОПМП 0033	1,98 км	3	IV	ОП
34	Ул. Осипенко	24237501 ОПМП 0034	1,3 км	3	IV	ОП
35	ул. Победы	24237501 ОПМП 0036	0,64 км	3	IV	ОП
36	Ул. Промышленная	24237501 ОПМП 0037	0,84 км	3	IV	ОП
37	Ул. Санаторная	24237501 ОПМП 0038	0,63 км	3	IV	ОП
38	ул. Урицкого	24237501 ОПМП 0039	0,75 км	3	IV	ОП
39	ул. 8-е Марга	24237501 ОПМП 0040	0,55 км	3	IV	ОП
40	ул. 1905 г.	24237501 ОПМП 0041	0,8 км	3	IV	ОП
41	ул. Учхоз	24237501 ОПМП 0042	4,8 км	3	IV	ОП
42	ул. Московская	24237501 ОПМП 0043	1,76 км	3	IV	ОП
43	ул. Юных Пионеров	24237501 ОПМП 0044	0,31км	3	IV	ОП
44	пер. Красной Звезды	24237501 ОПМП 0045	0,39 км	3	IV	ОП
45	пер. Пролетарский	24237501 ОПМП 0046	0,3 км	3	IV	ОП
46	Пер. Социалистический	24237501 ОПМП 0047	0,12 км	3	IV	ОП
47	ул. Карла- Маркса	24237501 ОПМП 0027	1,0 км	3	IV	ОП
48	Ул. Ленинградская	24237501 ОПМП 0028	0,26 км	3	IV	ОП
49	ул. Никитина	24237501 ОПМП 0029	0,25 км	3	IV	ОП
50	Ул. Старопушкарихинс кая	24237501 ОПМП 0030	0,34 км	3	IV	ОП
51	ул. Ушакова	24237501 ОПМП 0052	0,53км	3	IV	ОП

52	ул. 60 лет Октября	24237501 ОПМП 0031	0,43 км	3	IV	ОП
53	ул. Димитрова	24237501 ОПМП 0032	0,6 км	3	IV	ОП
54	ул. Киевская	24237501 ОПМП 0033	0,36 км	3	IV	ОП
55	пер. Красный	24237501 ОПМП 0056	0,39 км	3	IV	ОП
56	ул. Белинского	24237501 ОПМП 0057	1,1 км	3	IV	ОП
57	ул. Волгоградская	24237501 ОПМП 0058	0,3 км	3	IV	ОП
58	Ул. Восточная	24237501 ОПМП 0059	0,3 км	3	IV	ОП
59	Ул. Аввакума Петрова	24237501 ОПМП 0060	0,3 км	3	IV	ОП
60	Ул. Глеба Успенского	24237501 ОПМП 0061	1,3 км	3	IV	ОП
61	Ул. Гончарова	24237501 ОПМП 0062	0,2 км	3	IV	ОП
62	Ул. Грибоедова	24237501 ОПМП 0063	1,0 км	3	IV	ОП
63	Ул. Громобоя	24237501 ОПМП 0064	0,1 км	3	IV	ОП
64	Ул. Достоевского	24237501 ОПМП 0065	0,4 км	3	IV	ОП
65	ул. Жданова	24237501 ОПМП 0066	0,3 км	3	IV	ОП
66	Ул. Жуковского	24237501 ОПМП 0067	0,4 км	3	IV	ОП
67	Ул. Калинина	24237501 ОПМП 0068	0,6 км	3	IV	ОП
68	Ул. Карпушинская	24237501 ОПМП 0069	0,8 км	3	IV	ОП
69	Ул. Кирова	24237501 ОПМП 0070	0,4 км	3	IV	ОП
70	Ул. Козлова	24237501 ОПМП 0071	1 км	3	IV	ОП
71	Ул. Кольцова	24237501 ОПМП 0072	0,6 км	3	IV	ОП
72	Ул. Короленко	24237501 ОПМП 0073	0,6 км	3	IV	ОП
73	Ул. Котовского	24237501 ОПМП 0074	0,4 км	3	IV	ОП
74	Ул. Красноармейская	24237501 ОПМП 0075	0,4 км	3	IV	ОП
75	Ул. Крупской	24237501 ОПМП 0076	1,6 км	3	IV	ОП
76	Ул. Куйбышева	24237501 ОПМП 0077	0,3 км	3	IV	ОП

77	Ул. Кутузова	24237501 ОПМП 0078	1,2 км	3	IV	ОП
78	Ул. Левитана	24237501 ОПМП 0079	0,2 км	3	IV	ОП
79	Ул. Ленинского Комсомола	24237501 ОПМП 0080	0,4 км	3	IV	ОП
80	Ул. Лермонтова	24237501 ОПМП 0081	0,7 км	3	IV	ОП
81	Ул. Лесная	24237501 ОПМП 0082	0,3 км	3	IV	ОП
82	Ул. Ломоносова	24237501 ОПМП 0083	1 км	3	IV	ОП
83	Ул. Майкова	24237501 ОПМП 0084	0,2 км	3	IV	ОП
84	Ул. Максима Горького	24237501 ОПМП 0085	0,5 км	3	IV	ОП
85	Ул. Маяковского	24237501 ОПМП 0086	0,2 км	3	IV	ОП
86	Ул. Механизаторов	24237501 ОПМП 0087	0,5 км	3	IV	ОП
87	Ул. Нагорная	24237501 ОПМП 0088	0,26 км	3	IV	ОП
88	Ул. Некрасова	24237501 ОПМП 0089	0,56 км	3	IV	ОП
89	Ул. Новая	24237501 ОПМП 0090	0,48 км	3	IV	ОП
90	Ул. Озерная	24237501 ОПМП 0091	0,27 км	3	IV	ОП
91	Ул. Парижской Коммуны	24237501 ОПМП 0092	0,26 км	3	IV	ОП
92	Ул. Пархоменко	24237501 ОПМП 0093	0,5 км	3	IV	ОП
93	Ул. Подгорная	24237501 ОПМП 0094	0,84 км	3	IV	ОП
94	Ул. Пучежская	24237501 ОПМП 0095	0,66 км	3	IV	ОП
95	Ул. Рабочая	24237501 ОПМП 0096	0,21 км	3	IV	ОП
96	Ул. Реформатского	24237501 ОПМП 0097	0,3 км	3	IV	ОП
97	Ул. Розы Люксембург	24237501 ОПМП 0098	0,4 км	3	IV	ОП
98	Ул. Саврасова	24237501 ОПМП 0099	0,35 км	3	IV	ОП
99	Ул. Садовая	24237501 ОПМП 0100	0,16 км	3	IV	ОП
100	Ул. Салтыкова - Щедрина	24237501 ОПМП 0101	0,21 км	3	IV	ОП
101	Ул. Свердлова	24237501 ОПМП 0102	0,99 км	3	IV	ОП

102	Ул. Селецкая гора	24237501 ОПМП 0103	0,25 км	3	IV	ОП
103	Ул. Слободская	24237501 ОПМП 0104	0,9 км	3	IV	ОП
104	Ул. Спортивная	24237501 ОПМП 0105	0,21 км	3	IV	ОП
105	Ул. Сретенская	24237501 ОПМП 0106	0,17 км	3	IV	ОП
106	Ул. Стасовой	24237501 ОПМП 0107	0,1 км	3	IV	ОП
107	Ул. Теневатовская	24237501 ОПМП 0108	0,22 км	3	IV	ОП
108	Ул. Толстого	24237501 ОПМП 0109	0,41 км	3	IV	ОП
109	Ул. Торговая	24237501 ОПМП ОНО	0,29 км	3	IV	ОП
110	Ул. Тургенева	24237501 ОПМП 0111	0,5 км	3	IV	ОП
111	Ул. Чернецовых	24237501 ОПМП 0112	0,12 км	3	IV	ОП
112	Ул. Фрунзе	24237501 ОПМП 0113	0,48км	3	IV	ОП
113	Ул. Щорса	24237501 ОПМП 0114	0,1км	3	IV	ОП
114	Ул.	24237501 ОПМП 0115	0,35км	3	IV	ОП
	Ярославского					
115	Ул. 9-е Января	24237501 ОПМП 0116	0,18км	3	IV	ОП
116	Ул. Луговая	24237501 ОПМП 0117	0,22км	3	IV	ОП
117	Ул. Островского	24237501 ОПМП 0118	0,35км	3	IV	ОП
118	Пер. Белинского	24237501 ОПМП 0119	0,31км	3	IV	ОП
119	Пер. Больничный	24237501 ОПМП 0120	0,16 км	3	IV	ОП
120	Пер. Борьбы	24237501 ОПМП 0121	0,13км	3	IV	ОП
121	Пер. Волжский	24237501 ОПМП 0122	0,18км	3	IV	ОП
122	Пер. Гоголя	24237501 ОПМП 0123	0,15км	3	IV	ОП
123	Пер. Заводской	24237501 ОПМП 0124	0,12км	3	IV	ОП
124	Пер. Зеленый	24237501 ОПМП 0125	0,21км	3	IV	ОП
125	Пер. Калинина	24237501 ОПМП 0126	0,3км	3	IV	ОП
126	Пер. Кольцова	24237501 ОПМП 0127	1 км	3	IV	ОП
127	Пер. Коммунистический	24237501 ОПМП 0128	0,1 км	3	IV	ОП

128	Пер. Комсомольский	24237501 ОПМП 0129	0,3 км	3	IV	ОП
129	Пер. Красноармейский	24237501 ОПМП 0130	0,05 км	3	IV	ОП
130	Пер. Лермонтова	24237501 ОПМП 0131	0,24 км	3	IV	ОП
131	Пер. Лесотехнический	24237501 ОПМП 0132	0,14 км	3	IV	ОП
132	Пер. Ломоносова	24237501 ОПМП 0133	0,1 км	3	IV	ОП
133	Пер. Луначарского	24237501 ОПМП 0133	0,29 км	3	IV	ОП
134	Пер. Максима Горько	24237501 ОПМП 0135	0,06 км	3	IV	ОП
135	Пер. Малый	24237501 ОПМП 0136	0,2 км	3	IV	ОП
136	Пер. Осоавиохима	24237501 ОПМП 0137	0,06 км	3	IV	ОП
137	Пер. Пучежский	24237501 ОПМП 0138	0,42 км	3	IV	ОП
138	Пер. Стрелецкий	24237501 ОПМП 0139	0,11 км	3	IV	ОП
139	Пер. Свердлова	24237501 ОПМП 0140	0,2км	3	IV	ОП
140	Пер. Трудовой	24237501 ОПМП 0141	0,1 км	3	IV	ОП
141	Пер. Урицкого	24237501 ОПМП 0143	0,13км	3	IV	ОП
142	Пер. Фурманова	24237501 ОПМП 0145	0,27км	3	IV	ОП
143	Пер. Чернышевского	24237501 ОПМП 0146	0,28 км	3	IV	ОП
144	Пер. Школьный	24237501 ОПМП 0147	0,04 км	3	IV	ОП
145	Пер. Красноугольный	24237501 ОПМП 0148	0,16км	3	IV	ОП
146	Пер. Селецкий	24237501 ОПМП 0149	0,31 км	3	IV	ОП
147	Пл. Богдана - Хмельницкого	24237501 ОПМП 0150	0,24 км	3	IV	ОП
148	Пл. Любы Левиковой	24237501 ОПМП 0151	0,23 км	3	IV	ОП
149	Пл. Минина	24237501 ОПМП 0152	0,24 км	3	IV	ОП
150	Пл. Московская	24237501 ОПМП 0153	0,06 км	3	IV	ОП



151	Пл. Пожарского	24237501 ОПМП 0154	0,25 км	3	IV	ОП
152	Пл. Советской армии	24237501 ОПМП 0155	0,15 км	3	IV	ОП
153	Пл. Степана Разина	24237501 ОПМП 0156	0,15 км	3	IV	ОП
154	Пл. Фрунзе	24237501 ОПМП 0157	0,12 км	3	IV	ОП
155	Пл. Чапаева	24237501 ОПМП 0159	0,08 км	3	IV	ОП
156	Пл. Чехова	24237501 ОПМП 0160	0,21 км	3	IV	ОП
157	Пл. Шевченко	24237501 ОПМП 0161	0,27 км	3	IV	ОП
158	Пл. Ярославского	24237501 ОПМП 0163	0,9 км	3	IV	ОП
159	Въезд Весниных	24237501 ОПМП 0164	0,27 км	3	IV	ОП
160	Въезд Троицкий	24237501 ОПМП 0165	0,07 км	3	IV	ОП
161	Ул. Тарковского	24237501 ОПМП 0167	0,26 км	3	IV	ОП
162	Пер. Спортивный	24237501 ОПМП 0168	0,1 км	3	IV	ОП
163	Пер. Чкалова	24237501 ОПМП 0167	0,15 км	3	IV	ОП
164	Пер. Энгельса	24237501 ОПМП 0168	0,2 км	3	IV	ОП
165	Пл. Базарная	24237501 ОПМП 0169	0,3 км	3	IV	ОП
166	Пл. Георгиевская	24237501 ОПМП 0170	0,5 км	3	IV	ОП
			91.2 км			

Таблица 10 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Юрьевоцкого муниципального района Ивановской области

N п/п	Наименование автомобильной дороги	Идентификационный номер дороги	Протяженность автомобильной дороги		
			в границах зоны содержания	класс дороги	
1	2	3	4	5	6
1	с.Елнать, ул. Сиротина	24 637 404 ОП МЗ 002	1,5 км	3	ОП (общего пользования)
2	с.Елнать, ул. Модежная	24 637 404 ОП МЗ 003	0,9	3	ОП
3	с. Елнать, ул. Мира	24 637 404 ОП МЗ 004	0,87 км	3	ОП
4	с. Елнать, ул. Речная	24 637 404 ОП МЗ 005	2,0 км	3	ОП
5	с. Елнать, ул. Гагарина	24 637 404 ОП МЗ 006	2,5 км	3	ОП
6	с. Елнать,	24 637 404	0,8 км	3	ОП

	ул. Комсомольская	ОП МЗ 007			
7	с. Елнать, ул. Ленинская	24 637 404 ОП МЗ 008	0,6 км	3	ОП
8	с. Елнать, ул. Лесная	24 637 404 ОП МЗ 009	0,7 км	3	ОП
9	с. Елнать, ул. Полевая	24 637 404 ОП МЗ 010	0,6 км	3	ОП
10	с. Елнать, ул. Ломоносова	24 637 404 ОП МЗ 011	0,3 км	3	ОП
11	с. Елнать, ул. Набережная	24 637 404 ОП МЗ 012	0,33 км	3	ОП
12	дорога, проходящая между улицами с. Елнать -Затон	24 637 404 ОП МЗ 013	1,15 км	3	ОП
13	с. Дорки, ул. Мира	24 637 404 ОП МЗ 014	0,22 км	3	ОП
14	с. Дорки, ул. Центральная	24 637 404 ОП МЗ 015	0,6 км	3	ОП
15	с. Дорки, ул. Нагорная	24 637 404 ОП МЗ 016	0,16 км	3	ОП
16	с. Дорки, ул. Полевая	24 637 404 ОП МЗ 017	0,4 км	3	ОП
17	с. Елнать, ул. Зеленая	24 637 404 ОП МЗ 018	0,15 км	3	ОП
18	с. Елнать, ул. Больничная	24 637 404 ОП МЗ 019	0,3 км	3	ОП
19	с. Елнать, ул. Волжская	24 637 404 ОП МЗ 020	0,3 км	3	ОП
20	с. Елнать, ул. Камская	24 637 404 ОП МЗ 021	0,34 км	3	ОП
21	с. Елнать, ул. Невская	24 637 404 ОП МЗ 022	0,36 км	3	ОП
22	с. Елнать, ул. Пушкина	24 637 404 ОП МЗ 023	0,4 км	3	ОП
23	с. Елнать, ул. Лермонтова	24 637 404 ОП МЗ 024	0,14 км	3	ОП
24	с. Елнать, ул. Зеленая	24 637 404 ОП МЗ 025	0,14 км	3	ОП
25	с. Елнать, ул. Юрьевецкая	24 637 404 ОП МЗ 026	0,2 км	3	ОП
26	с. Елнать, ул. Подгорная	24 637 404 ОП МП 027	0,18 км	3	ОП
27	с. Дорки, ул. Лесная	24 637 404 ОП МЗ 028	0,37 км	3	ОП
28	с. Дорки, ул. Зеленая	24 637 404 ОП МЗ 029	0,15 км	3	ОП
29	с. Дорки, ул. Школьная	24 637 404 ОП МЗ 030	0,42 км	3	ОП
30	д. Васильевка	24 637 404 ОП МЗ 031	0,4 км	3	ОП
31	д. Абрамово	24 637 404 ОП МЗ 032	0,3 км	3	ОП
32	д. Олонино	24 637 404 ОП МЗ 033	0,13 км	3	ОП
33	д. Беляево	24 637 404 ОП МЗ 034	0,8 км	3	ОП
34	д. Аксениха	24 637 404 ОП МЗ 035	0,5 км	3	ОП
35	д. Ростоново	24 637 404 ОП МЗ 036	0,25 км	3	ОП
36	д. Федорково	24 637 404 ОП МЗ 037	0,3 км	3	ОП

37	д. Мазнево	24 637 404 ОП МЗ 038	0,5 км	3	ОП
38	д. Никитино	24 637 404 ОП МЗ 039	0,3 км	3	ОП
39	д. Царево	24 637 404 ОП МЗ 040	0,2 км	3	ОП
40	д. Меньшиково	24 637 404 ОП МЗ 041	0,3 км	3	ОП
41	с. Дорки, ул. Новая	24 637 404 ОП МЗ 042	0,2 км	3	ОП
42	д. Колобово	24 637 404 ОП МЗ 043	0,25 км	3	ОП
43	д. Андрейково	24 637 404 ОП МЗ 044	0,15 км	3	ОП
44	д. Пелевино, ул. Центральная	24 637 404 ОП МЗ 045	0,98 км	3	ОП
45	д. Пелевино, ул. Лазаревская	24 637 404 ОП МЗ 046	0,37 км	3	ОП
46	д. Пелевино, ул. Советская	24 637 404 ОП МЗ 047	0,55 км	3	ОП
47	д. Пелевино, ул. Молодежная	24 637 404 ОП МЗ 048	0,24 км	3	ОП
48	д. Пелевино, ул. Мира	24 637 404 ОП МЗ 049	0,72 км	3	ОП
49	д. Пелевино, ул. Школьная	24 637 404 ОП МЗ 050	0,4 км	3	ОП
50	д. Пелевино, ул. Полевая	24 637 404 ОП МЗ 051	0,4 км	3	ОП
51	д. Пелевино, ул. Зеленая	24 637 404 ОП МЗ 052	0,3 км	3	ОП
52	д. Пелевино, ул. Колхозная	24 637 404 ОП МЗ 053	0,19 км	3	ОП
53	д. Лобаны, ул. Волжская	24 637 404 ОП МЗ 054	0,8 км	3	ОП
54	д. Лобаны, ул. Молодежная	24 637 404 ОП МЗ 055	0,36 км	3	ОП
55	д. Лобаны, ул. Цветочная	24 637 404 ОП МЗ 056	0,42 км	3	ОП
56	д. Лобаны, ул. Школьная	24 637 404 ОП МЗ 057	0,33 км	3	ОП
57	д. Лобаны, ул. Садовая	24 637 404 ОП МЗ 058	0,12 км	3	ОП
58	с. Тихон-Воля, ул. Школьная	24 637 404 ОП МЗ 059	0,36 км	3	ОП
59	с. Тихон-Воля, ул. Нагорная	24 637 404 ОП МЗ 060	0,35 км	3	ОП
60	с. Тихон-Воля, ул. Речная	24 637 404 ОП МЗ 061	0,32 км	3	ОП
61	с. Тихон-Воля, ул. Лесная	24 637 404 ОП МЗ 062	0,39 км	3	ОП
62	с. Тихон-Воля, ул. Дорожная	24 637 404 ОП МЗ 063	0,29 км	3	ОП
63	д. Богомоллово	24 637 404 ОП МЗ 064	0,53 км	3	ОП
64	д. Токарево	24 637 404 ОП МЗ 065	0,41 км	3	ОП
65	д. Чертежи	24 637 404 ОП МЗ 066	0,31 км	3	ОП
66	д. Демидовка	24 637 404 ОП МЗ 067	0,16 км	3	ОП

67	д. Мальгино	24 637 404 ОП МЗ 068	0,39 км	3	ОП
68	д. Спириха	24 637 404 ОП МЗ 069	0,4 км	3	ОП
69	д. Скуратиха	24 637 404 ОП МЗ 070	0,75 км	3	ОП
70	д.Бенькино	24 637 404 ОП МЗ 071	0,4 км	3	ОП
71	д.Сельцо-Тюримово	24 637 404 ОП МЗ 072	0,2 км	3	ОП
72	д.Потемкино	24 637 404 ОП МЗ 073	0,1 км	3	ОП
73	д.Ярцево	24 637 404 ОП МЗ 074	0,2 км	3	ОП
74	д.Содомово	24 637 404 ОП МЗ 075	0,2 км	3	ОП
75	д.Пигарево	24 637 404 ОП МЗ 076	0,1 км	3	ОП
76	д.Куретнево	24 637 404 ОП МЗ 077	0,1 км	3	ОП
77	д.Ермолинка	24 637 404 ОП МЗ 078	0,1 км	3	ОП
78	д.Бердиха	24 637 404 ОП МЗ 079	0,2 км	3	ОП
79	д.Барабаниха	24 637 404 ОП МЗ 080	0,2 км	3	ОП
80	д.Стегаиха	24 637 404 ОП МЗ 081	0,1 км	3	ОП
81	д.Ершиха	24 637 404 ОП МЗ 082	0,1 км	3	ОП
82	д.Акулиха	24 637 404 ОП МЗ 083	0,3 км	3	ОП
83	с.Лазарево	24 637 404 ОП МЗ 084	0,3 км	3	ОП
84	д.Никулино	24 637 404 ОП МЗ 085	0,2 км	3	ОП
85	д.Заливенки	24 637 404 ОП МЗ 086	0,2 км	3	ОП
86	д.Ермолово	24 637 404 ОП МЗ 087	0,2 км	3	ОП
87	д.Дворищи	24 637 404 ОП МЗ 088	0,2 км	3	ОП
88	д.Латышиха	24 637 404 ОП МЗ 089	0,2 км	3	ОП
			Всего:	36,1	
89	Подъезд к д. Мазнево	24-237-501000 ОП МР Н-008	0,5 км	3	ОП
90	Подъезд к д. Олонино	24-237-501000 ОП МР Н-018	0,5 км	3	ОП
91	Подъезд к д. Ростоново	24-237-501000 ОП МР Н-019	2,0 км	3	ОП
92	Подъезд к д. Федорково	24-237-501000 ОП МР Н-020	1,5 км	3	ОП
93	Подъезд к д. Никитино	24-237-501000 ОП МР Н-021	2,0 км	3	ОП
94	Подъезд к д. Аксениха	24-237-501000 ОП МР Н-022	0,7 км	3	ОП
95	Подъезд к д. Васильевка	24-237-501000 ОП МР Н-023	2,0 км	3	ОП
96	д. Сельцо-Тюримово -д. Демидовка	24-237-501000 ОП МР Н-024	0,9 км	3	ОП
97	Подъезд к д. Заливенки	24-237-501000 ОП МР Н-025	4,0 км	3	ОП

98	г. Юрьеvec подьезд к д. Скурагиха	24-237-501000 ОП МР Н-026	1,0 км	3	ОП
99	Подьезд к д. Беляево	24-237-501000 ОП МР Н-058	0,2 км	3	ОП
100	Подьезд к д. Меньшиково	24-237-501000 ОП МР Н-059	0,3 км	3	ОП
101	Подьезд к д. Колобово	24-237-501000 ОП МР Н-060	0,8 км	3	ОП
102	Подьезд к д. Абрамово	24-237-501000 ОП МР Н-061	0,4 км	3	ОП
103	Подьезд к д. Андрейково	24-237-501000 ОП МР Н-062	1,5 км	3	ОП
104	Подьезд к д. Ботынино	24-237-501000 ОП МР Н-063	0,5 км		
105	Подьезд к с. Ёлнать (со стороны б.н.п. Затон)	24-237-501000 ОП МР Н-064	0,7 км	3	ОП
106	Подьезд к с. Ёлнать	24-237-501000 ОП МР Н-065	0,6 км	3	ОП
107	Подьезд к д. Олоино (от дороги Юрьеvec-Костяево)	24-237-501000 ОП МР Н-066	0,17 км	3	ОП
108	д. Пелевино - д. Ермолото	24-237-501000 ОП МР Н-067	1,2 км	3	ОП
109	Подьезд к д. Никулино	24-237-501000 ОП МР Н-068	2,6 км	3	ОП
110	Подьезд к с. Лазарево	24-237-501000 ОП МР Н-069	2,0 км	3	ОП
111	Подьезд к д. Окулиха	24-237-501000 ОП МР Н-070	2,0 км	3	ОП
112	д. Окулиха- д. Ершиха	24-237-501000 ОП МР Н-071	3,5 км	3	ОП
113	Подьезд к д. Бенькино	24-237-501000 ОП МР Н-072	1,7 км	3	ОП
114	с. Тихон-Воля – д. Дворици	24-237-501000 ОП МР Н-073	0,8 км	3	ОП
115	Подьезд к д. Никулино (со стороны б.н.п. Тренино)	24-237-501000 ОП МР Н-074	3,8 км	3	ОП
116	Подьезд к д. Пелевино	24-237-501000 ОП МР Н-076	0,3 км	3	ОП
117	Подьезд к д. Токарево	24-237-501000 ОП МР Н-077	1,6 км	3	ОП
118	Подьезд к д. Чертежи	24-237-501000 ОП МР Н-078	0,04 км	3	ОП
119	Подьезд к д. Сельцо-Тюримово	24-237-501000 ОП МР Н-079	1,5 км	3	ОП
120	Подьезд к д. Бердыха	24-237-501000 ОП МР Н-080	1,4 км	3	ОП
121	Подьезд к д. Барабаниха	24-237-501000 ОП МР Н-081	0,6 км	3	ОП
122	Подьезд к д. Спириха	24-237-501000 ОП МР Н-082	0,04 км	3	ОП
123	Подьезд к. д. Царево	24-237- 501000 ОП МР Н-001	2,5 км	3	ОП
124	г. Юрьеvec-д. Мальгино	24-237-501000 ОП МР Н-005	2,13 км	3	ОП
			Всего:47,98		
125	Подьезд к д. Романово	24-237 ОП МР Н-006	1,0 км	3	ОП
126	Подьезд к д. Петрово	24-237-501000 ОП МР Н-007	1,1 км	3	ОП
127	Подьезд к д. Бараниха	24-237-501000 ОП МР Н-027	1,5 км	3	ОП
128	Подьезд к д. Бухарино	24-237-501000 ОП МР Н-028	2,4 км	3	ОП
129	Подьезд к д. Козлятьево	24-237-501000 ОП МР Н-029	1,0 км	3	ОП

130	Подъезд к д. Костромка	24-237-501000 ОП МР Н-030	1,0 км	3	ОП
131	Подъезд к д. Максимково	24-237-501000 ОП МР Н-031	1,7 км	3	ОП
132	Подъезд к д. Потаниха	24-237-501000 ОП МР Н-032	1,9 км	3	ОП
133	Подъезд к д. Раздьякониха	24-237-501000 ОП МР Н-033	0,5 км	3	ОП
134	Подъезд к д. Сантелево	24-237-501000 ОП МР Н-034	0,9 км	3	ОП
135	Подъезд к д. Филенка	24-237-501000 ОП МР Н-035	1,0 км	3	ОП
136	Подъезд к д. Шихово	24-237-501000 ОП МР Н-036	0,12 км	3	ОП
137	Подъезд к д. Ямская	24-237-501000 ОП МР Н-037	0,3 км	3	ОП
138	Подъезд к д. Конопличи	24-237-501000 ОП МР Н-038	0,7 км	3	ОП
139	Подъезд к д. Воробьево	24-237-501000 ОП МР Н-039	0,9 км	3	ОП
140	Подъезд к д. Клипчиха	24-237-501000 ОП МР Н-040	1,2 км	3	ОП
141	Подъезд к д. Корениха	24-237-501000 ОП МР Н-041	0,3 км	3	ОП
142	Подъезд к д. Андрониха	24-237-501000 ОП МР Н-042	0,2 км	3	ОП
143	Подъезд к д. Казаковка	24-237-501000 ОП МР Н-043	0,6 км	3	ОП
			Всего:18,32		
144	асфальтобетонная автодорога к д.Клипчиха	24237832 ОПМП 001	0,9 км	3	ОП
145	асфальтобетонная автодорога по с.Соболево	24237832 ОПМП 002	1,4 км	3	ОП
146	асфальтобетонная автодорога к д.Ямская	24237832 ОПМП 003	0,5 км	3	ОП
147	асфальтобетонная автодорога по д.Щекотиха	24237832 ОПМП 004	2,57 км	3	ОП
148	асфальтобетонная автодорога к д. Юрьево	24237832 ОПМП 005	0,8 км	3	ОП
149	асфальтобетонная автодорога к д.Романово	24237832 ОПМП 006	0,8 км	3	ОП
150	грунтовая дорога к д.Шихово с трубоперездом	24237832 ОПМП 007	0,45 км	3	ОП
151	асфальтобетонная автодорога по д.Андрониха	24237832 ОПМП 008	1,0 км	3	ОП
152	асфальтобетонная автодорога по д.Щекотиха	24237832 ОПМП 009	1,8 км	3	ОП
153	асфальтобетонная автодорога по д.Ямская ул. Совхозная	24237832 ОПМП 010	0,3 км	3	ОП
154	асфальтобетонная автодорога к д.Конопличи	24237832 ОПМП 011	0,8 км	3	ОП
155	асфальтобетонная автодорога к с.Обжериха ул Юбилейная	24237832 ОПМП 001	0,35 км	3	ОП
156	асфальтобетонная автодорога по с.Обжериха ул 2-я Юбилейная	24237832 ОПМП 002	0,35 км	3	ОП
157	асфальтобетонная автодорога по с.Обжериха ул Новая	24237832 ОПМП 003	0,3 км	3	ОП
158	асфальтобетонная автодорога по с.Обжериха ул Молодежная	24237832 ОПМП 004	0,3 км	3	ОП

159	асфальтобетонная автодорога к с. Обжериха ул Реформатского	24237832 ОПМП 005	0,8 км	3	ОП
160	асфальтобетонная автодорога к с. Новленское ул Луговая	24237832 ОПМП 006	0,3 км	3	ОП
161	грунтовая дорога к с. Новленское ул Центральная	24237832 ОПМП 007	0,3 км	3	ОП
162	асфальтобетонная автодорога по с. Новленское ул Садовая	24237832 ОПМП 008	0.3 км	3	ОП
163	асфальтобетонная автодорога по с. Новленское ул Школьная	24237832 ОПМП 009	0.3 км	3	ОП
164	асфальтобетонная автодорога по с. Новленское ул Новая	24237832 ОПМП 010	0,3 км	3	ОП
165	асфальтобетонная автодорога к с. Новленское ул Больничная	24237832 ОПМП 011	0,4 км	3	ОП
166	асфальтобетонная автодорога к с. Новленское ул Зеленая	24237832 ОПМП012	0.3 км	3	ОП
167	асфальтобетонная автодорога к с.Новленское ул Лесная	24237832 ОПМП013	0.4 км	3	ОП
168	асфальтобетонная автодорога к с.Жуковка ул Школьная	24237832 ОПМП014	0.3 км	3	ОП
169	асфальтобетонная автодорога к с.Жуковка ул Сиреневая	24237832 ОПМПО15	0.7 км	3	ОП
170	асфальтобетонная автодорога к с.Новое- Жуково ул Новая	24237832 ОПМП016	0.5 км	3	ОП
171	асфальтобетонная автодорога к д.Жары	24237832 ОПМПО 17	1.3 км	3	ОП
172	асфальтобетонная автодорога к д.Бурково	24237832 ОПМПО 18	0.6 км	3	ОП
			19.42		
173	Подъезд к д.Жарки	24-237-501000 ОП МР Н- 002	1,5 км	3	ОП
174	Подъезд к д.Гарь Большая	24-237-501000 ОП МР Н-003	1,0 км	3	ОП
175	Подъезд к д. Голодаево	24-237-501000 ОП МР Н-004	2,0 км	3	ОП
176	Подъезд к д. Барсуки	24-237-501000 ОП МР Н-009	2,0 км	3	ОП
177	Подъезд к д. Парниково	24-237-501000 ОП МР Н-010	1,5 км	3	ОП
178	Подъезд к д. Захариха	24-237-501000 ОП МР Н-011	1,0 км	3	ОП
179	д. Петушиха-д. Ильинское	24-237-501000 ОП МР Н-012	3,0 км	3	ОП
180	Подъезд к д. Кокуево	24-237-501000 ОП МР Н-013	1,5 км	3	ОП
181	Подъезд к д. Киселево	24-237-501000 ОП МР Н-014	2,0 км	3	ОП
182	Подъезд к д. Зяблово	24-237-501000 ОП МР Н-015	0,5 км	3	ОП
183	Подъезд к д. Рошвенское	24-237-501000 ОП МР Н-016	0,5 км	3	ОП
184	Подъезд к д. Хохонино	24-237-501000 ОП МР Н-017	5,0 км	3	ОП

185	Подъезд к с. Ручей	24-237-501000 ОП МР Н-044	1,0 км	3	ОП
186	Подъезд к д. Иваниха	24-237-501000 ОП МР Н-045	1,5 км	3	ОП
187	Подъезд к д. Прокино	24-237-501000 ОП МР Н-046	0,3 км	3	ОП
188	Подъезд к д. Каменники	24-237-501000 ОП МР Н-047	0,3 км	3	ОП
189	Подъезд к д. Гришино	24-237-501000 ОП МР Н-048	1,5 км	3	ОП
190	Подъезд к д. Овчинниково	24-237-501000 ОП МР Н-049	0,3 км	3	ОП
191	Подъезд к д. Астафьево	24-237-501000 ОП МР Н-050	0,3 км	3	ОП
192	Подъезд к д. Левино	24-237-501000 ОП МР Н-051	0,8 км	3	ОП
193	Подъезд к д. Мауриха	24-237-501000 ОП МР Н-052	0,5 км	3	ОП
194	Подъезд к д. Кузьминская	24-237-501000 ОП МР Н-053	0,3 км	3	ОП
195	Подъезд к д. Коурцево	24-237-501000 ОП МР Н-054	0,8 км	3	ОП
196	Подъезд к д. Якимиха	24-237-501000 ОП МР Н-055	0,3 км	3	ОП
197	Подъезд к переправе д. Быстрица	24-237-501000 ОП МР Н-075	0,5 км	3	ОП
			Всего: 29.9		
198	д. Амбросово – д. Кокуево	24-237-501000 ОП МР Н-056	0,5 км	3	ОП
199	д. Быстрица- д. Якимиха	24-237-501000 ОП МР Н-057	1,9 км	3	ОП
200	Подъезд к переправе д. Быстрица	24-237-501000 ОП МР Н-075	0,5 км	3	ОП
201	Населенный пункт д. Ваньково, ул. Ваньковская	24 637424101 ОП МП-003	0,4 км	3	ОП
202	Населенный пункт д. Ваньково, ул. Солнечная	24 637424101 ОП МП-004	0,4 км	3	ОП
203	Населенный пункт д. Ваньково, ул. Молодежная	24 637424101 ОП МП-005	0,4 км	3	ОП
204	Населенный пункт д. Михайлово, ул. Советская	24 637424101 ОП МП-006	0,4 км	3	ОП
205	Населенный пункт д. Михайлово, ул. Мира	24 637424101 ОП МП-007	0,5 км	3	ОП
206	Населенный пункт д. Михайлово, ул. Молодежная	24 637424101 ОП МП-008	0,5 км	3	ОП
207	Населенный пункт д. Михайлово, ул. Полевая	24 637424101 ОП МП-009	0,5 км	3	ОП
208	Михайлово -Дубнево	24 637424101 ОП МП-0010	1,0 км	3	ОП
209	Въезд № 1 в д.Ваньково	24 637424101 ОП МП-0011	0,7 км	3	ОП
210	Въезд № 2 в д.Ваньково	24 637424101 ОП МП-0012	0,9 км	3	ОП
211	Населенный пункт д.Михайлово Ул.Территория ПУ-20	24 637424101 ОП МП-0013	1,0 км	3	ОП
212	д. Костяево Большое ул. Ветеранов	24 637424101 ОП МП-0014	0,60 км	3	ОП
213	д. Костяево Большое	24 637424101 ОП	0,42 км	3	ОП



	ул. Молодежная	МП-0015			
214	д. Костяево Большое ул. Цветочная	24 637424101 ОП МП-0016	0,15 км	3	ОП
215	д. Костяево Большое ул. Костяевская	24 637424101 ОП МП-0017	0,26 км	3	ОП
216	д. Костяево Большое ул. Зеленая	24 637424101 ОП МП-0018	0,40 км	3	ОП
217	д. Костяево Большое ул. Набережная	24 637424101 ОП МП-0019	0,60 км	3	ОП
218	д. Костяево Большое ул. Интернациональная	24 637424101 ОП МП-0020	0,70 км	3	ОП
219	д. Костяево Большое ул. Лесная	24 637424101 ОП МП-0021	0,47 км	3	ОП
220	д. Махлово- д. Хохонино	24 637424101 ОП МП-0022	2,30 км	3	ОП
221	Подъезд к Костяево Большое	24 637424101 ОП МП-0023	0,20 км	3	ОП
222	Подъезд к Талице	24 637424101 ОП МП-0024	0,30 км	3	ОП
223	с. Талица ул. Центральная	24 637424101 ОП МП-0025	0,50 км	3	ОП
224	с. Талица ул. Лесная	24 637424101 ОП МП-0026	0,30 км	3	ОП
225	с. Талица ул. Ветеранов	24 637424101 ОП МП-0027	0,30 км	3	ОП
226	с. Талица ул. Речная	24 637424101 ОП МП-0028	0,30 км	3	ОП
227	с. Талица ул. Малая	24 637424101 ОП МП-0029	0,15 км	3	ОП
228	с. Талица ул. Полевая	24 637424101 ОП МП-0030	0,15 км	3	ОП
229	д. Амбросово	24 637424101 ОП МП-0031	0,50	3	ОП
230	С. Жарки	24 637424101 ОП МП-0032	0,58	3	ОП
231	С. Каменники	24 637424101 ОП МП-0033	0,33	3	ОП
232	д. Кокуево	24 637424101 ОП МП-0034	0,83	3	ОП
233	д. Коурцево	24 637424101 ОП МП-0035	0,54	3	ОП
234	д. Иваниха	24 637424101 ОП МП-0036	0,62	3	ОП
235	д. Ильинское	24 637424101 ОП МП-0037	0,23	3	ОП
236	д. Кузьминская	24 637424101 ОП МП-0038	0,35	3	ОП
237	д. Левино	24 637424101 ОП МП-0039	0,77	3	ОП
238	д. Мауриха	24 637424101 ОП МП-0040	0,50	3	ОП
239	д. Парфеново	24 637424101 ОП МП-0041	1,02	3	ОП
240	д. Парниково	24 637424101 ОП МП-0042	0,77	3	ОП
241	д. Петушиха	24 637424101 ОП МП-0043	0,35	3	ОП
242	д. Прокино	24 637424101 ОП МП-0044	0,69	3	ОП
243	д. Рошвенское	24 637424101 ОП МП-0045	0,68	3	ОП
244	д. Токарево	24 637424101 ОП	0,35	3	ОП

		МП-0046			
245	д.Захариха	24 637424101 ОП МП-0047	0,15	3	ОП
			Всего: 26.46		
			178.18км		

## 2.5 Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в Юрьевоцком городском поселении проходят по центральным улицам города:

- ул. 40 лет ВЛКСМ;
- ул. 25 Октября;

Изменение распределения транспортных потоков в Юрьевоцком городском поселении не предвидится.

## 2.6 Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам 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 улично-дорожной сети, 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 (далее – 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 ее структурирование. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, а также реализацию управляющих воздействий.

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

Подключаются контроллеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной GPRS, 3G, 4G, 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.

Из вышесказанного следует, что безопасность на автомобильных дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

В рамках разработки КСОДД для Юрьевецкого городского поселения внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторовых ситуаций.

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

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровне загрузки, интервалах движения, дислокации и состоянии технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских поселениеов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах и объектах улично-дорожной сети всех форм собственности с целью получения исходных данных для разработки документации по организации дорожного движения, для оценки соответствия параметров движения транспортных потоков транспортно-эксплуатационным характеристикам автомобильных дорог и УДС, выработки управляющих воздействий по управлению и регулированию дорожного движения, прогнозирования объемов дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде, мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития. Однако, до настоящего времени на федеральном уровне не сформирована единая методология и методические рекомендации в области организации мониторинга дорожного движения.

Для регулирования отношений в указанной сфере, Правительством РФ издан подзаконный нормативный правовой акт - «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002» (Утвержден распоряжением Минтранса РФ от 03.10.2002 № ИС-840-Р), содержащий руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и

оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

Информацию об интенсивности транспортных потоков получают с помощью транспортных детекторов. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме этого детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

В рамках разработки настоящей КСОДД были проведены натурные обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для выполнения натурального обследования транспортных потоков в результате аналитической работы были определены транспортные ключевые узлы (точки замеров), согласованные с Заказчиком (Администрацией Юрьевоцкого муниципального района). Результаты натурных обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров. По результатам проведенных исследований, было выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга.

В будущем при увеличении транспортных потоков, при возникновении необходимости их применения, можно воспользоваться точками замеров интенсивности выбранных ранее вариантов для установки детекторов. Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по существу, единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных сетей.

## **2.8 Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД) (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 направляющих 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 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 ТСОДД.

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 Юрьевоцкого городского поселения внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

## **2.9 Применение реверсивного движения**

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

Необходимость введение реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое. В утренние часы «пик» автомобильные дороги перегружены потоками автотранспорта в сторону концентрации рабочих мест, в вечерние часы «пик» - в обратную сторону. Выделение полосы для направления с более интенсивным движением в данное время суток помогает избежать многочасовых пробок.

На территории Юрьевоцкого городского поселения нет необходимости в организации реверсивного движения в связи с малым транспортным парком и отсутствием заторовых ситуаций.

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

На территории Юрьевоцкого городского поселения действует 5 автобусных маршрутов.

Юрьевоцкое городское поселение связано с другими муниципальными образования посредством межмуниципальных маршрутов общественного транспорта:

1. Юрьевец - Москва;
2. Юрьевец – Нижний Новгород;
3. Юрьевец - Иваново;
4. Юрьевец - Кинешма;
5. Юрьевец - Пучеж;

В рамках разработки КСОДД для Юрьевецкого городского поселения ввод новых или изменение старых маршрутов не предусматривается.

### **2.11 Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

В существующих условиях транзит транспортных потоков через территорию Юрьевецкого городского поселения, осуществляется по автомобильной дороге Р81 «Кинешма – Юрьевец – Пучеж - Чкаловск» по ул. 40 лет ВЛКСМ и ул. 25 Октября.

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

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Юрьевецком городском поселении является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров. В связи с изложенным необходимость в ее изменении отсутствует.

### **2.13 Ограничения 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.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение грузового транспорта. Данная мера обусловлена целью

создания благоприятных условий для местных жителей и туристов при посещении объектов культурного и туристического назначения. Данные меры обусловлены необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения во время проведения мероприятий.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС не выявил перегрузки улиц и дорог движением, задержек в движении транспортных средств, что позволяет сделать вывод об отсутствии предпосылок к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума.

На основании изложенного, в рамках данной КСОДД не предлагается дополнительных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

#### **2.14 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.

Особую актуальность данный вопрос имеет в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по улицам, характеризующимся порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

В настоящее время в Юрьевецком городском поселение ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений необходима установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости.

Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

Необходимо ввести ограничение скоростного режима на ул. Покровского до 40 км/ч

## **2.15 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) 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 ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований.

В рамках натурального обследования собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами присутствуют, но не везде. Можно выделить лишь несколько парковочных зон, оборудованных в заездных карманах. Данного количества почти достаточно при учете существующей нагрузке на УДС Юрьевецкого городского поселения. У объектов притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки, которые позволяют удовлетворить существующие потребности жителей.

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов.

В связи с изложенным, оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-

транспортную ситуацию.

С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения, проектом КСОДД предлагается создание дополнительных парковочных мест в районах социально-значимых объектов (школы, детские сады, поликлиники).

Анализ существующей ситуации не выявил необходимость в организации дополнительных парковочных мест.

## **2.16 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 и селах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения городского поселения в целом.

В результате анализа существующих условий движения автомобильного транспорта не выявлена необходимость в организации одностороннего движения на улицах городского поселения.

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

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Светофоры устанавливают при наличии хотя бы одного из следующих условий:

*Условие 1.* Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 11.

Таблица 11 - Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

<b>Число полос движения в одном направлении</b>	<b>Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч</b>
---	---

Главная дорога	Второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
<b>1</b>	<b>1</b>	<b>750</b>	<b>75</b>
		<b>670</b>	<b>100</b>
		<b>580</b>	<b>125</b>
		<b>500</b>	<b>150</b>
		<b>410</b>	<b>175</b>
		<b>380</b>	<b>190</b>
<b>2 и более</b>	<b>1</b>	<b>900</b>	<b>75</b>
		<b>800</b>	<b>100</b>
		<b>700</b>	<b>125</b>
		<b>600</b>	<b>150</b>
		<b>500</b>	<b>175</b>
		<b>400</b>	<b>200</b>
<b>2 или более</b>	<b>2 или более</b>	<b>900</b>	<b>100</b>
		<b>825</b>	<b>125</b>
		<b>750</b>	<b>150</b>
		<b>675</b>	<b>175</b>
		<b>600</b>	<b>200</b>
		<b>525</b>	<b>225</b>
		<b>480</b>	<b>240</b>

*Условие 2.* Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

*Условие 3.* Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

*Условие 4.* На перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

На территории Юрьеvecкого городского поселения нет необходимости в установке дополнительного светофорного обеспечения на нерегулируемых перекрестках, в виду невыполнения ни одного из условий ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

## **2.18 Режимы работы светофорного регулирования**

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в Юрьевецком городском поселении нет необходимости. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием проблемных участков.

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

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

Также в целях снижения аварийности на наиболее опасных участках Юрьевецкого городского поселения необходимо совершенствование системы технических средств организации дорожного движения на перекрестке ул. 25 Октября и ул. 40 лет ВЛКСМ.

### **2.20 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.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

- установка пешеходных ограждений;
- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением;
- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;
- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;
- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;
- для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

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

- напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

Ограждения перильного типа - у наземных пешеходных переходов, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке ТС и 750 чел./ч – при запрещенной остановке или стоянке.

Устанавливаются ограждения у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня. Допускается установка пешеходных ограждений у остановочных пунктов с наземными пешеходными переходами. При этом ограждения размещают от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода. Высота ограждений ограничивающих перильного типа должна быть 0,8 - 1,0 м, сеток - 1,2 - 1,5 м. Ограждения перильного типа высотой 1,0 м. должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте.

Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходных переходов по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до нормативных требований, а именно замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 «Дети» на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета.

Наряду с нормативным оборудованием пешеходных переходов ТСОДД, целесообразно предусмотреть реализацию мероприятий по повышению видимости пешеходных переходов за счет применения современных технических средств:

- дорожных знаков с внутренним освещением;
- дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения;
- комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»;
- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;
- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей;
- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по

безопасному поведению на дорогах и улицах;

- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.

## **2.21 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов**

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

- ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования - Принят и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 года № 553-ст.

- СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Утвержден Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 14.11.2016.

- ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства - Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р.

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

На основании СП 59.13330.2016 Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должен превышать 0,025 м.

В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5%) или обустройствами съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5%), около здания - не более 1:12 (8%), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 м. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 м.

Мероприятия по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения в Юрьевецком городском поселении в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

## **2.22 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям**

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей относятся:

- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);
- установка знаков «Осторожно дети»;
- установка средств фото- и видеофиксации.

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений (рисунок 1):

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.

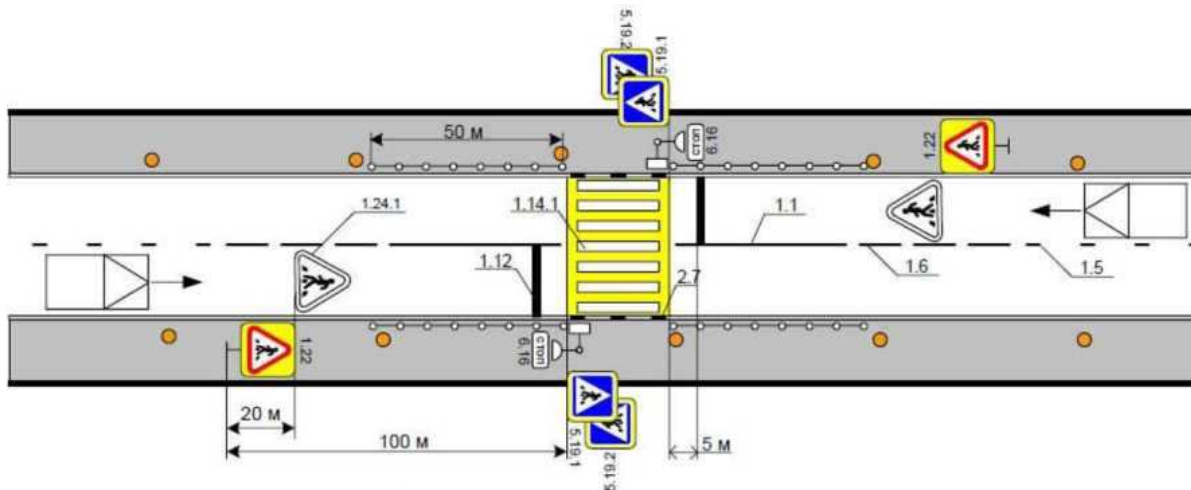
3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.

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»)



- пешеходные ограждения
- искусственное освещение
- разметка 2.7
- транспортный светофор типа Т.1
- пешеходный светофор типа П.1 или П.2

Рисунок 1 - Оборудование пешеходного перехода

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

## 2.23 Организация велосипедного движения

Потребности велосипедистов следует учитывать на всех участках улично-дорожной сети (УДС), а также при планировании новых разработок, где могут быть возможности создания маршрутов в обход существующих «узких мест». Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года. К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

- велосипедные дорожки;
- места временного хранения велотранспорта (велопарковки).

В соответствии с планами по развитию Юрьевецкого городского поселения отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

На основании вышеизложенного, предлагается создание велопешеходных дорожек для использования в качестве альтернативы автомобильному транспорту при поездках на работу, к местам массового отдыха и развлечений. Для решения этих задач предлагается создание общего пространства для использования



велосипедистами и пешеходами. Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству. При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

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

На первом этапе разработки настоящей КСОДД был проведен многокомпонентный анализ условий и параметров дорожного движения на УДС муниципального образования, основой которого явились документарные и натурные обследования транспортной обстановки.

Результаты анализа показали, что транспортная сеть Юрьевоцкого городского поселения функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено. К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда автомобильных дорог. Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень мероприятий в рамках данной КСОДД.

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

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходных данных о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления, а также натурные обследования дорожной сети.

Данный вид мероприятий, что подтверждается практикой, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. На данный момент средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, постановление об административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Юрьевоцкого городского поселения 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.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах регионального и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

Оборудование должно обеспечивать автоматическую фиксацию следующих нарушений ПДД:

- превышение скорости;
- выезд на встречную полосу движения;
- выезд на тротуар;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД обуславливается особенностями градостроительной и районной компоновки.

Мероприятия по установке средств видеофиксации необходимо планировать после более детального анализа участков дорог.

## **2.26 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств**

В связи с тем, что эвакуация транспортных средств в Юрьевецком городском поселении осуществляется сравнительно редко, необходимость в организации специализированной стоянки отсутствует.

## **2.27 Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения**

Указанные средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности муниципального образования должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог).

Расходы на реализацию КСОДД представлены в таблицах 12 и 13. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке.

Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем

реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения. Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 12 - Программа мероприятий КСОДД

Наименование мероприятия	Финансовые потребности, тыс.руб					
	всего	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 2033 годы
Проведение паспортизации и инвентаризации автомобильных дорог местного значения, определение полос отвода, регистрация земельных участков, занятых автодорогами местного значения	1600	100	300	400	400	400
Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения (в том числе гидротехнических сооружений, используемых для движения автомобильного транспорта), определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства	250	50	50	50	50	50
Разработка и осуществление комплекса мероприятий по безопасности дорожного движения, решаемых в комплексе с разработкой документации по планировке территорий	1300	120	130	140	150	760
Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённого пункта	900	100	100	100	100	500
Реконструкция, ремонт, устройство твёрдого покрытия дорог и тротуаров	10000	1500	1500	1000	1000	5000
Строительство автостоянок около объектов обслуживания		100	100	100	100	500
Создание инфраструктуры автосервиса	0	-	-	-	-	-
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения муниципального образования и искусственных сооружений	34200	6300	5900	6000	6000	10000
Всего	49150					

Таблица 13- Очередность реализации мероприятий

№ п/п	Наименование объекта	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Первая очередь (2019 - 2026 г.г.)	Расчетный срок (2027 - 2033 г.г.)
1	Ул. Титова	ремонт	0,68	X	
2	Пер. Фрунзе	ремонт	0,75	X	
3	Ул. Фурманова	ремонт	1,1	X	
4	Ул. Пушкина	ремонт	1,4	X	
5	Ул. Октябрьская	ремонт	0,5	X	
6	Въезд Пушкарихинский	ремонт	0,25	X	
7	Ул. Ленина	ремонт	2,2	X	
8	Ул. 1-е Мая	ремонт	0,13	X	
9	Ул. Советская	ремонт	3	X	
10	Пер. Революции	ремонт	0,26	X	

11	Въезд 25-е Октября	ремонт	0,6	X	
12	Ул. Школьная	ремонт	1,5	X	
13	Ул. Нахимова	ремонт	0,95	X	
14	Ул. Чернышевского	ремонт	2,0	X	
15	Ул. Текстильная	ремонт	0,76	X	
16	Ул. Свободы	ремонт	0,25	X	
17	Ул. Орджоникидзе	ремонт	1,98		X
18	Ул. Островского	ремонт	0,35	X	
19	Ул. Санаторная	ремонт	0,63		X
20	Ул. Урицкого	ремонт	0,75		X
21	Ул. 8-е Марта	ремонт	0,55		X
22	Ул. Чкалова	ремонт	1,8		X
23	Пер. Пролетарский	ремонт	0,3		X
24	Ул. Волгоградская	ремонт	0,3	X	
25	Ул. Глеба Успенского	ремонт	1,3	X	
26	Ул. Слободская	ремонт	0,9		X
27	Ул. Лермонтова	ремонт	0,7		X
28	Ул. Саврасова	ремонт	0,35	X	
29	Пер. Зеленый	ремонт	0,21	X	
30	Ул. Пучежская	ремонт	0,65	X	
31	Ул. Промышленная	ремонт	0,84	X	
32	Ул. УЧХОЗ	ремонт	1,0		X

**2.28 Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории, в отношении которой осуществляется подготовка КСОДД (разрабатываются в целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий)**

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития улично-дорожной сети городского поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории городского поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети требуют реализации 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 развитию улично-дорожной сети.

Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации КСОДД базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД.

Заказчиком КСОДД является администрация Юрьевецкого муниципального района Ивановской области. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Основными функциями администрации Юрьевецкого городского поселения по реализации КСОДД являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
- осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;
- подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;
- подготовка докладов о ходе реализации КСОДД главе администрации муниципального образования и предложений о ее корректировке;
- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

В рамках осуществляемых функций администрация подготавливает

соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации КСОДД.

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации Юрьеvecкого муниципального района Ивановской области.

Внесение изменений в КСОДД осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения КСОДД путем внесения изменений.

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;
- приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;
- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;
- в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;
- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы КСОДД в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения КСОДД составляют предложения по корректировке КСОДД и представляют их для утверждения в установленном порядке. Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений социальных институтов жизнедеятельности населения муниципального образования, когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД.

Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

Социальный (или общественный) институт – это исторически сложившаяся или созданная целенаправленными усилиями форма организации совместной жизнедеятельности людей, осуществление которой диктуется необходимостью удовлетворения социальных, экономических, политических, культурных и иных потребностей общества в целом или его части. Институты характеризуются своими возможностями влиять на поведение людей посредством установленных правил.

В результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД предпочтение было отдано так называемому «инерционному» варианту. Реализация указанного сценария не предполагает каких-либо кардинальных изменений в системе сложившихся жизненных стереотипов населения городского поселения. Исходя из этого, отсутствуют объективные предпосылки институциональных преобразований в Юрьеvecком городском поселениее.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате выполненной работы проанализировано текущее состояние транспортного комплекса Юрьевоцкого городского поселения, выявлены основные проблемы транспортного комплекса, проведен социально-экономический анализ, создан прогноз социально-экономического развития до 2033 года, выявлены основные тенденции.

Анализ основных проблем транспортного комплекса муниципального образования показал, что на данный момент транспортный комплекс в целом функционирует удовлетворительно. Опорная сеть удовлетворяет условиям комфортного передвижения (загрузка менее 70%).

Выявлен ряд локальных проблем, связанных, как правило, с организацией дорожного движения, несоответствием технических средств организации дорожного движения.

Даны рекомендации по развитию велосипедного транспорта и пешеходного движения, проведен анализ основных велосипедных и пешеходных потоков, а также по формированию пешеходных зон, обеспечению безопасности движения пешеходов и велосипедистов.

Создана взаимоувязанная адресная программа мероприятий с определением источников финансирования.

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по ремонту объектов транспортной инфраструктуры Юрьевоцкого городского поселения проводилась укрупненно.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
2. ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения»
3. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 22.11.2005 № 296-ст)»
4. ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог»
5. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»
6. ГОСТ Р 52766-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»
7. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»
8. ГОСТ Р 51256-2011. «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования»
9. ГОСТ 33127-2014. «Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация»
10. ГОСТ Р 52607-2006. «Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей»
11. ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования
12. ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования
13. ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»
14. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги
15. СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений
16. ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог



## **ПРИЛОЖЕНИЕ**



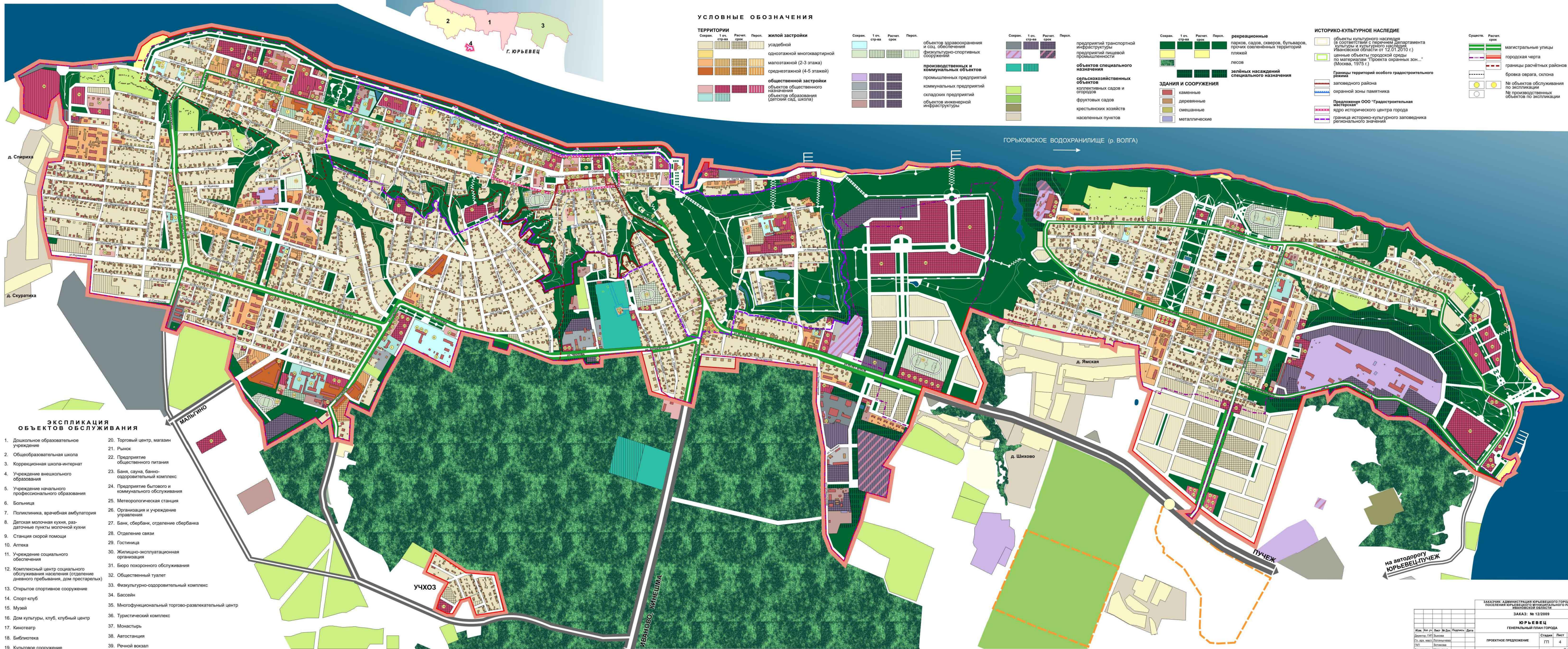
# ЮРЬЕВЕЦ



## ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ГОРОДА ОСНОВНОЙ ЧЕРТЕЖ

### УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

<b>ТЕРРИТОРИИ</b> Серая 1 см. Ресур. Перег. желтая 1 см. Ресур. Перег. оранжевая 1 см. Ресур. Перег. красная 1 см. Ресур. Перег. розовая 1 см. Ресур. Перег. синяя 1 см. Ресур. Перег. зеленая 1 см. Ресур. Перег. фиолетовая 1 см. Ресур. Перег. коричневая 1 см. Ресур. Перег.	жилой застройки усадебной одноквартирной многоквартирной (2-3 этажа) среднейэтажной (4-5 этажей) общественной застройки объектов общественного назначения объектов образования (детский сад, школа)	Серая 1 см. Ресур. Перег. синяя 1 см. Ресур. Перег. зеленая 1 см. Ресур. Перег. фиолетовая 1 см. Ресур. Перег. коричневая 1 см. Ресур. Перег.	объектов здравоохранения и соц. обеспечения физкультурно-спортивных сооружений производственных и коммунальных объектов промышленных предприятий коммунальных предприятий складских предприятий объектов инженерной инфраструктуры	Серая 1 см. Ресур. Перег. синяя 1 см. Ресур. Перег. зеленая 1 см. Ресур. Перег. фиолетовая 1 см. Ресур. Перег. коричневая 1 см. Ресур. Перег.	предприятий транспортной инфраструктуры предприятий пищевой промышленности объектов специального назначения сельскохозяйственных объектов крошечных садов и огородов фруктовых садов крестьянских хозяйств населенных пунктов	Серая 1 см. Ресур. Перег. синяя 1 см. Ресур. Перег. зеленая 1 см. Ресур. Перег. фиолетовая 1 см. Ресур. Перег. коричневая 1 см. Ресур. Перег.	рекреационных парков, садов, скверов, бульваров, прочих озелененных территорий парков лесов зеленых насаждений специального назначения	<b>ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ</b> объекты культурного наследия (в соответствии с перечнем Департамента культуры и культурного наследия Московской области от 12.07.2010 г.) ценные объекты городской среды по материалам "Проекта охранных зон..." (Москва, 1975 г.) границы территорий особого градостроительного режима заповедной зоны охранной зоны памятника Предприятие ООО "Градостроительная мастерская" ядро исторического центра города граница историко-культурного заповедника регионального значения	Серая 1 см. Ресур. Перег. синяя 1 см. Ресур. Перег. зеленая 1 см. Ресур. Перег. фиолетовая 1 см. Ресур. Перег. коричневая 1 см. Ресур. Перег.	магистральные улицы городская черта границы расчетных районов бровка сврага, склона Не объекты обслуживания по записям Не производственных объектов по записям
---	--	---	--	---	--	---	--	---	---	---



- ЭКСПЛИКАЦИЯ  
ОБЪЕКТОВ ОБСЛУЖИВАНИЯ**
- |   |   |
|---|---|
| 1. Дошкольное образовательное учреждение  | 20. Торговый центр, магазин                           |
| 2. Общеобразовательная школа  | 21. Рынок   |
| 3. Коррекционная школа-интернат   | 22. Предприятие общественного питания                 |
| 4. Учреждение высшего образования   | 23. Баня, сауна, банный-одровителный комплекс         |
| 5. Учреждение начального профессионального образования  | 24. Предприятие бытового и коммунального обслуживания |
| 6. Больница   | 25. Междорожечная станция                             |
| 7. Поликлиника, врачебная амбулатория   | 26. Организация и учреждение управления               |
| 8. Детская молочная кухня, раздаточная пункты молочной кухни  | 27. Банк, сбербанк, отделение сбербанка               |
| 9. Станция скорой помощи  | 28. Отделение связи                                   |
| 10. Аптека  | 29. Гостиница   |
| 11. Учреждение социального обслуживания   | 30. Жилищно-эксплуатационная организация              |
| 12. Комплексный центр социального обслуживания населения (отделение дневного пребывания, дом престарелых) | 31. Бюро похоронного обслуживания                     |
| 13. Открытое спортивное сооружение  | 32. Общественный туалет                               |
| 14. Спорт-клуб  | 33. Физкультурно-одровителный комплекс                |
| 15. Музей   | 34. Бассейн   |
| 16. Дом культуры, клуб, клубный центр   | 35. Многофункциональный торгово-развлекательный центр |
| 17. Кинотеатр   | 36. Туристический комплекс                            |
| 18. Библиотека  | 37. Монастырь   |
| 19. Культовое сооружение  | 38. Автогазона  |
|   | 39. Речной вокзал                                     |

ЗАКАЗЧИК: АДМИНИСТРАЦИЯ ЮРЬЕВСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ИРМАВСКОГО РАЙОНА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ		ЗАКАЗ: № 12/2009	
<b>ЮРЬЕВЕЦ</b>			
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ГОРОДА			
Имя, Фамилия, Имя Отчество, Дата	Степень	Лист	Листов
Проектное предложение	ИТ	4	
Основной чертёж	М 1:5000	ООО "ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ МАСТЕРСКАЯ"	

Имя, № подл. Подп. и дата. Взам. инв. №