

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
на территории городского округа Тейково
Ивановской области**

Разработчик схемы:

Отдел городской инфраструктуры администрации г.о. Тейково

г. Тейково 2018

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения на территории городского округа Тейково Ивановской области разработана во исполнение перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 14 марта 2016 года № Пр-637 ГС.

При разработке Комплексной схемы организации дорожного движения на территории городского округа Тейково Ивановской области, применялись правила в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. № 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения".

Комплексная схема организации дорожного движения разрабатывается в целях формирования решений по организации дорожного движения на территории одного или нескольких муниципальных образований либо их частей, имеющих общую границу, реализующих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения (далее - КСОДД).

КСОДД разрабатываются и утверждаются на срок не менее 15 лет либо на срок действия документов стратегического планирования на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД.

Основные цели и задачи разработки Комплексной схемы организации дорожного движения:

- организация дорожного движения в городском округе Тейково в соответствии с целями социально-экономического и территориального развития города;
- повышение безопасности дорожного движения в городском округе Тейково;
- упорядочение (совершенствование) организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- организация пропуска прогнозируемого потока тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (по территории города и объездной дороге);
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- совершенствование маршрутного ориентирования;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Для достижения целей КСОДД, в соответствии с технической документацией, необходима реализация следующих задач:

- изучение улично-дорожной сети города, для введения новых маршрутов движения транспорта и разработка Проектов организации дорожного движения;

- совершенствование организации движения транспорта в центральной части города;
- совершенствование организации транзитного движения автомобильного транспорта;
- совершенствование организации движения маршрутного пассажирского транспорта;
- совершенствование организации тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств;
- создание приоритетов для движения всех групп пешеходов;
- пилотное внедрение инновационных методов повышения безопасности движения пешеходов в зоне пешеходных переходов и остановочных пунктов;
- создание безопасной безбарьерной дорожно-транспортной среды для маломобильных групп населения;
- совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- совершенствование автоматизированной системы управления дорожным движением;
- другие предложения в рамках КСОДД, отвечающие основным целям настоящего документа.

ОСНОВНЫЕ РАЗДЕЛЫ КСОДД

- I. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории городского округа Тейково Ивановской области.**
- II. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения.**
- III. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта.**
- IV. Мероприятия по организации дорожного движения для предлагаемого к реализации варианта проектирования (предложения).**
- V. Очередность реализации мероприятий.**
- VI. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения.**
- VII. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения.**

I. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории городского округа Тейково Ивановской области

1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Для получения исходной информации при разработке комплексной схемы организации дорожного движения использовались разработки документов территориального планирования (Генеральный план г.о.Тейково Ивановской области), программные и стратегические документы в части развития транспортной инфраструктуры, материалы обследований пассажиропотоков на муниципальных маршрутах г.о. Тейково, ПОДД, информация организаций, предприятий.

2. Результаты анализа

организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Основной деятельностью администрации городского округа Тейково Ивановской области по организации дорожного движения является осуществление полномочий, отнесенных федеральными законами, законами субъекта Российской Федерации к полномочиям органов местного самоуправления.

- 1) определение основных направлений развития организации дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, принятие муниципальных целевых программ по организации дорожного движения;
- 2) осуществление муниципального контроля за организацией дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях;
- 3) осуществление организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий;
- 4) осуществление мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения и объектах улично-дорожной сети;
- 5) осуществление прогнозирования объемов дорожного движения по автомобильным дорогам местного значения, объектам улично-дорожной сети, прилегающим территориям;
- 6) утверждение нормативов финансовых затрат на работы по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий и правил расчета размера ассигнований местного бюджета на указанные цели;

7) согласование мероприятий по организации дорожного движения в отношении автомобильных дорог местного значения, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий на участках их примыкания к иным автомобильным дорогам, объектам улично-дорожной сети, прилегающим территориям;

8) создание совместных координационных органов местного самоуправления по решению вопросов взаимодействия муниципальных образований при осуществлении территориального транспортного планирования и организации дорожного движения на примыкающих автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях;

9) принятие решений о создании и об использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной собственности, и о прекращении такого использования;

10) установление порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной собственности;

11) установление размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования местного значения, объектах улично-дорожной сети, прилегающих территориях, на земельных участках, в зданиях, строениях и сооружениях, находящихся в муниципальной собственности.

Общие положения о документации по организации дорожного движения.

Документация по организации дорожного движения разрабатывается в соответствии с требованиями нормативных правовых актов по обеспечению безопасности дорожного движения и должна соответствовать градостроительным, техническим, экологическим, санитарным нормативам, требованиям по охране и использованию памятников истории и архитектуры, требованиям по обеспечению беспрепятственного передвижения маломобильных групп населения, требованиям по обеспечению пешеходного и велосипедного движения, а также правилам дорожного движения, утверждаемым Правительством Российской Федерации (далее – правила дорожного движения).

Документация по организации дорожного движения разрабатывается и утверждается владельцем автомобильной дороги, объекта улично-дорожной сети, прилегающей территории.

Состав, порядок разработки и утверждения документации по организации дорожного движения устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

Документация по организации дорожного движения включает:

- 1) концептуальные предложения по организации дорожного движения;
- 2) генеральную схему организации дорожного движения;
- 3) комплексную схему организации дорожного движения;
- 4) проект организации дорожного движения.

При разработке документации по организации дорожного движения обеспечивается:

- 1) соответствие документации по организации дорожного движения документам территориального и территориального транспортного планирования;
- 2) преемственность с действующей документацией по организации дорожного движения;
- 3) дифференцированный по составу и содержанию подход к разработке проектной документации по организации дорожного движения для различных территориальных образований;
- 4) учет местных особенностей.

Концептуальные предложения по организации дорожного движения разрабатывается для сетей автомобильных дорог и улично-дорожных сетей, расположенных на территории субъектов Российской Федерации, городов федерального значения, городских округов, муниципальных районов **с численностью населения свыше пятисот тысяч человек**, с целью определения долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования организации дорожного движения на указанных территориях.

Генеральная схема организации дорожного движения разрабатывается для сетей автомобильных дорог и улично-дорожных сетей городов федерального значения, городских округов, муниципальных районов, городских поселений **с численностью населения свыше двухсотпятидесяти тысяч человек**, с целью формирования перспективных мероприятий по организации дорожного движения, реализующих долгосрочные стратегические направления развития и совершенствования организации дорожного движения на указанных территориях, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки концептуальных предложений по организации дорожного движения.

Комплексная схема организации дорожного движения разрабатывается для сетей автомобильных дорог и участков сетей автомобильных дорог на межселенных территориях в границах субъектов Российской Федерации и муниципальных районов, для улично-дорожных сетей, расположенных в городских округах и городских поселениях **с численностью населения до двухсот пятидесяти тысяч человек**, а также для улично-дорожных сетей отдельных территориально-планировочных образований в границах городов федерального значения и городских округов с целью

реализации генеральной схемы организации дорожного движения и (или) корректировки ее отдельных предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки генеральной схемы организации дорожного движения.

Проект организации дорожного движения разрабатывается для автомобильных дорог, объектов улично-дорожной сети, прилегающих территорий с целью проектной реализации комплексной схемы организации дорожного движения и (или) корректировки отдельных ее предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки комплексной схемы организации дорожного движения (имеется Приложение 1).

Таким образом, для комплексного решения основных направлений развития Генерального плана городского округа Тейково и реализации Проекта организации дорожного движения по улицам городского округа Тейково Ивановской области на автомобильных дорогах местного значения, требуется разработка Комплексной схемы организации дорожного движения на территории городского округа Тейково Ивановской области.

3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

Организация и безопасность дорожного движения (ОБДД)

В условиях роста автомобилизации особую роль приобретает изменение отношения к проведению государственной политики в области организации дорожного движения: деятельность в этой сфере считается наиболее выгодной по сравнению с дорожным строительством в связи с низкими экономическими затратами на реализацию методов ОДД .

В настоящее время правовую основу организации дорожного движения составляют нормативные правовые акты различной юридической силы - международные договоры и соглашения, Конституция Российской Федерации, федеральные законы, законы Российской Федерации, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, правовые акты субъектов Российской Федерации, ведомственные правовые акты.

Конституция РФ.

Конституция Российской Федерации устанавливает основные принципы построения системы органов государственной власти, определяет их правовой статус, разграничивает предметы ведения Российской Федерации и ее

субъектов, провозглашает права и свободы человека и гражданина, гарантирует их государственную защиту, содержит иные важнейшие положения, касающиеся функционирования демократического правового государства.

Однако обеспечение безопасности дорожного движения как самостоятельное направление деятельности, составляющим элементом которого является организация дорожного движения, в положениях Конституции не отражено. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения охватывается понятием «общественная безопасность», которую ст. 72 Конституции РФ относит к совместному ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области обеспечения безопасности и организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». По существу, данный закон служит базой для рассматриваемой сферы общественных отношений. Однако в сфере организации и безопасности дорожного движения он не разграничивает компетенции Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В соответствии со ст. 21 этого закона мероприятия, связанные с организацией дорожного движения и направленные на повышение его безопасности и пропускной способности дорог, проводятся федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, в ведении которых находятся автомобильные дороги. Разработка и проведение указанных мероприятий должны осуществляться согласно нормативным правовым актам Российской Федерации и нормативным правовым актам субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, утверждаемых в установленном порядке.

Вместе с тем можно констатировать, что в настоящее время в стране фактически отсутствуют нормативно установленная единая система и структура управления организацией дорожного движения. Существующие нормативные правовые акты, в том числе Федеральный закон «Об общих принципах организации местного самоуправления в России», Кодекс об административных правонарушениях, Градостроительный кодекс и Земельный кодекс не позволяют четко распределить обязанности и ответственность субъектов за организацию дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи и координировать деятельность, рационально планировать осуществление первоочередных комплексных мероприятий.

В Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» понятие «организация дорожного движения» трактуется как «комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных

действий по управлению движением на дорогах». Существенный недостаток этого определения состоит в отсутствии в нем целевой установки деятельности по организации дорожного движения, хотя очевидно, что таковой должны быть безопасность участников и бесперебойность дорожного движения, т. е. наличие необходимых условий для полного удовлетворения транспортной потребности населения (потребности в перевозках людей и грузов).

В ст. 22 закона «О безопасности дорожного движения» устанавливаются требования по ОБДД в процессе его организации, но не раскрываются основополагающие принципы организации дорожного движения, а делается лишь общая отсылка к Правилам дорожного движения; не приводится механизм реализации требований по обеспечению безопасности дорожного движения, а лишь декларируются направления действий. В итоге органы исполнительной власти на всех уровнях, не имея четко прописанных нормативных актов, либо бездействуют, либо действуют по собственному усмотрению, бессистемно, хаотично, без достаточно обоснованных проработок вопроса и в ряде случаев только усугубляют сложившуюся ситуацию.

Положения, касающиеся ограничения или прекращения движения на дорогах, определены ст. 14 федерального закона в общем виде. Требуют своего уточнения условия такого ограничения, механизм его реализации и т. п.

В связи с этим закон «О безопасности дорожного движения» необходимо дополнить статьей, устанавливающей систему государственного управления организацией дорожного движения, а также права, обязанности и ответственность органов государственной власти субъектов РФ. (Следует заметить, что поручения по этому вопросу уже давались дважды: 15 ноября 2005 г. на заседании президиума Госсовета было указано на существенные недостатки законодательного регулирования, а именно на отсутствие четкого и всестороннего разграничения предметов ведения между федеральным, региональным и местным уровнями управления деятельностью в области обеспечения безопасности дорожного движения; 6 августа 2009 г. в поручениях президента по итогам совещания по вопросам повышения БДД говорилось о необходимости обеспечить разработку и принятие нормативных правовых актов Российской Федерации, устанавливающих разделение полномочий и ответственности между федеральными органами исполнительной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения.)

Таким образом, необходимо внести в ст. 22 закона норму, предусматривающую делегирование полномочий Правительству РФ по принятию нормативных правовых актов в вопросах организации дорожного движения.

Кроме того, следует пересмотреть ст. 2 закона и с учетом существующей практики и сложившегося положения внести изменения в определение термина «организация дорожного движения». В частности, необходимы уточнения, касающиеся планирования городских и региональных транспортных систем, организации работы и взаимодействия различных видов транспорта (в первую очередь ГПТ), различных мер и решений, направленные на ограничение движения и парковки автотранспортных средств.

ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».

Вопросы организации дорожного движения не нашли достаточного отражения в федеральном законе от 6 ноября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации». Ст. 6 указанного закона относит к ведению муниципальных образований лишь муниципальное дорожное строительство и содержание дорог местного значения, мостов и иных транспортных сооружений.

Правила дорожного движения.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г № 1090 «О Правилах дорожного движения» утверждены Правила дорожного движения Российской Федерации, которыми устанавливается единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации, закрепляются права и обязанности всех категорий участников дорожного движения. В то же время отдельные положения Правил дорожного движения Российской Федерации, регламентирующие вопросы организации дорожного движения, нуждаются в корректировке. Так, в частности, дорога как инженерное сооружение (включающее в себя тротуары, обочины и т. д.) используется и приспособлена для движения не только транспортных средств, но и пешеходов. Однако в определении термина «дорога» речь идет об использовании дороги только транспортными средствами.

Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

В настоящее время отдельные государственные функции по организации дорожного движения отражены в указе Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711, утвердившем положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации.

В соответствии с указанным положением на ГИБДД, в частности, возложено:

- регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий;

- изучение условий движения, принятие мер по совершенствованию организации движения транспортных средств и пешеходов, согласование в установленном порядке проектов организации дорожного движения в городах и на автомобильных дорогах;
 - разработка предложений по повышению безопасности дорожного движения, в том числе совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, юридическими лицами и общественными объединениями.
- Однако реализация многих функций по организации дорожного движения ГИБДД, городскими коммунальными органами затруднена опять же из-за отсутствия по вышеуказанным причинам многих законных и подзаконных нормативных актов на разных уровнях. Кроме того, отсутствие нормативных документов не позволяет осуществлять финансирование этих работ, определять их источники на различных уровнях исполнительной власти.

Интеллектуальные транспортные системы (ИТС).

При современном уровне автомобилизации одной из важнейших составляющих совершенствования организации дорожного движения является внедрение технологий организационного управления движением с использованием современных информационно-телекоммуникационных и телематических технологий.

Существующие и разрабатываемые локальные или технологически ограниченные ведомственные системы информационного сопровождения и контроля за деятельностью сегментов транспортно-дорожного комплекса обеспечивают в ряде случаев эффективное решение узкого перечня задач. При этом отсутствие единых государственных стандартов развития аналогичных систем ограничивает возможность их интеграции с целью создания единой управляющей платформы, в которой принципы управления выходят на новый качественный уровень - уровень прогнозного управления, т. е. управления, основанного на предвидении ситуации по всем показателям деятельности транспортно-дорожного комплекса.

Повысить эффективность управления транспортно-дорожным комплексом (региона, города, дорожной сети), т. е. обеспечить требуемый уровень безопасности, организации дорожного движения и заданного качества контроля за состоянием дорожной сети, можно за счет применения комплекса автоматизированных информационных управляющих подсистем, функционально и технически объединенных в интеллектуальные транспортные системы.

Однако на текущий момент в России ИТС как таковая не регламентируется ни одним государственным стандартом. Отсутствуют стандарты, регулирующие отношения в области информации, коммуникаций и систем управления.

ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ». Проблемы платных дорог.

Удовлетворить требования, касающиеся существующей нормативной базы в области транспортно-дорожной отрасли, должен был, по мнению законодателя, принятый в начале ноября 2007 г. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ». В нем рассмотрены вопросы платных дорог, которые, как сегодня принято считать, решат проблемы повышения пропускной способности дорог и улиц и безопасности движения транспортных потоков. Однако в данном законе полностью проигнорированы современные тенденции и накопленный в этом направлении зарубежный опыт. В руководствах по организации дорожного движения зарубежных стран сказано, что «платная дорога» - это эффективный самокупаемый инструмент для оптимального распределения транспортных потоков по параллельным маршрутам. Плата за проезд по таким дорогам идет на поддержание их в отличном транспортно-эксплуатационном состоянии. На строительство же дороги этих денег хватать не может, поэтому расходы на строительство несет государство. В законе «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» платная автомобильная дорога определяется как «автомобильная дорога, использование которой осуществляется на платной основе в соответствии с настоящим Федеральным законом». При этом о ее значении в долевом распределении автомобильного трафика не говорится ни слова.

Закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» стал замыкающим документом в цепочке принятых ранее, на разных исторических этапах, правовых актов различной юридической силы. Так, Постановлением Правительства РФ от 27.08.99 г. №973 были утверждены «Временные правила организации эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог и дорожных объектов» и «Временные правила определения стоимости проезда по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам и использования взимаемых за проезд средств». Позже распоряжением Минтранса России от 19.05.2003 г. № ОС-435-р была утверждена документ «Методика расчета размера платы за проезд по платным автомобильным дорогам и дорожным объектам. Порядок ее взимания и пересмотра. Определение потребительского спроса». Его разработали во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 27.08.1999 № 973. Также распоряжением Минтранса России от 13.08.2003 г. № ИС-728-р были утверждены «Методические рекомендации по строительству и размещению пунктов взимания платы за проезд». И наконец, Правительство РФ своим Постановлением от 19.01.2010 г. № 18, утвердило «Правила оказания услуг по организации проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, платным участкам таких автомобильных дорог».

Платные дорожные объекты в России уже есть. В частности, это автодорожный мост через Дон у села Семилуки в Воронежской области, автомобильная дорога Москва — Воронеж «Дон» на участке обхода села Хлевное протяженностью 20 км в Липецкой области. Положительным моментом здесь является сокращение затрат на эксплуатацию автотранспорта, перевозку грузов и пассажиров, а отрицательным — тот факт, что при введении платы за

проезд на двух мостовых переходах в течение первых 5 лет эксплуатации удалось собрать только 30% от суммы, требуемой на содержание этих объектов.

В 1998 г. в Саратовской области, у станции Зоринской на окраине Саратова, был открыт платный путепровод. В первый месяц эксплуатации по нему в будни проходило 3-3,4 тыс. автомашин, а в выходные - 5,2-6,2 тыс. Это составляет приблизительно 70 % общего транспортного потока. Согласно оценкам Комитета по дорожно-транспортному строительству и эксплуатации дорог при правительстве Саратовской области, коммерческая эксплуатация Зоринского путепровода дала финансовую возможность дополнительно ремонтировать до 20 км дорог Саратовской области в год. Казалось бы, это положительный результат, который подтверждает жизнеспособность идеи коммерциализации дорожной отрасли России. Но одним из самых больных вопросов стала плата за проезд.

На основе тщательного социологического исследования цена проезда была установлена в зависимости от типа транспортного средства: легковые машины — 3 руб., грузовые — 5, большегрузные автомобили — 10 и автобусы — 1 руб. Часть водителей с этим смирились, как и с тем, что путепровод эксплуатируется в режиме взимания платы со всех граждан, за исключением водителей специального транспорта (МВД, МЧС, пожарной охраны, скорой помощи и некоторых других спецслужб и силовых подразделений). Но у определенной части пользователей данное решение вызвало отрицательную реакцию, поскольку при введении платы не были предусмотрены льготные проездные билеты различных типов для водителей, работающих в зоне моста, для дачников и местных жителей. Не был предусмотрен бесплатный проезд для инвалидов и ветеранов войн. Кроме того, предприятия, служебный транспорт которых постоянно следовал по мосту, могли перечислять средства за это в безналичной форме без особого для себя ущерба. Очевидно, что за теми, кто руководит эксплуатацией таких объектов и взиманием платы, необходим грамотный и непредвзятый контроль налоговых органов и прокуратуры.

Правовое обеспечение коммерциализации дорожных объектов входит в определенное противоречие со ст. 27 Конституции РФ. Более того, как показал опыт саратовцев, сам путепровод находится в федеральной собственности, а конкретные решения (в частности, по установлению размеров платы за проезд) принимаются на уровне регионального правительства. Между тем необходимо строгое законодательное разграничение прав собственности и полномочий между федеральными и региональными органами власти.

В связи с введением платного проезда необходимо в деталях предусмотреть обеспечение безопасности движения в районе пунктов взимания платы. Опыт коммерческой эксплуатации саратовского путепровода показал, что, как ни парадоксально, количество ДТП и нарушений ПДД в первые месяцы осталось примерно таким же, как и на существующем ранее железнодорожном переезде. Это связано с психологией водителей, с механизмом и технологией взимания платы.

Участникам движения была предложена новая, непривычная система проезда: остановка у шлагбаума, плата, ожидание открытия шлагбаума и т. д. Многие впервые столкнулись с такого рода сервисом. По разным причинам - от волнения или по неопытности - одни наезжали на шлагбаумы и ломали их, другие старались проскочить за впереди идущим транспортным средством, не произведя оплаты. Но шлагбаум закрывался, следствием чего было повреждение автомобиля или шлагбаума.

Косвенной причиной некоторых нарушений стал скоростной режим. На путепроводе были установлены знаки, ограничивающие скорость движения до 60 и 40 км/ч, и указатель зоны оплаты. Однако для обеспечения безопасности перед въездом в зону оплаты необходимо устанавливать знаки, ограничивающие скорость до 5 км/ч. Кроме того, за 15-20 метров до места оплаты следует сделать разметку в виде сплошных линий, запретив водителям перестройку в непосредственной близости от кабин.

Самоокупаемость дорожных объектов и использование их в качестве источника финансирования содержания дорог - это реальное направление действий, диктуемое сегодняшними экономическими условиями. Но не следует забывать накопленный в этом вопросе российский и зарубежный опыт.

Интегрированный подход. Концепция государственной стратегии в сфере ОДД и транспортного планирования.

Для оперативного управления и проведения слаженной государственной политики в рассматриваемой сфере необходимо разработать и принять документ, который бы определял государственные стратегические меры по выводу деятельности в сфере ОДД и транспортного планирования на лидирующие позиции. Кроме того, данный документ должен определять объемы финансирования конкретных мероприятий, направленных на оптимальное использование потенциала дорожных сетей российских городов. Таким документом может стать Концепция государственной стратегии в сфере организации дорожного движения и транспортного планирования в городах.

Концепция ляжет в основу разработки и принятия программ по развитию дорожных сетей в городах страны. Разработка таких программ требует основательного пересмотра сложившейся системы транспортного планирования, серьезных финансовых затрат и времени, поскольку технологии, временные рамки и расчетные показатели программ развития будут значительно отличаться от тех, что заложены в генеральных планах городов. В настоящее время отсутствие таких программ и планов переводит задачи среднесрочного планирования развития дорожной сети в плоскость оперативного управления процессом принятия решений, основанного либо на коллегиальном принципе, либо на принципе единоначалия. Подобные же принципы формирования транспортной политики размывают ответственность за конечный результат или ведут к принятию ошибочных решений.

На сегодняшний день муниципальные службы не в состоянии системно осуществлять процесс транспортного планирования. Необходим максимально функциональный документ, который был бы не столько продолжением уже созданных документов генерального планирования, сколько своего рода руководством для оперативного принятия среднесрочных управленческих решений, касающихся транспортного планирования городов, использования потенциала автотранспортных систем и улучшения транспортной ситуации в городах.

Концепция должна определять цель, задачи, приоритеты, основные направления формирования государственной политики в сфере ОДД и транспортного планирования. Ее цель - повышение качества жизни населения путем обеспечения надежности, безопасности, устойчивости, адаптивности и эффективности функционирования транспортных систем в городах.

Таким образом, изучение содержания и практического применения нормативных актов, касающихся организации дорожного движения и транспортного планирования убедительно свидетельствует о необходимости внесения изменений в существующее законодательство и разработки новой нормативной системы в этой сфере. Только так будет обеспечена максимальная эффективность функционирования транспортно-дорожного комплекса, повышен уровень удовлетворения потребностей экономики и населения в транспортных услугах, разделены полномочия, определена ответственность всех уровней власти по вопросам организации дорожного движения.

***Литература: И. Н. ПУГАЧЕВ, канд. техн. наук, доцент, Т. Е. ГРОМЮК, ст. науч. сотрудник Тихоокеанского государственного университета (Хабаровск). Город и транспорт. Нормативно-правовое обеспечение деятельности по организации дорожного движения и транспортному планированию в городах.**

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

Для разработки КСОДД, анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования проводился по следующим документам:

1. Программные и стратегические документы в части развития транспортной инфраструктуры (Проект организации дорожного движения по улицам г.о. Тейково Ивановской области, Постановление администрации г.о. Тейково от 16.08. 2016 № 456 «Об утверждении программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа Тейково Ивановской области на 2016-2025 годы», Постановление администрации г.о. Тейково от 19.02.2015 № 105 «Об утверждении муниципальной долгосрочной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в г.о. Тейково Ивановской области на 2015-2020 годы»).

2. **Документы территориального планирования.** (Генеральный план городского округа Тейково утвержден решением городского муниципального Совета 25.11.2005 года № 102, Решение муниципального городского Совета городского округа Тейково от 24.11.2006 № 164 «Об утверждении Правил землепользования и застройки городского округа Тейково»).

В процессе анализа производится координация мероприятий и планов развития транспортной инфраструктуры.

ПРЕДМЕТ АНАЛИЗА - организационная деятельность органов местного самоуправления по ОДД. Перспективы и планы развития территории.

ГЛАВНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ АНАЛИЗА– сводный перечень мероприятий по развитию автомобильной транспортной инфраструктуры в составе планов федерального, регионального и местного значения с актуализацией параметров.

Также на стадии координации мероприятий данный анализ является началом разработки рекомендации по внесению изменения в программные документы и документы территориального планирования.

В ходе изучения и анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования основные направления по развитию автомобильной транспортной инфраструктуры определить:

1. Организация дорожного движения в соответствии с целями социально-экономического и территориального развития города.
2. Организация пропуска прогнозируемого потока тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств (по территории города и объездной дороге).
3. Оптимизация системы пассажирских перевозок.
4. Совершенствование маршрутного ориентирования, организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов.
5. Повышение безопасности дорожного движения.
6. Повышение пропускной способности дорог. Оптимизация парковочного пространства.

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

Автомобильные дороги объединяются в сеть автомобильных дорог, которая представляет собой взаимосвязанную систему автомобильных дорог, каждая из которых, выполняет свою функцию обеспечения движения транспортного потока и функцию доступа к начальным и конечным точкам движения. Автомобильные дороги классифицируются по административной принадлежности, условиям пользования, функциональному назначению, классам автомобильных дорог и техническим категориям. Административная классификация в определенной степени определяет характер обслуживаемых связей.

По административной классификации автомобильные дороги города являются дорогами местного значения, городского округа, и обеспечивают транспортные связи в границах городского округа, межмуниципальные, а также населенных пунктов в границах Тейковского муниципального района.

Класс автомобильной дороги является характеристикой автомобильной дороги, определяющей условия движения и условия доступа. Улично-дорожная сеть города – это автомобильные дороги обычного типа, имеющие единую проезжую часть, доступ, на которые возможен через пересечения и примыкания в разных и одном уровне.

Категория автомобильной дороги отражает принадлежность автомобильной дороги соответствующему классу и служит для определения технических параметров автомобильной дороги.

Автомобильные дороги по транспортно-эксплуатационным качествам и потребительским свойствам разделяют на категории в зависимости от:

- количества и ширины полос движения;
- наличия центральной разделительной полосы;
- типа пересечений с автомобильными, железными дорогами, трамвайными путями, велосипедными и пешеходными дорожками;
- условий доступа на автомобильную дорогу с примыканий в одном уровне.
- условий доступа незащищённых и немеханизированных пользователей.

Планировочная структура города, развитие дорожной сети и совершенствование дорожного покрытия происходило на ландшафте исторического центра, которая в значительной степени сохранилась до сих пор. Кроме того, к центру города примыкают территории частных домовладений с улично-дорожной сетью грунтовых дорог. В итоге существующая дорожная сеть имеет различные типы покрытий и транспортно-эксплуатационные показатели. Общая протяженность дорог общего пользования местного значения составляет 114,652 км, в том числе дорог с усовершенствованным покрытием 30,979 км, с переходным покрытием (щебеночным) – 5,538 км., грунтовых – 78,135 км.

Автомобильные дороги с твердым покрытием имеют две полосы движения. Ширина улиц в красных линиях колеблется от 7,0 м (ул. Мохова) до 14,0 м (ул. Октябрьская). Класс и категория автомобильных дорог общего пользования местного значения с асфальтобетонным покрытием на территории г.о. Тейково приведены в **Таблице 2**.

Пересечения и примыкания автомобильных дорог спроектированы в одном уровне и имеют нерегулируемое движение. Движение транспортных средств организуется в соответствии с Правилами дорожного движения с использованием дорожных знаков и разметки. По типу пересечения и примыкания автомобильные дороги имеют крестообразные пересечения, Т-образные примыкания. Число пересекаемых дорог пересечения в одном уровне – 3,4. Выбор типа пересечения и примыкания дорог в одном уровне производится с учетом их категории, административного и функционального назначения, расчетной интенсивности движения на главной и второстепенной дорогах, а также съездах и выездах и технико-экономического обоснования. Для обеспечения безопасности движения и повышения пропускной способности пересечения в одном уровне оборудованы техническими средствами организации движения.

Пересечения и примыкания, а также обустройство их дорожными знаками отражены в **Приложении 1** (Проект организации дорожного движения по улицам г.о. Тейково Ивановской области).

6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории городского округа Тейково, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Существующая организация движения транспортных средств и пешеходов на территории г.о. Тейково осуществляется по дорогам общего пользования местного значения, в соответствии с «Проектом организации дорожного движения по улицам городского округа Тейково Ивановской области», и обеспечивается ТСОДД непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки (дорожные знаки, дорожная разметка, *светофоры* и направляющие устройства). Неуправляемые дорожные знаки, разметка проезжей части и направляющие устройства обеспечивают постоянный порядок движения. Размещение технических средств организации дорожного движения отражено в ПОДД. **Приложение 1**.

На улично-дорожной сети города все примыкания и съезды (точки сопряжения дорог) расположены в одной плоскости, т.е. имеют пересечение в одном уровне.

Автобусы, как вид автомобильного транспорта, представляет собой основу городского транспорта, обеспечивающим подвижность населения в социальной, производственной и рекреационной сферах.

Положение об организации регулярных перевозок по муниципальным маршрутам регулярных перевозок утверждено постановлением администрации г.о. Тейково от 16.03. 2016 № 118 «Об организации регулярных перевозок

по нерегулируемым тарифам автомобильным транспортом и легковыми такси на территории городского округа Тейково Ивановской области». Организация движения пассажирского транспорта урегулирована с ПОДД.

Маршрутные транспортные средства для обеспечения регулярных перевозок пассажиров и багажа осуществляют движение по нерегулируемым тарифам по муниципальным маршрутам регулярных перевозок, и представляют собой автобусы марки ПАЗ 32054 и их модификации, малого класса (6,0 – 7,5 м) с общим количеством мест 22/15.

В настоящее время в Реестре муниципальных маршрутов регулярных перевозок городского округа Тейково Ивановской области утверждены 3 маршрута. Движение автотранспорта осуществляется по автомобильным дорогам общего пользования с асфальтобетонным покрытием, протяженность маршрутов в прямом направлении составляет – 27,7 км., количество промежуточных остановок - 34, время простоя на конечной остановке - 5 мин., расстояние между остановками от 300 м. до 700 м. Территориальная доступность остановочных пунктов обеспечивается.. Опасные участки на маршруте движения пассажирского транспорта: неохраняемые ж/д переезды – 1, автомобильные мосты – 4.

Муниципальные маршруты проходят вблизи пассажирообразующих и пассажиропоглощающих пунктов: жилых массивов, предприятий, культурно-бытовых учреждений, торговых центров, мест массового отдыха, железнодорожной и автостанции, промежуточные остановки на маршрутах оснащены посадочными площадками, специальными площадками (карманами) для заезда автобусов и автопавильонами для пассажиров.

Количество подвижного состава удовлетворяет спрос населения в пассажирских перевозках.

7. Результаты анализа параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств

7.1. Результаты анализа параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры)

При формировании информации о состоянии дорожного движения в первую очередь необходимы данные, характеризующие транспортный поток.

Многолетний зарубежный и отечественный опыт научных исследований и практических наблюдений за

транспортными потоками позволил выделить наиболее объективные показатели. По мере совершенствования методов и аппаратуры для исследования транспортных потоков номенклатура показателей, используемых в организации дорожного движения, продолжает развиваться. Наиболее часто применяемыми являются: **скорость, плотность и интенсивность** движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры.

Скорость.

Скорость движения V_a является важнейшим показателем, так как представляет целевую функцию дорожного движения.

Получение таких пространственных характеристик для множества движущихся автомобилей является сложным, так как требует непрерывной автоматической записи скорости на каждом из них. В практике организации движения принято оценивать скорость движения транспортных средств мгновенными ее значениями V_a , зафиксированными в отдельных типичных сечениях (точках) дороги.

Скорость сообщения V_c является измерителем быстроты доставки пассажиров и грузов и определяется как отношение расстояния между пунктами сообщения ко времени нахождения транспортного средства в пути (времени сообщения). Этот же показатель применяется для характеристики скорости движения автомобилей по отдельным участкам дорог.

Темп движения является показателем, обратным скорости сообщения, и измеряется временем в секундах, затрачиваемым на преодоление единицы длины пути в километрах. Этот измеритель весьма удобен для расчетов времени доставки пассажиров и грузов на различные расстояния. Мгновенная скорость транспортного средства и соответственно скорость сообщения зависят от многих факторов и подвержены значительным колебаниям.

На автомобильных дорогах общего пользования местного значения, в границах города скоростной режим ограничивается Правилами дорожного движения.

Однако реальные дорожные условия вносят существенные поправки в фактический диапазон наблюдаемых скоростей движения. Уклоны, криволинейные участки, расстояние (дальность) видимости на дороге и ширина полосы, т. е. "коридора", дорожная обстановка (дорожные знаки, искусственные неровности, неровности покрытия дороги, другие элементы дорожных условий) вызывают снижение скорости как из-за ограниченности динамических свойств автомобилей, так и, главным образом, в связи с необходимостью обеспечения их устойчивости на дороге. Эти объективные факторы особенно сказываются на скорости автомобилей.

В среде городской улично-дорожной сети насыщенных пешеходными переходами, искусственным неровностям для принудительного ограничения скорости движения транспортных средств, и в зависимости от технической характеристики дороги (значения ширины полосы движения), амплитуда скоростного режима составляет:

- для легковых автомобилей – 35-55 км/ч;

- для грузовых автомобилей и автобусов – 30-50 км/ч;
- для крупногабаритных грузовых автомобилей - 30-40 км/ч.

Плотность сети магистральных улиц и дорог должна приниматься на расчетный срок 2200 — 2400 м/км², а плотность сети общественного транспорта 1500 — 2000 м/км² в зависимости от планировочной структуры города.

Интенсивность движения - это количество транспортных средств, проходящих через какое-либо сечение или отрезок дороги за единицу времени. **Наиболее часто в качестве промежутка времени принимается один час, и, соответственно, интенсивность движения определяется как авт/час.**

Одной из основных особенностей изменения интенсивности движения является ее неравномерность во времени и пространстве. Распределение интенсивности движения по временным периодам определяется целями поездок и их частотой. Пространственное распределение интенсивности движения связано с распределением грузо - и пассажирообразующих пунктов, их концентрацией и мощностью.

Интенсивность движения U , авт/ч равна числу автомобилей, проходящих сечение дороги за единицу времени. При высоких интенсивностях движения использует более короткие интервалы времени. Интенсивность движения измеряется наиболее просто: подсчитывают число n автомобилей, проходящих через сечение дороги за заданную единицу времени T , затем вычисляют частное $U = n/T$.

Используют дополнительно следующие термины.

Объем движения – число автомобилей, пересекших сечение дороги в заданную единицу времени. Объем измеряется числом автомобилей.

Часовой объем движения – число автомобилей, прошедших через сечение дороги в течение часа.

Уличнодорожная сеть г.о. Тейково и существующая организация дорожного движения обеспечивает пропуск пешеходных и транспортных потоков без задержек, а также пропуск крупногабаритного и тяжеловесного транзитного транспорта, по всем направлениям, в том числе на магистральных автомобильных дорогах регионального значения пересекающих территорию города (Р-152 (Ростов – Иваново - Нижний Новгород), К-67 (Тейково - Гаврилов Посад).

В связи с высокой стоимостью исследовательских работ и отсутствием денежных средств в бюджете города, КСОДД разрабатывалась работниками отдела городской инфраструктуры администрации г.о. Тейково без привлечения сторонних специализированных организаций, параметры дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), не изучались.

7.2. Параметры движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметры размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств

7.2.1. Параметры движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры)

Основными видами транспорта в РФ являются железнодорожный, автомобильный, авиационный, трубопроводный, морской и речной.

Сфера применения автомобильного транспорта в России — внутригородские, пригородные и внутрирайонные грузовые и пассажирские перевозки, в также перевозки грузов на средние и дальние расстояния.

Особый вид транспортных средств – это маршрутное транспортное средство (ТС). Оно обладает особым статусом на дороге. «Маршрутное транспортное средство» — транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

На улично-дорожной сети, в границах городского округа Тейково, перевозка пассажиров городским наземным электрическим транспортом не осуществляется.

Основные характеристики автомобильного пассажирского Подвижного состава зависят: автобусы — от габаритной длины и количества мест.

<u>Автобусы</u>	<u>Габаритная длина</u>
Особо малые	до 5 м
Малые	6-7,5 м
Средние	8-9,5 м
Большие	10,5 м
Сочлененные	более 16,5 м

Автобусы, предназначенные для внутригородского и пригородного общественного транспорта, называют городскими, а предназначенные для междугородных перевозок – междугородными и туристическими. Число мест в автобусах в зависимости от назначения составляет 10–80.

По длине и количества мест автобусы разделены на следующие классы:

- особо малый (до 5 м) - 10 мест;
- малый (6,0 – 7,5 м) - 22/15 мест; (ПАЗ 32054);
- средний (8,0 – 9,5 м) - 25/35 (ПАЗ 4234);
- большой (10,5 – 12,0 м) - 35/75 мест;
- особо большой (сочлененный) (16,5 м и более).

Количество мест, указанное через дробь, означает: числитель - места для размещения пассажиров сидя, знаменатель - места для размещения пассажиров стоя.

На территории г.о. Тейково улично-дорожная сеть для движения маршрутных транспортных средств утверждена распоряжением администрации г.о. Тейково от 24.02.2012 № 105 «Об утверждении перечня магистральных улиц и улиц с указанием маршрутов движения общественного транспорта». Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам утвержден распоряжением администрации г.о. Тейково от 12.03.2012 № 132 «Об утверждении Реестра регулярных муниципальных маршрутов г.о. Тейково» (в ред. от 30.12.2015 № 644).

Подвижный состав, осуществляющий перевозку пассажиров на улично-дорожной сети города, характеризуется: автомобильный, транспортный, общего назначения, автобусы для перевозки пассажиров.

Класс подвижного состава: малый (6,0 – 7,5 м) - 22/15 мест. Общее количество транспортных средств на маршрутах города – 16 единиц.

При разработке маршрутов движения пассажирского транспорта, а также по результатам проведенного обследования пассажирских потоков на городских маршрутах пассажирского автомобильного транспорта г.о. Тейково Ивановской, установлены оптимальные нормы времени рейса и пробега между контрольными пунктами, а в границах внутрисамого значения, интервал (частота) движения маршрутных транспортных средств определен в пределах до 10-15 мин.

Муниципальные маршруты пассажирских перевозок обеспечивают передвижение жителей от мест приложения труда до мест работы, затраты времени не превышают 30 минут.

7.2.2. Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры)

На основании п. 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, "Парковка (парковочное место)" - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и

(или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

При обустройстве машиномест, не менее 10% от их общего количества, предусматриваются парковки автомобилей инвалидов.

Объекты хранения личного автотранспорта граждан – 8 гаражно-строительных кооперативов (ГСК), 4 платных автостоянки.

Обеспеченность объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для парковки автомобилей посетителей составляет 90%.

Постановлением администрации г.о. Тейково определены участки дорог общего пользования для организации бесплатных парковок, кроме того, места стоянок и ожидания для легковых такси.

Всего на пути магистральных улиц расположено 9 парковок, для легковых такси – 4. Объекты социального значения (ОБУЗ Тейковская ЦРБ, здание УПФР пл. Ленина д. 1), торговые центры обустроены местами для парковки транспортных средств инвалидов.

Вопросы организации парковок (парковочных мест) в пределах земельных участков, которые не отнесены к дорогам и территориям общего пользования, а находятся в собственности (пользовании) собственника земельного участка, осуществляются ими самостоятельно.

Расстановка автомобилей на стоянках линейного типа - продольная, на площадках - различная, в зависимости от площади и требуемой емкости стоянки.

В последние годы в связи с ростом автомобилизации повысилась численность культурно-бытовых поездок в центр города из пригородной зоны и близлежащих населенных пунктов. Тем не менее, культурно-бытовые объекты, торговые центры обеспечивают размещение транспортных средств. Вопрос формирования "перехватывающих" автостоянок не рассматривался.

8. Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков

Автомобильный транспорт общего пользования, удовлетворяющий население в перевозках пассажиров и багажа в сети муниципальных маршрутов регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам на территории города, представляет собой модификации автобусов моделей ПАЗ 32054, малого класса (6,0 – 7,5 м) с общим количеством мест

22/15. Перевозки по маршрутам регулярных перевозок осуществляет индивидуальный предприниматель по договору заключенного по итогам проведенного конкурса. Количество подвижного состава удовлетворяет спрос населения в пассажирских перевозках.

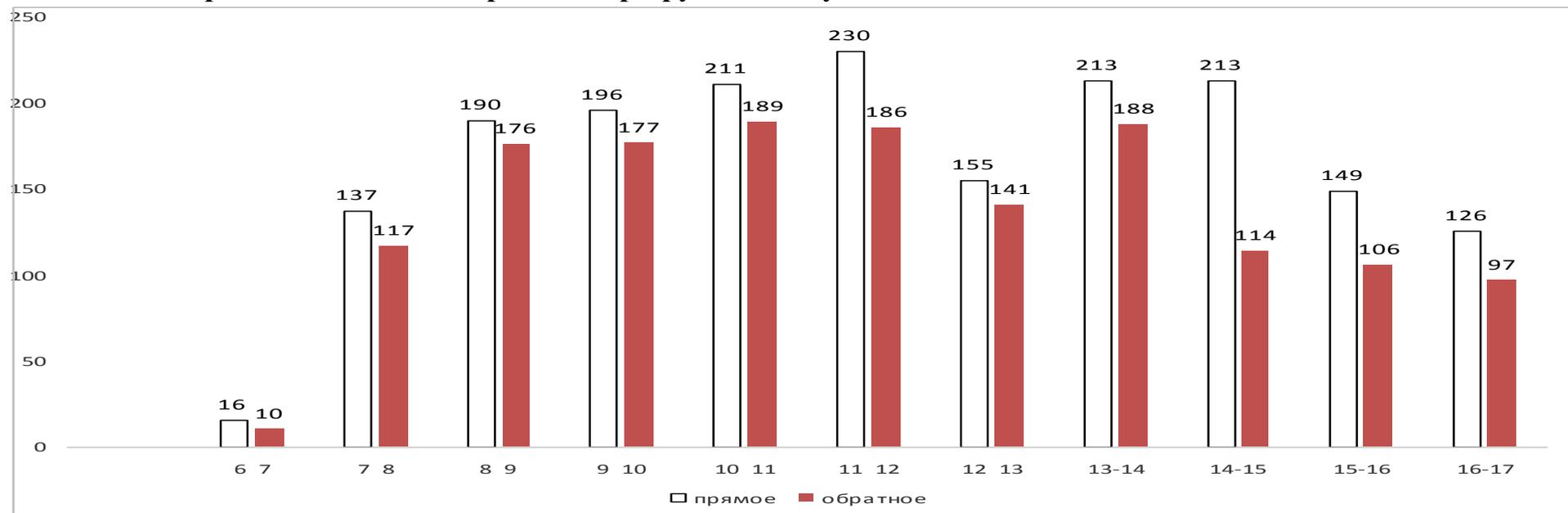
Транспортный спрос населения города Тейково Ивановской области на городские пассажирские перевозки полностью удовлетворен.

В настоящее время в Реестре муниципальных маршрутов регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам городского округа Тейково Ивановской области утверждены 3 маршрута.

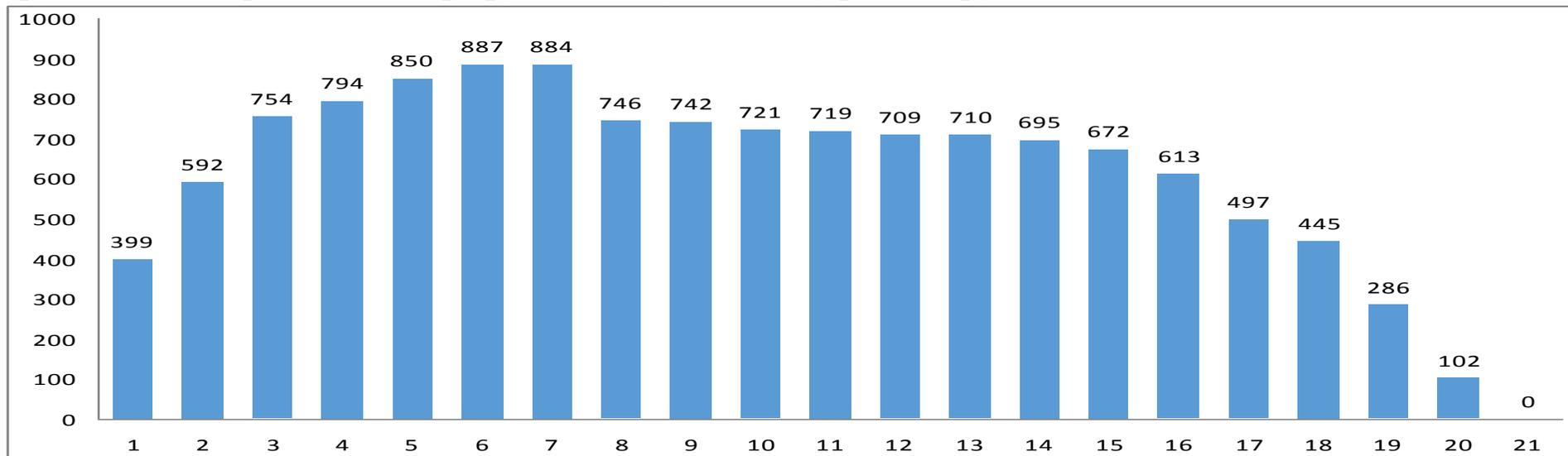
Анализ среднего показателя пассажиропотока в будние дни приведен в диаграммах.

На маршруте № 1:

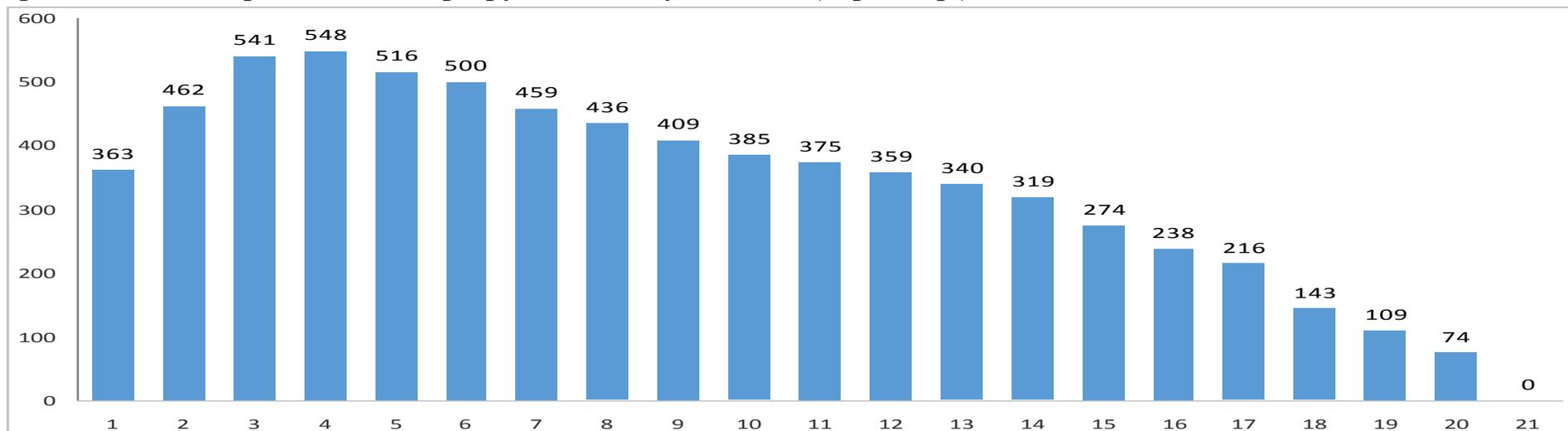
Количество перевезенных пассажиров на маршруте №1 в будние дни



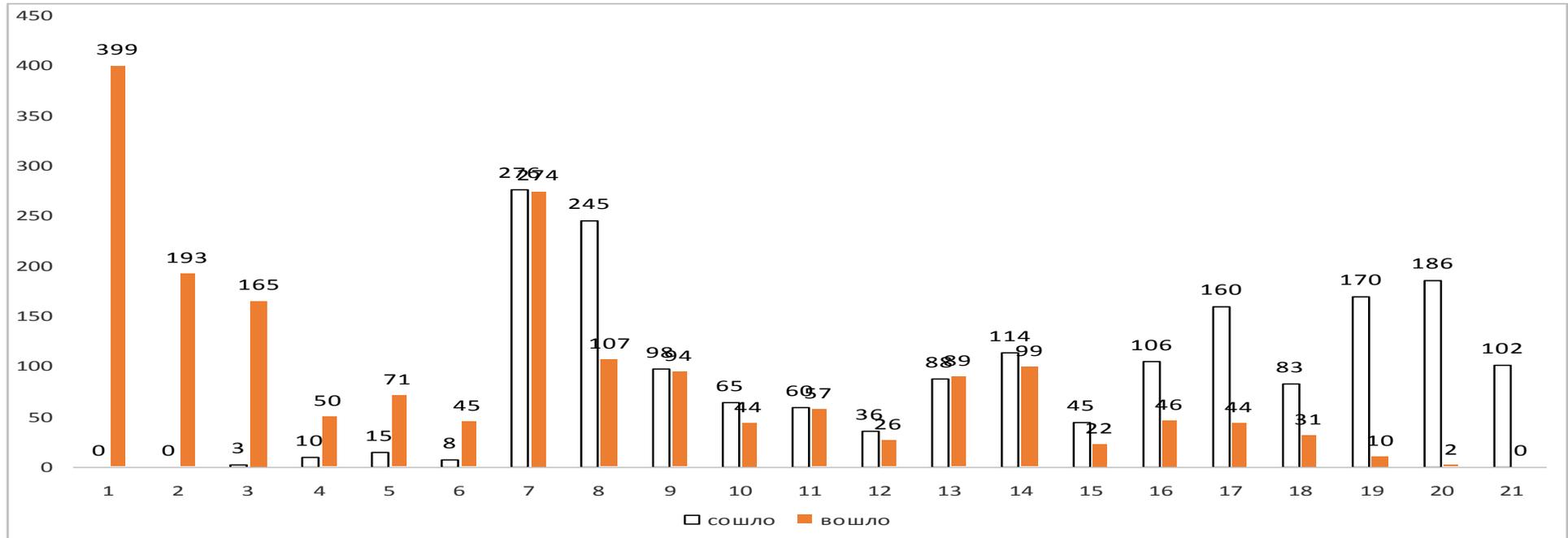
Средний пассажиропоток на маршруте № 1 в будние дни (прям. напр.)



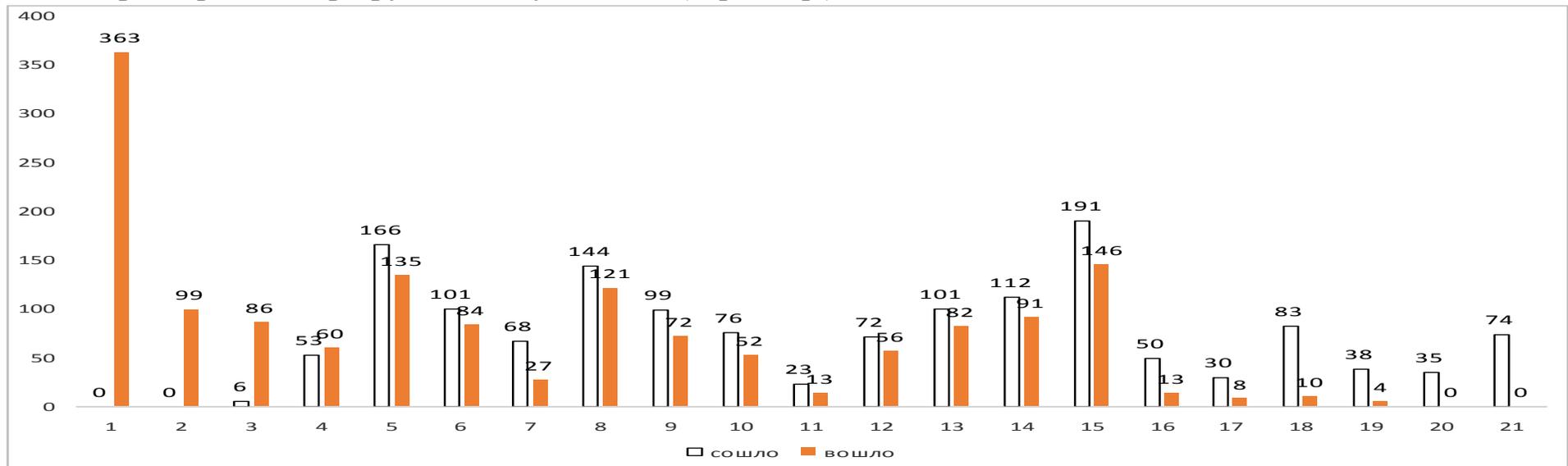
Средний пассажиропоток на маршруте № 1 в будние дни (обр. напр.)



Пассажиоборот на маршруте №1 в будние дни (прям. напр.)

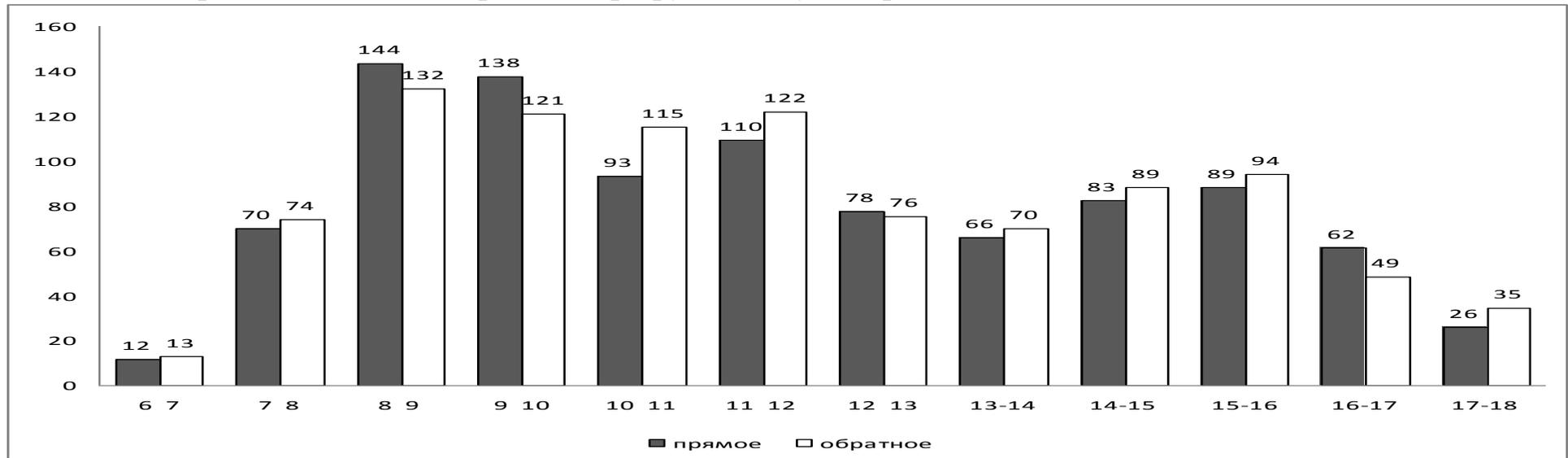


Пассажиоборот на маршруте №1 в будние дни (обр. напр.)

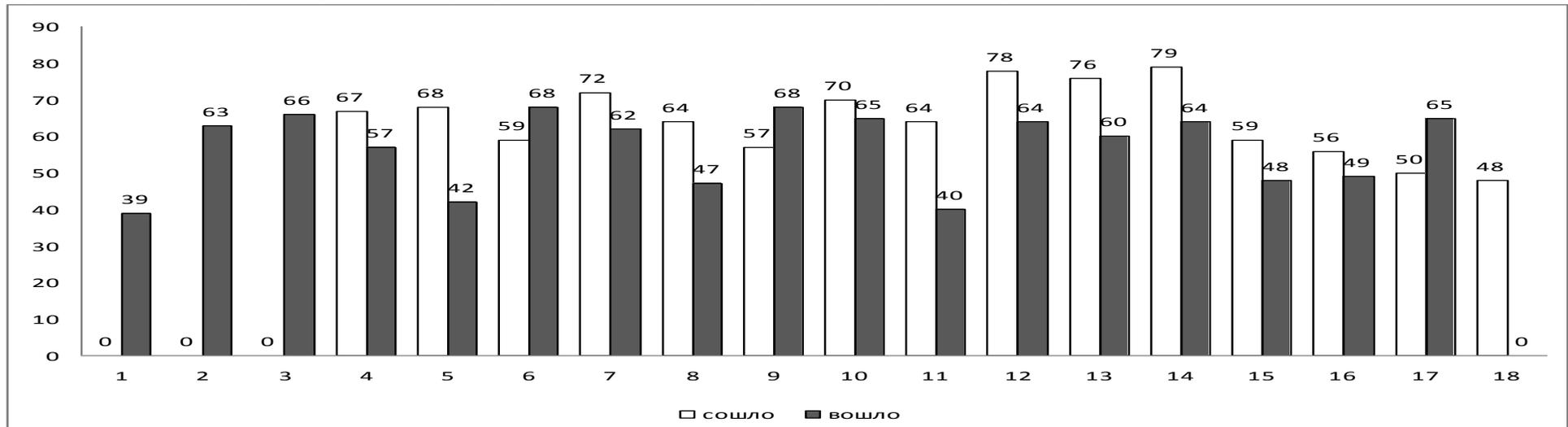


На маршруте № 2:

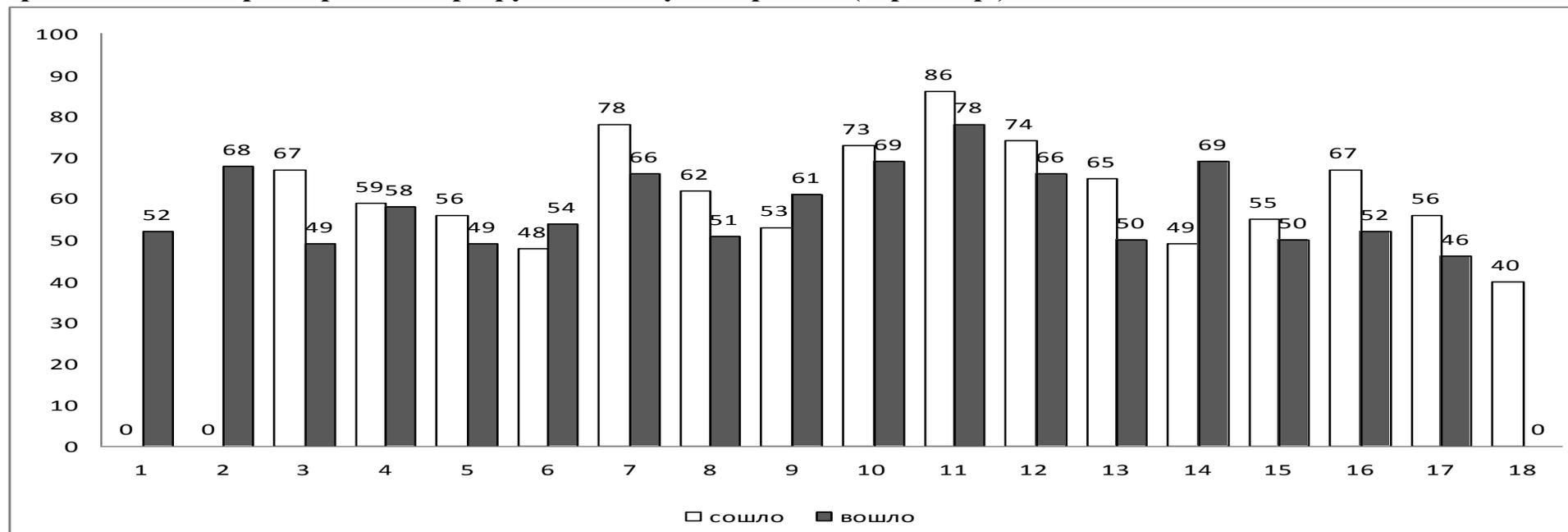
Количество перевезенных пассажиров на маршруте № 2 будни среднее



Средний пассажирооборот на маршруте № 2 в будни среднее (прям. напр.)



Средний пассажирооборот на маршруте № 2 в будни среднее (обр. напр.)



Маршрут № 3 «пос. Комсомольский – город Тейково (ул. Матросова)» обслуживается 1 автобусом по отдельному графику движения.

На территории г.о. Тейково имеются малые, средние и крупные предприятия, по роду своей деятельности осуществляющие перевозки товаров и грузов. По данным статистического наблюдения предприятиями крупного и среднего предпринимательства в 2017 году перевезено грузов – 55,3 тыс.т., а грузооборот составил - 1378,9 тыс. т/км. Основными типами транспортировки грузов являются маятниковые, веерные маршруты. Диаграммы грузопотоков предприятий не изучались. Движение отгруженного товара собственного производства предприятий осуществляется по дорогам общего пользования в направлении городов Иваново, Ростова, Владимира.

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

Мониторинг условий дорожного движения и анализ загрузки пересечений и примыканий дорог со светофорным

регулированием не осуществлялся.

На автомобильных дорогах общего пользования местного значения, в границах городского округа Тейково Ивановской области, пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием нет.

Проектным решением, **в части организация светофорного регулирования**, будут следующие участки улично-дорожной сети на магистральных улицах в местах со сложной дорожной обстановкой, пересечения транспортных и пешеходных потоков:

1. Пешеходный переход. Пересечение улиц Социалистическая и 8 Марта.
2. Пешеходный переход. Пересечение улиц Октябрьская, Мохова, Сергеевская.
3. Пешеходный переход. Пересечение улиц 1-я Комсомольская – Октябрьская (Пл. Ленина).

Корректировка данного пункта, анализом условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием будет выполнена после введения светофорного регулирования.

10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее - ТСОДД)

Технические средства организации движения по их назначению можно разделить на две большие группы. К первой относятся технические средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их необходимых параметров. Это – дорожные знаки, дорожная разметка, *светофоры* и направляющие устройства.

К второй группе относятся средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному алгоритму. Это – дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов АСУД, средства диспетчерской связи и т. д.

Улично-дорожная сеть города обустроена техническими средствами организации дорожного движения в соответствии с «Проектом организации дорожного движения по улицам городского округа Тейково Ивановской области».

В 2008 году по основным магистральным улицам, расположенным на территории города разработаны проекты организации дорожного движения, корректировка которого проводилась в 2012, 2015, 2018 годах. В 2015 году разработан ПОДД по улицам м. Красные Сосенки: Советской Армии, 70 лет Октября, Гвардейская, Молодежная, Неделина, Новоженова.

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения) требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, на территории г.о. Тейково соответствуют.

В рамках реализации проекта организации дорожного движения (ПОДД) продолжается замена и установка знаков дорожного движения, нанесение дорожной горизонтальной разметки, обустройство пешеходных переходов в соответствии с новыми национальными стандартами

Совершенствование организации маршрутного ориентирования базируется на существующей системе, которая состоит из 654 знаков на основных маршрутах транспортных потоков, требуется установить в соответствии с ПОДДД - 1027 знаков, подлежит демонтажу более 122 знаков. Кроме того, на заседании комиссии по безопасности дорожного движения при администрации г.о. Тейково обсуждаются вопросы, диктующие необходимость дополнительного устройства пешеходных переходов, корректировки организации дорожного движения и установки дорожных знаков. При реализации ПОДД и решений заседания комиссии количество знаков со стационарной информацией увеличится до – 1750. Размещение ТСОДД обеспечивающие постоянный порядок движения отражены в ПОДД. Приложение 1 к КСОДД.

11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

Организация дорожного движения - комплекс инженерно-технических и организационных мероприятий, направленных на максимальное использование транспортными потоками возможностей, представляемых геометрическими параметрами дороги и её состоянием.

Она включает:

- размещение и разделение транспортных потоков по ширине проезжей части и направлениям движения, ориентирование водителей о направлении движения;
- разделение потоков на группы автомобилей, следующих с разными скоростями;
- разделение траекторий движения на сложных участках;
- обеспечение возможности перехода с одной полосы на другую и т.п.

К организации движения относится также информация о наиболее целесообразных маршрутах и условиях движения.

Основным и преимущественным видом транспорта на территории города является автомобильный транспорт.

Из-за расположения города на пути следования к магистральным автодорогам федерального значения, дороги местного осуществляют пропуск всех типов транзитного транспорта.

В целях уменьшения вероятности конфликтов между отдельными типами транспортных средств, а также транспортными средствами, движущимися с различными скоростями и в различных направлениях, на улично-дорожной

сети г.о. Тейково основным методом организации движения является разделение потоков на однородные группы транспортных средств.

Внутренняя улично-дорожная сеть города для пропуска транзитного транспортного потока обеспечивается всеми автомобильными дорогами для легковых автомобилей частных лиц, организаций и транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг. Центральная автомобильная дорога города по улице Октябрьская является неотъемлемой частью автомобильных дорог городской сети и распределяет транспортный поток на автомобильные дороги регионального значения в направлении движения к автодорогам Федерального значения М-7 и М-8.

При разработке ПОДД одним из важных решений в организации дорожного движения является исключение проезда грузовых, а также тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств по центральным улицам города.

Движение грузового транспорта, в том числе осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется по улицам Ивановское Шоссе, Шестагинская, 2-я Заречная, Интернациональная, 1-я Красная, 1-я Комсомольская. Кроме того, к границам городского округа Тейково примыкают автомобильные дороги регионального значения Р-152 (Ростов – Иваново - Нижний Новгород), К-67 (Тейково - Гаврилов Посад), проходят по дорогам общего пользования местного значения города и являются важным связующим звеном между автомагистралями федерального значения М7 и М8, в том числе для пропуска транзитного, а также тяжеловесного и крупногабаритного транспорта.

Для грузового, в том числе тяжеловесного и крупногабаритного транспорта движение осуществляется по маршруту:

а) ул. Ивановское Шоссе - ул. Шестагинская – ул. 2-я Заречная – ул. Интернациональная – ул. 1-я Красная;

б) ул. 1-я Комсомольская – ул. 1-я Красная.

В городе преобладает смешанное движение, а из-за недостаточно развитой УДС отсутствует физическая возможность выделения отдельных магистралей для определенных видов транспортных средств.

На эксплуатируемых дорогах города основными техническими средствами организации дорожного движения являются разметка, направляющие устройства, дорожные знаки и указатели.

К мероприятиям по организации дорожного движения относятся также и улучшение дорожных условий, которое выполняется в процессе ремонта; улучшение планировки пересечений и т.д.

Разделение потоков транспортных средств является эффективным путем уменьшения числа ДТП и транспортных задержек, а также создает возможность более рационального использования дорожной сети различными транспортными средствами и пешеходами.

Информационно.

Разделение потоков по видам производят путём установки знаков запрещения движения велосипедистов, тракторов, тяжёлых грузовых автомобилей, сельскохозяйственной и другой техники по дорогам общего пользования и светофоров на пересечениях в одном уровне; устройством для пешеходного движения подземных и надземных переходов, пешеходных дорожек и тротуаров или установкой светофоров, и т.д.

Для разделения потоков по уровням устраивают пересечения с автомобильными и железными дорогами в разных уровнях; надземные и подземные пешеходные переходы.

Разделение потоков по направлениям предусматривает упорядочение транспортных потоков и выделение для каждого направления движения специальных полос. Оно осуществляется путём устройства самостоятельных проезжих частей для движения в разных направлениях с разделительной полосой между ними или нанесением сплошных линий разметки; устройством разделительных островков на кривых малых радиусов; устройством канализированных пересечений в одном уровне.

Разделение транспортных потоков по скоростям имеет большое значение для повышения удобства и безопасности движения, приводя к уменьшению числа обгонов. В этих целях при эксплуатации дорог устраивают дополнительные полосы для медленно движущихся автомобилей на подъемах; уширяют проезжую часть и выделяют полосы разгона и торможения на пересечениях и примыканиях дорог, а также у автобусных остановок.

Регулирование скоростного режима - это наиболее распространённый способ организации движения, обеспечивающий повышение экономичности перевозок, безопасности и пропускной способности дороги. Скорость движения является самой важной характеристикой дороги. При благоприятных дорожных условиях современные автомобили могут развивать высокие скорости.

В период реализации программных мероприятий, решений комиссии по безопасности дорожного движения, разработанных проектов организации дорожного движения по улицам города, основными показателями эффективности существующей организации дорожного движения, является:

- участков дорог с устойчивым и неслучайным совершением дорожно-транспортных происшествий не выявлено;
- в расчетный период доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0%.

12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП)

Рост количества автотранспорта, а в следствии этого увеличение интенсивности движения повлияет на уровень аварийности. Фактором сдерживания роста и снижения дорожно - транспортных происшествий является реализация комплекса мероприятий по ремонту и содержанию автомобильных дорог, совершенствованию организации дорожного движения. Изучение информации о ДТП (метод, основанный на анализе данных о ДТП), представленной ОГИБДД МО МВД России «Тейковский», позволяет дать обобщенную характеристику причин и условий возникновения ДТП и, самое главное, выделить места их концентрации.

Анализ показателей за последние годы и проблем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на территории города показывает высокий уровень ДТП участников дорожного движения.

Краткая сводка ДТП за 2010 - 2017 годы отражена в **Таблице 1**.

Таблица 1

Характеристики оценки	годы							
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Количество зарегистрированных ДТП,	24	25	31	28	32	20	24	26
в т.ч: - погибло;	-	1	1	-	2	2	-	4
- получили ранения.	30	30	24	33	35	22	30	27
Количество ДТП по вине водителей транспортных средств находящихся в состоянии алкогольного опьянения.	2	5	2	6	5	5	6	5

В ходе анализа информации о зарегистрированных ДТП в границах города Тейково за период **2016 года** установлено, что участков дорог с устойчивым и неслучайным совершением дорожно-транспортных происшествий не выявлено. **Места совершения ДТП на территории города:** ул. 1-я Красная – 5; ул. Ивановское Шоссе – 3; ул. Октябрьская – 3; ул. Шестагинская – 2; ул. Интернациональная – 2; ул. Советской Армии – 1; ул. Индустриальная – 1; ул. Красных Зорь – 1; ул. Мастерова – 1; ул. Революционная – 1; ул. 8 Марта – 1; ул. Ульяновская – 1; ул. 1-я

Комсомольская – 1; ул. Фрунзенская – 1. **Основные виды ДТП:** столкновение – 13; наезд на пешехода – 6; наезд на препятствие – 3; опрокидывание – 1; наезд на велосипедиста -1.

Причинами дорожно-транспортного происшествия являются, нарушение правил дорожного движения и личная недисциплинированность участников дорожного движения.

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения) требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, на территории г.о. Тейково соответствуют. В настоящее время в рамках проекта организации дорожного движения продолжается замена и установка знаков дорожного движения, нанесение дорожной горизонтальной разметки, обустройство пешеходных переходов в соответствии с новыми национальными стандартами.

13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Проведение исследований для разработки коммуникационных проектов является необходимым и очень важным элементом:

- Исследования позволяют собрать необходимую информацию об отношении участников дорожного движения к тем или иным проблемам на дорогах;
- Выявить инсайты людей;
- Оценить эффективность реализуемых программ;
- Постоянный мониторинг позволяет выявлять обострение тех или иных вопросов связанных с безопасностью на дорогах;
- Исследования являются необходимым ключом к пониманию причин возникновения проблемных ситуаций на дороге связанных с поведением людей.

Повышение уровня автомобилизации, не смотря на техническое совершенствование автотранспортных средств, не обеспечивает полную безопасность участников дорожного движения.

Одним из направлений в исследовании общественного мнения и мнения водителей транспортных средств по вопросам безопасности дорожного движения, изучались следующие вопросы:

- применение ремней безопасности водителями и пассажирами;
- использование детских удерживающих устройств, при перевозке детей в автомобильном транспорте;
- совершенствование организации дорожного движения на территории города Тейково.

Для анализа использовались данные Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), в ходе

которого установлено.

1. По вопросу применения ремней безопасности водителями автотранспортных средств и пассажирами.

Исследования проводились в рамках кампании по пропаганде безопасности дорожного движения «Пристегнись!». В период проведения кампании участникам дорожного движения объясняли, почему всегда, на любом сидении и на любой скорости необходимо пристегиваться, развенчивали мифы и заблуждения о неэффективности ремней, наглядно демонстрировали, как ремни спасают жизни.

В опросе приняли участие 1600 человек в 140 населенных пунктах в 42 регионах России. Исследование показало, что ремень безопасности наиболее часто используют водители - 77%. На переднем пассажирском сидении ремень безопасности пристегивают 70% респондентов.

Менее распространена практика использования ремней безопасности на заднем сидении: постоянно пристегивается только каждый четвертый респондент (24%), никогда так не поступают - 35% респондентов.

Большинство россиян (69%) готовы выполнить просьбу водителя об использовании ремней безопасности на заднем сиденье. Молодежь в возрасте от 18 до 24 лет чаще сопротивляется просьбам о пристегивании на заднем сидении: 20% в этой группе пристегнутся сзади только по обстоятельствам, 14% никогда не будут этого делать.

Одним из главных элементов безопасности водителя и пассажиров, имеющимся в каждом автомобиле, по-прежнему остается ремень безопасности. Эксперты единодушны в том, что ремни безопасности в разы снижают тяжесть последствий при авариях и помогают спасти жизни водителя и пассажиров.

Вывод. Большинство респондентов (84%) согласны с фактом, что применение ремней безопасности водителями автотранспортных средств и пассажирами могут уменьшить количество травм и снизить смертность. Результаты исследования подтверждают позицию, что вопросом использования ремней безопасности в автотранспорте, особенно на задних сидениях, нужно заниматься всерьез.

2. По вопросу использование детских удерживающих устройств, при перевозке детей в автомобильном транспорте.

Специальное детское удерживающее устройство (ДУУ) при поездке в автомобиле постоянно используют 88% родителей детей до 11 лет. Среди тех, кто ездит на автомобиле раз-два в месяц эта доля несколько ниже (80%). Время от времени прибегают к подобным средствам безопасности 6% всех опрошенных.

Купить удерживающее устройство для перевозки детей в машине подавляющее большинство (84%) побудило стремление обеспечить безопасность ребенка. И только немногие сказали, что главным мотивом послужило нежелание нарушать закон (8%) или платить штраф (8%).

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), приуроченной старту всероссийского проекта «Маленький Большой Пассажира», использование специальных удерживающих устройств для перевозки детей в автомобилях снижает число летальных исходов при ДТП на 54%, а риска получения травм - на 70%.

Вывод. Использование автокресел благоприятно отразилось на статистике происшествий: за последние пять лет в России на 17% сократилось число раненых в результате ДТП детей, на 30% снизилась смертность и на 15% - тяжесть полученных травм у детей. Вывод очевиден, необходимо повышать на законодательном уровне требования обязательного использования детских удерживающих устройств, при перевозке детей.

3. По вопросу совершенствования организации дорожного движения на территории города Тейково.

В ходе мониторинга 7 – 8 мая 2018 года (жителей города, как пешеходов, и мнения водителей транспортных средств), в части организации безопасного дорожного движения на улицах г.о. Тейково рассматривался вопрос применения светофорного регулирования на магистральных улицах в местах со сложной дорожной обстановкой пересечения транспортных и пешеходных потоков:

№ пп	Объект или мероприятие, в отношении которого изучалось общественное мнение.	Результаты положительного решения, из расчета:	
		Водители (100 человек)	Жители города (100 человек)
1.	Устройство светофорного регулирования на пешеходном переходе: Пересечение улиц Социалистическая и 8 Марта.	100	73
2.	Устройство светофорного регулирования на пешеходном переходе: Пересечение улиц Октябрьская, Мохова, Сергеевская.	87	44
3.	Устройство светофорного регулирования на пешеходном переходе: ул. 1-я Комсомольская – ул. 1-я Красная - (центральная часть города пл. Ленина)	90	56

II. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения

Принципиальным предложением в направлении организации дорожного движения, принято решение по реализации комплекса мероприятий по совершенствованию технических средств организации дорожного движения на улично-дорожной сети городского округа Тейково.

Вопрос применения светофорного регулирования на магистральных улицах города в местах со сложной дорожной обстановкой пересечения транспортных и пешеходных потоков, анализировался в ходе мониторинга, с учетом мнения жителей города и водителей транспортных средств.

Разработанные Проекты организации дорожного движения по улицам города Тейково Ивановской области и их корректировка позволяют оперативно принимать решения по совершенствованию организации дорожного движения и меры по повышению безопасности дорожного движения.

Действующие технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения) требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, на территории г.о. Тейково соответствуют.

В рамках реализации проекта организации дорожного движения (ПОДД) продолжается замена и установка знаков дорожного движения, нанесение дорожной горизонтальной разметки, обустройство пешеходных переходов в соответствии с новыми национальными стандартами

Совершенствование организации маршрутного ориентирования базируется на существующей системе, которая состоит из более 654 знаков на основных маршрутах транспортных потоков, требуется установить в соответствии с ПОДДД около 670 знаков, подлежит демонтажу более 122 знаков.

Кроме того, на заседании комиссии по безопасности дорожного движения при администрации г.о. Тейково обсуждались проектные мероприятия по внедрению светофорного регулирования на отдельных участках автомобильных дорог. Организация светофорного регулирования на магистральных улицах в местах со сложной дорожной обстановкой, пересечения транспортных и пешеходных потоков:

- *1. Пешеходный переход. Пересечение улиц Октябрьская, Мохова, Сергеевская;
- *2. Пешеходный переход. Пересечение улиц 1-я Комсомольская – 1-я Красная - (центральная часть города пл. Ленина);
- *3. Пешеходный переход. Пересечение улиц Социалистическая и 8 Марта.

***Для выполнения мероприятий по организации светофорного регулирования, в местах со сложной дорожной обстановкой администрацией г.о. Тейково исследуются технические характеристики светофоров и организации (поставщики оборудования). Изучаются коммерческие предложения для закупки и определения исполнителя услуг по установке, обслуживанию светофорного оборудования.**

III. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

Варианты развития проектных решений по совершенствованию организации дорожного движения рассматриваются в двух направлениях.

1. Главным событием в совершенствовании организации дорожного движения для города Тейково, будет реализация проектного решения по строительству объездной дороги для транзитного транспорта, в том числе грузового, крупногабаритного(тяжеловесного). Реализация проектного предложения позволит снизить шум и уровень загрязнения окружающей среды, повысит качество атмосферного воздуха, улучшение здоровья жителей города. Снижение транспортных потоков на центральных улицах города (в т. ч. транзитного транспорта), увеличит межремонтные сроки и эксплуатационные показатели дорог.

Проектное строительство объездной дороги существует как концепт в составе Генерального плана городского округа Тейково Ивановской области. Схема улично-дорожной сети с объездной дорогой приведена на **Рисунке 6**.

2. Не менее важным мероприятием по обеспечению безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети города – совершенствование технических средств организации дорожного движения, в части светофорного регулирования в местах со сложной дорожной обстановкой пересечения транспортных и пешеходных потоков. Реализация мероприятий повысит дисциплину пешеходов и других участников дорожного движения, снизит уровень аварийности в местах концентрации ДТП.

Выбор, из предлагаемых к реализации вариантов проектного решения, основывается на сравнении прогнозирования эффективности каждого варианта с базовым, за который может быть принята существующая ситуация по ОДД, а также объемом денежных средств и источников финансирования.

Строительство объездной дороги для транзитного транспорта.

Разработка проекта и высокая стоимость работ строительства объездной дороги возможна только при поддержке

федеральных программ.

Устройство светофорного регулирования.

Мероприятия по введению светофорного регулирования движения транспортных и пешеходных потоков реализует важные показатели по безопасности дорожного движения:

- повышение дисциплины пешеходов и других участников дорожного движения;
- снижение уровня аварийности в местах концентрации ДТП.

Местный бюджет способен обеспечить поэтапное внедрение светофорного регулирования (закупка светофорного оборудования, его установка и обслуживание).

В ходе оценки вариантов проектирования на основе существующего и прогнозируемого, а также анализа финансового обеспечения, изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств, сценарий устройства светофорного регулирования является наиболее важным в совершенствовании организации дорожного движения.

IV. Мероприятия по организации дорожного движения для предлагаемого к реализации варианта проектирования (предложения)

1) Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная сеть города обеспечивает скорость, комфорт и безопасность передвижения между функциональными зонами города и в их пределах.

Тейково – город в Ивановской области областного подчинения, расположен в центре Европейской части России, в 33 км к юго-западу от областного центра и в 20 км от автодороги федерального значения Москва-Иваново, в 300 км от Москвы. Со столицей город связан железнодорожной и автомобильными трассами: через г. Гаврилов-Посад на Суздаль, Владимир и через Ильинское-Хованское на Ростов Великий, Переславль. Тейково занимает весьма выгодное экономико-географическое положение.

Внешние транспортные связи города с областным центром и центрами соседних районов (Гавриловым Посадом, Комсомольском и Ильинским-Хованским) осуществляются личным автомобильным транспортом, межмуниципальным пассажирским сообщением по автодорогам, а с Ивановом и Гавриловым Посадом и по железной дороге направления

Москва – Кинешма. В 20 км в направлении пос. Лежнево проходит автодорога М-7 «Волга» Москва – Владимир – Нижний Новгород. Железнодорожным сообщением город связан со столицей и областным центром.

Местоположение г. Тейково на схеме основных автомобильных и железных дорог приведено **на рис. 1.**

Местоположение г. Тейково в схеме основных автомобильных дорог Тейковского муниципального района Ивановской области приведено **на рис. 2.**

Грузовой транспорт обеспечивает подвоз продуктов питания, хозяйственных товаров, строительных материалов, заготовленного леса и пиломатериалов.

Связующей на пути следования между автомагистралями М-7 и М-8 является автодорога регионального значения Р-152, по которым активно осуществляются транзитные крупногабаритные и тяжеловесные грузоперевозки, участок дороги проходит через г.о. Тейково и составляет - 6,48 км., ремонт и содержание которой возложены на администрацию города.

Расстояние от г. Тейково до ближайших городов в км по карте

№ п/п	Название населённого пункта	Расстояние, км	Направление	№ п/п	Название населённого пункта	Расстояние, км	Направление
1	Иваново	34	СВ	8	Кинешма	136	СВ
2	Комсомольск	31	ССЗ	9	Юрьевец	199	СВ
3	Ильинское Хованское	52	З	10	Фурманов	68	С
4	Гаврилов Посад	48	ЮЗ	11	Кострома	138	С
5	Шуя	66	В	12	Ярославль	133	ЮЗ
6	Родники	89	СВ	13	Владимир	95	ЮЗ
7	Вичуга	105	СВ	14	Москва	289	С

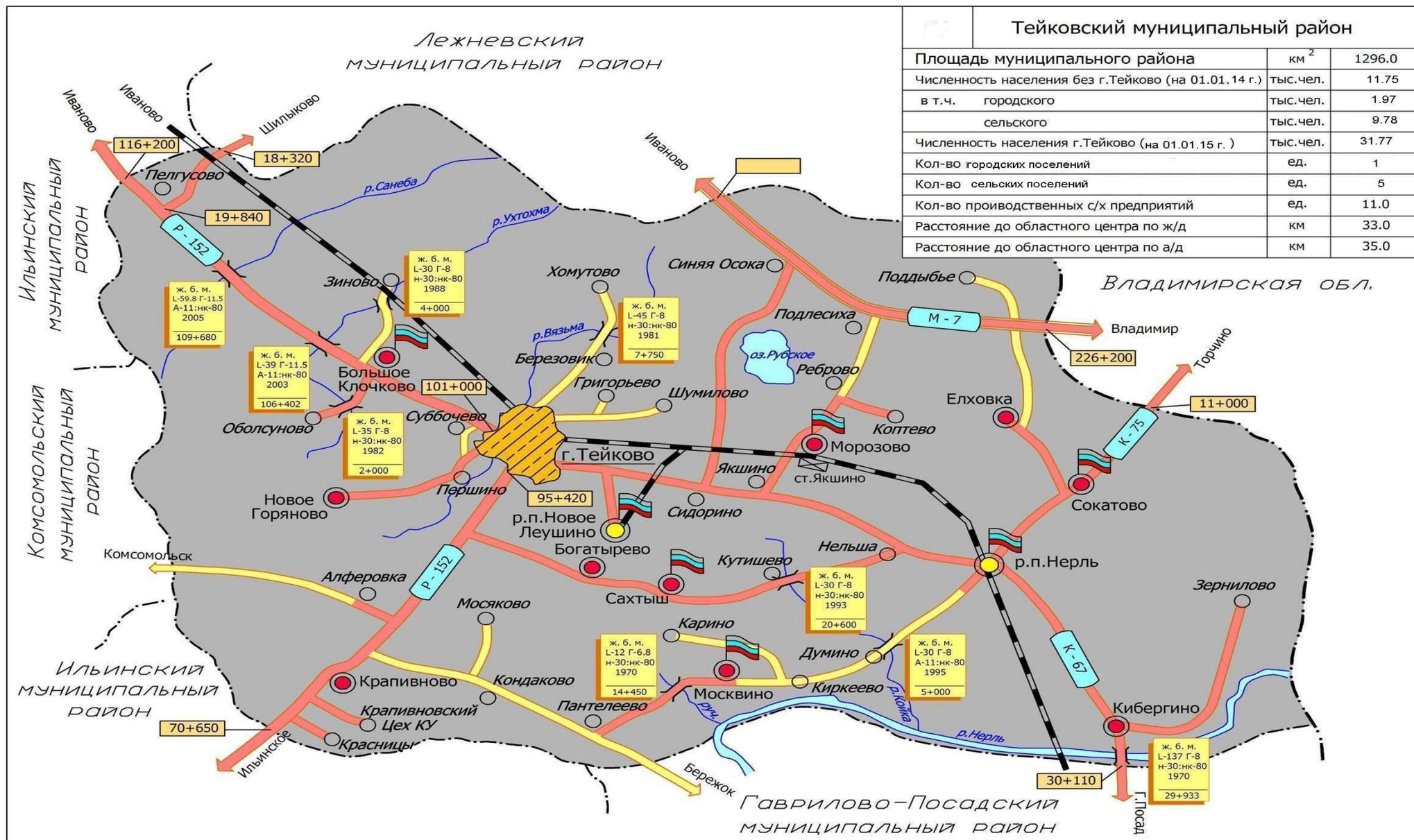


Рис. 2. Место положение г. Тейково в схеме основных автомобильных дорог Тейковского муниципального района Ивановской области

Социальная сфера г.о. Тейково представлена различными муниципальными бюджетными учреждениями социальной направленности.

Всего в г. Тейково осуществляют свою деятельность 22 учреждения и учебных заведения.

В городском округе Тейково функционирует 6 общеобразовательных школ, 1 специальная (коррекционная) школа-интернат, профессиональное училище № 19, профессиональный лицей № 24, филиал «Ивановской государственной текстильной академии». Количество обучающихся в образовательных учреждениях - 3462, 2057 детей посещают 12 дошкольных общеобразовательных учреждений.

Также на территории г.о. Тейково функционируют:

- МКП «Тейковское предприятие по благоустройству и развитию города»;
- МУП «ЖКС»;
- одно учреждение здравоохранения областного подчинения;
- 6 отделений почтовой связи филиала ГУП «Почта России»;
- 4 муниципальных учреждений культуры;
- 7 банков.

В соответствии с генеральным планом сеть улиц, дорог, площадей и пешеходных пространств спроектирована как единая общегородская система. Улично-дорожная сеть увязывается с планировочной структурой прилегающих к нему территорией, обеспечивает удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими поселениями, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Муниципальные маршруты пассажирских перевозок обеспечивают передвижение жителей от мест приложения труда до мест работы, затраты времени не превышают 30 минут.

В соответствии с проектом организации дорожного движения транспортная система города оснащена дорожными знаками и отвечает требованиям безопасности.

В составе улично-дорожной сети города выделяются главные улицы и дороги общего пользования местного значения направленные на пропуск транзитного, в том числе тяжеловесного и крупногабаритного транспорта, снижающие интенсивность движения центральных улиц, а также пешеходные улицы и дороги для пешеходной связи с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, общественного центра, местами отдыха, остановочными пунктами общественного транспорта.

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

В границах городского округа Тейково существующая улично-дорожная сеть составляет 114,652 км, в том числе дорог с усовершенствованным покрытием 30,979 км, с переходным покрытием (щебеночным) – 5,538 км., грунтовых – 78,135 км.

Транспортная сеть автомобильных дорог города представлена III технической категории общего пользования с асфальтобетонным покрытием, протяженностью 30,979 км. и обеспечивает транспортную связь с автомагистралями федерального значения, областным центром, поселениями и прилегающими районными центрами. **Рис.1, 2.**

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения с асфальтобетонным покрытием на территории г.о. Тейково приведен в **Таблице 2.**

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения с асфальтобетонным покрытием

Таблица 2.

№ ПП	Наименование автомобильной дороги (объекта УДС)	Идентификационный номер	Протяженн ость, км	С асфальтобе тонным	Год ввода	Вид разрешен ного использо вания дороги	Сведения о соответствии автомобильной дороги и ее участков техн. характер., класс и категория автодороги	
							класс	Катего рия
1	2		3	4	7	8	9	10
1	ул. 8 Марта	24 407 ОП МГ 001	0,606	0,606	1967	ОП	3	3
2	проезд Вокзальный	24 407 ОП МГ 002	0,295	0,295	1971	ОП	3	3
3	ул. 2-я Комовская	24 407 ОП МГ 003 (уч.1)	0,426	0,426	1954	ОП	3	3
4	ул. 1-я Комсомольская	24 407 ОП МГ 004	1,230	1,230	1954	ОП	3	3
5	ул. 1-я Красная	24 407 ОП МГ 005	1,906	1,906	1960	ОП	3	3
6	ул. Сергеевская	24 407 ОП МГ 006	0,643	0,643	1970	ОП	3	3

7	ул. им. Мохова	24 407 ОП МГ 007	0,160	0,160	1957	ОП	3	3
8	ул. Октябрьская	24 407 ОП МГ 008 (уч.1)	1,758	1,758	1969	ОП	3	3
9	м. Лифаново	24 407 ОП МГ 009	0,711	0,711	1970	ОП	3	3
10	пр. Центральный	24 407 ОП МГ 010	0,574	0,574	1964	ОП	3	3
11	пр. Шестагинский	24 407 ОП МГ 011	0,563	0,563	1970	ОП	3	3
12	ул. Индустриальная	24 407 ОП МГ 012	0,850	0,850	1975	ОП	3	3
13	ул. Социалистическая	24 407 ОП МГ 013	0,487	0,487	1967	ОП	3	3
14	ул. 2-я Заречная	24 407 ОП МГ 014	1,179	1,179	1966	ОП	3	3
15	ул. Фридриха Энгельса	24 407 ОП МГ 015 (уч.1)	0,320	0,320	1970	ОП	3	3
16	п. Фрунзе	24 407 ОП МГ 016	2,11	0,555	1954	ОП	3	4
17	ул. Лежневская	24 407 ОП МГ 017 (уч.1)	0,533	0,533	1953	ОП	3	3
18	ул. 40 лет Октября	24 407 ОП МГ 018 (уч.1)	0,351	0,351	1953	ОП	3	3
19	пр. Октябрьский	24 407 ОП МГ 019	0,340	0,340	1936	ОП	3	3
20	п. Пчелина	24 407 ОП МГ 020	0,565	0,565	1936	ОП	3	3
21	ул. Интернациональная	24 407 ОП МГ 021 (уч.1)	0,512	0,512	1956	ОП	3	3
22	ул. Ульяновская	24 407 ОП МГ 022 (уч.1)	0,479	0,479	1964	ОП	3	3
23	ул. 1-я Красноармейская	24 407 ОП МГ 023 (уч.1)	0,196	0,196	1948	ОП	3	4
24	пр. Красноармейский	24 407 ОП МГ 024	0,901	0,901	1976	ОП	3	5
25	ул. 3-я Комовская	24 407 ОП МГ 025 (уч.1)	0,209	0,209	1977	ОП	3	3
26	ул. Першинская	24 407 ОП МГ 026	1,880	1,880	1974	ОП	3	3
27	ул. Фрунзенская	24 407 ОП МГ 027 (уч.1)	1,21	1,21	1976	ОП	3	3
28	ул. 1-я Комовская	24 407 ОП МГ 028	0,503	0,503	1854	ОП	3	3
29	ул. Кооперативная	24 407 ОП МГ 029 (уч.1)	0,392	0,392	1954	ОП	3	3
30	пл. 50 лет Октября	24 407 ОП МГ 030	0,055	0,055	1970	ОП	3	4
31	ул. Шестагинская	24 407 ОП МГ 031	1,508	1,508	1964	ОП	3	3
32	ул. Ивановское Шоссе	24 407 ОП МГ 032	1,324	1,324	1954	ОП	3	3

33	Базарный проезд	24 407 ОП МГ 033	0,233	0,233	1953	ОП	3	3
34	ул. Григорьевская	24 407 ОП МГ 034 (уч.1)	0,205	0,205	1989	ОП	3	3
35	ул. Футбольная	24 407 ОП МГ 035	0,205	0,205	1989	ОП	3	3
36	ул. Красных Зорь	24 407 ОП МГ 036	0,340	0,340	1989	ОП	3	3
37	ул.Советской Армии	24 407 ОП МГ 037 (уч.1)	0,700	0,700	1962	ОП	3	3
38	ул. Парижской коммуны	24 407 ОП МГ 038	0,565	0,565	1966	ОП	3	3
39	ул. Станционная	24 407 ОП МГ 039	0,402	0,402	1971	ОП	3	3
40	пер. Кузьмина	24 407 ОП МГ 100	0,158	0,158	1987	ОП	3	4
41	п. Грозилowo	24 407 ОП МГ 195	0,983	0,983	1971	ОП	3	5
4	ул. Октябрьская	24 407 ОП МГ 207 (уч.2)	0,178	0,178	1969	ОП	3	3
	ИТОГО ПО ГОРОДУ:		110,413	27,19				
	<u>м. Красные Сосенки</u>							
209	ул. Советской Армии	24 407 ОП МГ 209(уч.2)	0,676	0,676	Нет сведений	ОП	3	3
210	ул. 70 лет Октября	24 407 ОП МГ 210	0,458	0,458	Нет сведений	ОП	3	3
211	ул. Гвардейская	24 407 ОП МГ 211	0,530	0,530	Нет сведений	ОП	3	3
212	ул. Молодежная	24 407 ОП МГ 212	0,573	0,573	Нет сведений	ОП	3	3
213	ул. Неделина	24 407 ОП МГ 213	0,561	0,561	Нет сведений	ОП	3	3
214	ул. Новоженова	24 407 ОП МГ 214	0,651	0,651	Нет сведений	ОП	3	3
215	Ул. Неделина (участок дороги к территориям садоводческих объединений)	24 407 ОП МГ 215 (уч.2)	0,79	0,34				
	ИТОГО:		4,2399	3,789				
	ВСЕГО:		114,652	30,639				

Все магистральные улицы имеют твердое покрытие и две полосы движения. Ширина улиц в красных линиях колеблется от 7,0 м (ул. Мохова) до 14,0 м (ул. Октябрьская). Общая протяженность магистральных улиц города составляет 13,8 км.

Планировочная структура города сформировалась на основе исторического центра, который развивался вдоль реки, и хлопчатобумажного комбината. Исторически транспортные связи развивались с Владимирской и Ярославской губерниями, о чем говорит планировочная структура кварталов, расположенных вдоль выездов в южном и западном направлениях. Естественными преградами, разделяющими город, являются реки Вязьма, Свертынка и Пежа. Река Вязьма служит главной планировочной осью города. Восточная часть города (пос. Фрунзе, пос. Комсомольский) отделена от территории города железной дорогой. Промышленные и коммунальные территории сосредоточены в основном вдоль железной дороги и на выездах из города в сторону Иванова, с. Першино, Ильинского-Хованского, Гаврилова Посада и Лежнева.

С учетом ожидаемого развития прилегающих территорий **проектируемое** развитие улично-дорожной сети будет выглядеть следующим образом.

Проектные решения

Проектными решениями генерального плана с учетом перспективного развития городского округа территория города увеличена. Основанием для расширения территории города является увеличение обеспеченности населения жилищным фондом до 27,6 м² на одного человека и повышение уровня его благоустройства.

Увеличение территории Тейкова планируется в основном в северном направлении до р. Пежи и далее с включением в состав города деревень Грозилово и Суббочево; в южном направлении в границы города возможно включение территории молокозавода. Скорректируется южная граница в районе ул. Гастелло и пос. Комсомольский.

Новое строительство предлагается сосредоточить в кварталах, формирующих основные магистральные улицы (ул. Шестагинская, ул. Першинская, ул. Индустриальная), и в местах завершения застройки кварталов (ул. Октябрьская, ул. Станционная, пер. Базарный, пос. Грозилово, м. Красные Сосенки). Усадебное строительство предлагается вести на незастроенных участках в районах аналогичной застройки.

Генпланом планируется расширение территории городского центра и организация трех планировочных узлов, где размещаются здания общественного назначения: первый – административно-торгового характера на месте исторического центра; второй – мемориальный на пересечении улиц Шестагинской – Першинской – 2-ой Заречной; третий – культурно-развлекательный и торговый в районе моста через реку Вязьму на ул. Сергеевской.

Таким образом, предусматривается прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования.

Реализация проектных решений Генерального плана города Тейково потребует реконструкции или строительства новых автомобильных дорог. В результате нового строительства ожидаемый прирост протяженности лично-дорожной сети с асфальтобетонным покрытием составит – 33,1 км.

В сети автомобильных дорог местного значения имеется 5 транспортных мостов на пересечении рек Вязьма, Свертынка, мост по ул. Интернациональная расположен на маршруте движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств.

Автомобильные мосты на улицах Интернациональная, проезд Центральный, Октябрьская требуют ремонта. В 2004 году специалистами ООО «Инженерный Центр по обеспечению промышленной безопасности мостов Ивмостремстрой» были обследованы 5 автомобильных мостов на территории города. Мосты введены в эксплуатацию в период с 1966 по 1986 годы. Выводы согласно технического отчета: «мосты физически и морально устарели и проектные нагрузки не соответствуют современным требованиям, а также стоимость работ по реконструкции соизмерима со строительством нового».

Перечень мостов, характеристика и техническое состояние приведена в **Таблице 3**.

Перечень
мостов, находящихся на автомобильных дорогах местного значения,
расположенных на территории г.о. Тейково Ивановской области

Таблица 3.

№ пп	Идентификационный номер дороги	Паспортное наименование дороги	Экспл. км	Наименование пересекаемого препятствия	Наименование ближайшего населенного пункта	Показатели искусственного сооружения							Наличие тех. Паспорта, год составления, организация составитель
						Длина моста	Ширина проезжей части	Схема моста	Материал пролетного строения	Проектная нагрузка	Год ввода	состояние	
1	24 407 ОП МГ 020	п. Пчелина	0,14	р. Вязьма	г.о. Тейково	14,26	3,0	0,7+1,4+1,4+1,4+1,4+1,4+1,4+0,7	железобетон	НК 13 НГ 60	1986	*	*
2	24 407 ОП МГ 010	проезд Центральный	0,04	р. Вязьма	г.о. Тейково	40,16	7,7	1,1+1,1+1,1+1,1+1,1+1,1+1,1+1,1+1,1	железобетон	НК 30 НГ 60	*	Грузоподъемность снижена до	Технический отчет-2004г.

												автомобильной нагрузки массой до 25 т	«Инженерный центр по обеспечению промышленной безопасности мостов «Ивмострестрой»
3	24 407 ОП МГ 008	ул. Октябрьская	0,034	р. Вязьма	г.о. Тейково	34,6	10,5	0,75+1,7+1,7+1,7+1,7+1,7+1,7+1,7+0,75	железобетон	НК 18 Н 80	1971	Грузоподъемность снижена до автомобильной нагрузки массой до 23 т	Технический отчет-2004г. «Инженерный центр по обеспечению промышленной безопасности мостов «Ивмострестрой»
4	24 407 ОП МГ 019-24 407 ОП МГ 029	пр. Октябрьский-ул. Кооперативная	0,006	р. Свертынка	г.о. Тейково	6,0	3,0	1,5+1,0+1,0+1,0+1,0+1,0+1,0+1,0+1,5	железобетон	Н 13 НГ *	*	3 балла	Паспорт-2003. ООО «Инженерный центр по обеспечению промышленной безопасности мостов «Ивмострестрой»
5	24 407 ОП МГ 021	ул. Интернациональная	0,034	р. Вязьма	г.о. Тейково	34,6	*	0,9+1,0+1,0+1,0+1,0+1,0+1,0+0,9	железобетон	НК 18 НГ 60	1966	*	*

3) Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема)

Основные магистральные направления местного значения проходят по улицам Шестагинская, Социалистическая, Мохова, Октябрьская, 1-я Красная, 1-я Комсомольская, Сергеевская, 1-я Спартаковская, 2-я Заречная, Першинская, которые являются основными путями движения транзитного транспорта. Улицы Першинская, Шестагинская, 1-я Красная, 1-я Комсомольская выходят на внешние направления, кроме того осуществляют пропуск транзитного тяжеловесного и крупногабаритного транспорта к дорогам Федерального значения М-7 и М-8.

Улично-дорожная сеть обеспечивает удобные, быстрые и безопасные транспортные связи со всеми функциональными зонами, с другими поселениями, объектами, расположенными в пригородной зоне, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

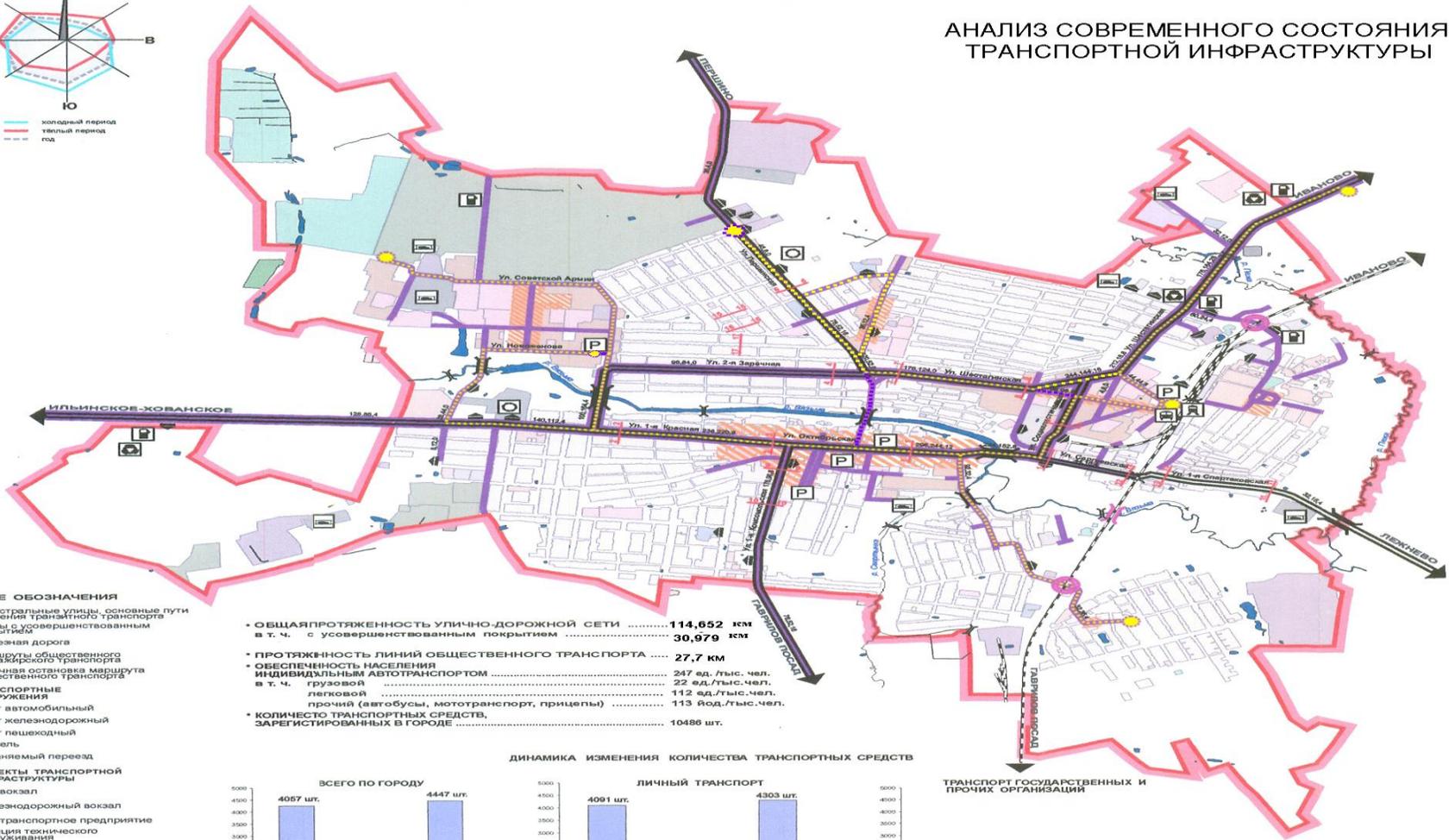
Схема распределения транспортных потоков по сети города Тейково показана на **Рис. 3.**

ТЕЙКОВО

СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



— холодный период
— теплый период
— год



- УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**
- Магистральные улицы, основные пути движения транзитного транспорта
 - Улицы с усовершенствованным покрытием
 - Железная дорога
 - Маршруты общественного пассажирского транспорта
 - Ключевая остановка маршрута общественного транспорта
 - ТРАНСПОРТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ**
 - Мост автомобильный
 - Мост железнодорожный
 - Мост пешеходный
 - Тоннель
 - Скрещиваемый переезд
 - ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**
 - Автовокзал
 - Железнодорожный вокзал
 - Автотранспортное предприятие
 - Станция технического обслуживания
 - Автозаправочная станция
 - Гаражный комплекс
 - Стоянки легкового транспорта
 - Контрольно-пропускной пункт предприятия
 - Общегородской центр
 - Подцентр
 - Часовая интенсивность движения транспорта (легковые, грузовые, автобусы)
 - Поперечный профиль дороги

- **ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ** **114,652 км**
в т. ч. с усовершенствованным покрытием **30,979 км**
- **ПРОТЯЖЕННОСТЬ ЛИНИЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА** **27,7 км**
- **ОБЕСПЕЧЕННОСТЬ НАСЕЛЕНИЯ ИНДИВИДУАЛЬНЫМ АВТОТРАНСПОРТОМ** **247 ед. тыс. чел.**
в т. ч. грузовой **22 ед. тыс. чел.**
легковой **112 ед. тыс. чел.**
прочий (автобусы, мототранспорт, прицепы) **113 ед. тыс. чел.**
- **КОЛИЧЕСТВО ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В ГОРОДЕ** **10486 шт.**

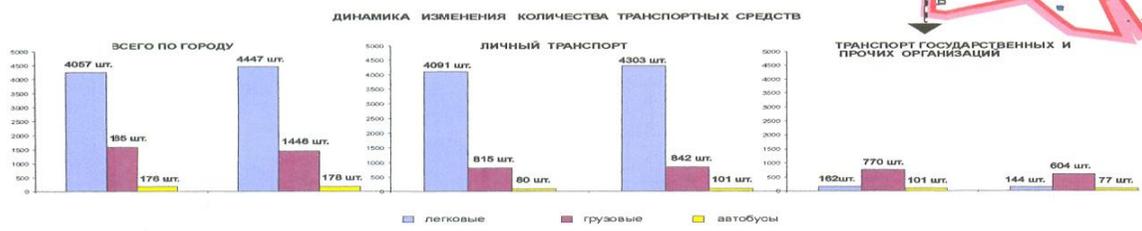
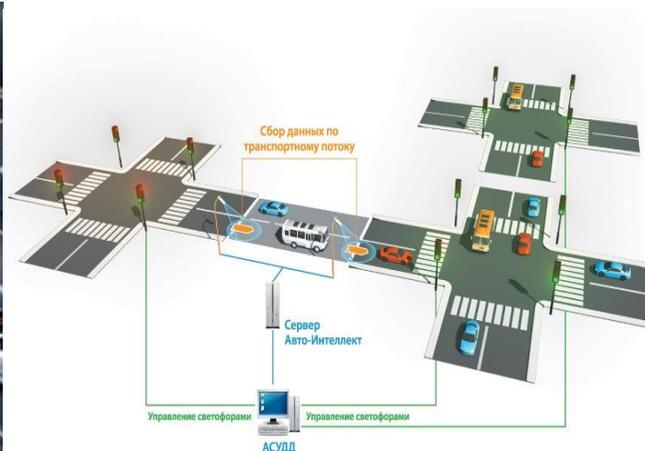


Рис. 3. Схема распределения транспортных потоков по сети города Тейково Ивановской области

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

АСУДД — Автоматизированная Система Управления Дорожным Движением. Одна из систем **улично-дорожной сети (УДС)**, предназначенная для технической организации движения. Это целый комплекс программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения, улучшение параметров улично-дорожной сети, снижение транспортных задержек и улучшение экологической обстановки. АСУДД включает в себя светофоры, системы видеонаблюдения, детекторы транспорта, линии связи, координирование управления дорожным движением и др.





ОСНОВНЫЕ ФУНКЦИИ АСУДД:

- 1. Управление светофорной сетью** (Система переключает светофоры в зависимости от загруженности перекрестка, участка дороги)
- 2. Сбор данных о состоянии трафика** в реальном времени, классификация транспортного потока, определение загруженности участков дороги, определение состава транспортного потока;
- 3. Сбор метеоданных** (температура, влажность, атмосферное давление, направление и сила ветра, состояние дорожного покрытия, освещенность, загазованность, видимость и т. п.);
- 4. Сбор данных о различных происшествиях** на автодороге (видео фиксация ДТП, нарушений ПДД и правил пользования автодорогой, террористических актов и ЧС, поломки автотранспортных средств, выявление автомобилей, находящихся в розыске);
- 5. Сбор данных о производстве работ** по содержанию автодороги (ремонт, уборка снега, очистка дорожного полотна);
- 6. Организация оперативно-диспетчерской связи** со специализированным транспортом, производящим работы по ремонту и эксплуатации дороги;
- 7. Организация связи с водителями** через аварийно-вызывные пункты, расположенные вдоль автодороги, речевого оповещения о ЧС;
- 8. Передача собранной информации** в центральный пункт управления АСУДД;
- 9. Обработка информации**, формирование табличных и графических отчетов;

10. Вывод информации на табло для информирования водителей о дорожной обстановке, передача сигналов для знаков переменной информации (ограничение скорости, перекрытие полос движения, организация реверсивного движения);

11. Управление в автоматическом режиме оборудованием противогололедной обработки, наружным освещением

12. Передача полученных данных службам эксплуатации автодороги для оперативного управления производством работ;

13. Передача полученных данных внешним потребителям информации (дорожная полиция, МЧС, интернет-ресурсы, подведомственные структуры министерства транспорта, и т. д.);

14. Анализ дорожной обстановки и формирование прогнозов на основе статистических данных.

По статистическим данным на сегодняшний день в г.о. Тейково проживает 32,791 тыс. человек, общая протяженность автомобильных дорог составляет 114,652 км. Площадь застроенных земель (тыс.га) - **0,684**.

Транспортная сеть автомобильных дорог города с асфальтобетонным покрытием – это дороги общего пользования III технической категории, протяженностью 30,979 км., которые обеспечивают транспортную связь с автомагистралями федерального значения, областным центром, поселениями и прилегающими районными центрами.

Необходимости внедрения на улично-дорожной сети городского округа Тейково автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУД) с выделением районов внедрения АСУД нет.

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

Решение о закупке комплекса оборудования для организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД не принималось.

б) Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Основным управляющим звеном в системе дорожного движения являются водители транспортных средств, определяющие направление и скорость транспортных средств в каждый момент движения. Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как

дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, табло, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации.

В период автомобилизации на дорогах с интенсивным дорожным движением, отводится большая роль системе маршрутного ориентирования, которая в основном влияет на скорости, характер, безопасность движения транспорта в городе.

Для ориентирования на улицах города в процессе движения сведения об улицах, объектах и схемах организации движения в транспортных узлах обеспечиваются информационными указателями, которыми в достаточном количестве оснащена улично-дорожная сеть города Тейково, в соответствии с ПОДД.

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения) требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, на территории г.о. Тейково соответствуют. В 2008 году по основным магистральным улицам, расположенным на территории города разработаны проекты организации дорожного движения, корректировка которого проводилась в 2012, 2015, 2018 годах. В 2015 году разработан ПОДД по улицам м. Красные Сосенки: Советской Армии, 70 лет Октября, Гвардейская, Молодежная, Неделина, Новоженова. **Приложение 1.**

С 28 февраля 2014 года вводятся в действие изменения в национальные стандарты ГОСТ, устанавливающие правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств; общие технические требования к дорожным знакам; правила применения искусственных неровностей; технические требования к дорожной разметке.

В настоящее время в рамках проекта организации дорожного движения продолжается замена и установка знаков дорожного движения, нанесение дорожной горизонтальной разметки, обустройство пешеходных переходов в соответствии с новыми национальными стандартами.

В целях обеспечения безопасности пешеходов, в рамках муниципальных программ, только за период с 2013 по 2015 года обустроены пешеходные тротуары на улицах 1-я Красная, проезд Центральный, Кооперативная, на участках дорог улиц Шестагинская, Шибаевская, общей протяженностью – 4,81 км, установлено пешеходных ограждений – 1,83 км.

Организация системы маршрутного ориентирования базируется на совершенствовании существующей системы, которая состоит из более 654 знаков на основных маршрутах транспортных потоков, требуется установить в соответствии с ПОДДД около 670 знаков, подлежит демонтажу более 122 знаков. Кроме того, на заседании комиссии по безопасности дорожного движения при администрации г.о. Тейково обсуждаются вопросы, диктующие необходимость дополнительного устройства пешеходных переходов, дорожных знаков. При реализации ПОДДД и решений заседания комиссии количество знаков со стационарной информацией увеличится до 1750.

7) Применение реверсивного движения

На автомобильных дорогах городского округа Тейково Ивановской области реверсное движение не применяется. Необходимость применения реверсивного движения возникает только при регулярно появляющихся «маятниковых потоках» с ярко выраженной неравномерностью интенсивности по направлениям. Эти потоки формируются, как правило, в часы пик на подходах к крупным городам (пятница – воскресенье), на магистральных улицах и дорогах (утро, вечер), улицах и дорогах местного движения, связывающих пассажиров с крупными объектами массового притяжения (стадионами, театрами и т.д.).

Признаком необходимости применения реверсивного движения является превышение интенсивности транспортного потока какого-либо направления по сравнению с встречным более чем на 500 ед/ч. Причем указанная неравномерность систематически изменяется в течение суток или по дням недели, а интенсивность в часы пик составляет более 500 ед/ч на каждую полосу проезжей части в более загруженном направлении. Во всех случаях обязательным условием является наличие трех и более полос на проезжей части, используемых для движения транспортных средств в обоих направлениях.

8) Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

В Реестре муниципальных маршрутов регулярных перевозок для осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам городского округа Тейково Ивановской области утверждены 3 маршрута.

Движение общественного транспорта на муниципальных маршрутах регулярных перевозок осуществляется по автомобильным дорогам общего пользования местного значения с асфальтобетонным покрытием, вблизи пассажирообразующих и пассажиропоглощающих пунктов: жилых массивов, предприятий, культурно-бытовых учреждений, торговых центров, мест массового отдыха, железнодорожной и автостанции. Общая протяженность маршрутов регулярных перевозок составляет – 27,7 км. Количество остановок на пути следования пассажирского транспорта в прямом направлении – 34, без учета проектных решений, расстояние между остановками от 300 м. до 700 м. Территориальная доступность остановочных пунктов обеспечивается. Кроме того, в целях повышения эффективности, качественного улучшения обслуживания пассажиров, прорабатывается проектное решение об увеличении количества маршрутов регулярных перевозок. Проектное решение показано на схеме маршрутов общественного транспорта городского округа Тейково. **Рисунок 4.**

Автомобильный транспорт общего пользования по перевозке пассажиров и багажа в сети муниципальных маршрутов регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам на территории города, представляет собой автобусы марки ПАЗ 32054 и их модификации, малого класса (6,0 – 7,5 м) с общим количеством мест 22/15. Перевозки по маршрутам регулярных перевозок осуществляет индивидуальный предприниматель по договору заключенного по итогам проведенного конкурса. Количество подвижного состава удовлетворяет спрос населения в пассажирских перевозках.

Схема маршрутов общественного транспорта г.о. Тейково



Рис. 4. Схема маршрутов общественного транспорта с учетом проектного решения.

9) Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Внутренняя улично-дорожная сеть города для пропуска транзитного транспортного потока обеспечивается всеми автомобильными дорогами для легковых автомобилей частных лиц, организаций и транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 кг. Центральная автомобильная дорога города по улице Октябрьская является неотъемлемой частью автомобильных дорог городской сети и распределяет транспортный поток на автомобильные дороги регионального значения в направлении движения к автодорогам Федерального значения М-7 и М-8. Движение грузового транспорта по центральным улицам города исключается. Схема пропуска транзитного транспортного потока отражена на **Рисунке 5**.

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

В соответствии с проектом организации дорожного движения, проезд грузовых автотранспортных средств исключается по центральным улицам города. Движение грузового транспорта, в том числе осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется по улицам Ивановское Шоссе, Шестагинская, 2-я Заречная, Интернациональная, 1-я Красная, 1-я Комсомольская. Кроме того, к границам городского округа Тейково примыкают автомобильные дороги регионального значения Р-152 (Ростов – Иваново - Нижний Новгород), К-67 (Тейково - Гаврилов Посад), проходят по дорогам общего пользования местного значения города и являются важным связующим звеном между автомагистралями федерального значения М7 и М8, в том числе для пропуска транзитного, а также тяжеловесного и крупногабаритного транспорта.

Для грузового, в том числе тяжеловесного и крупногабаритного транспорта движение осуществляется по маршруту:

- а) ул. Ивановское Шоссе - ул. Шестагинская – ул. 2-я Заречная – ул. Интернациональная – ул. 1-я Красная;
- б) ул. 1-я Комсомольская – ул. 1-я Красная.

В соответствии с Генеральным планом городского округа Тейково Ивановской области предусмотрено проектное строительство объездной дороги, в том числе для грузового транзитного транспорта. Схема улично-дорожной сети с объездной дорогой приведена на **Рисунке 6**.

СХЕМА
УЛИЧНО-ДОРОЖНОЙ СЕТИ С ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГОЙ

ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

СУЩЕСТВ.		ПРОЕКТИР.	
	Граница пригородной зоны		Граница пригородной зоны
	Городская черта		Городская черта
	Населенный пункт		Населенный пункт
	Резервные территории для развития города		Резервные территории для развития города
	Государственный лесной фонд (ГЛФ)		Государственный лесной фонд (ГЛФ)
	Зеленая зона города		Зеленая зона города
	Автодорога областного значения		Автодорога областного значения
	Автодорога местного значения		Автодорога местного значения
	Автодорога специального значения		Автодорога специального значения
	Объездная дорога (расчетный срок/перспектива)		Объездная дорога (расчетный срок/перспектива)
	Мост		Мост
	Железная дорога		Железная дорога
	Узкоколейная железная дорога		Узкоколейная железная дорога
	Железнодорожная станция		Железнодорожная станция
	Газопровод высокого давления		Газопровод высокого давления
	ЛЭП		ЛЭП
	Территория военных объектов		Территория военных объектов
	Территория коллективных садов населения города		Территория коллективных садов населения города
	Подсобные хозяйства предприятий		Подсобные хозяйства предприятий
	1		1
	Памятник архитектуры		Памятник архитектуры
	Городская свалка		Городская свалка
	Кладбище		Кладбище
	Головные очистные сооружения		Головные очистные сооружения
	Электрическая подстанция		Электрическая подстанция
	Головные водозаборные сооружения		Головные водозаборные сооружения
	ГРС		ГРС
	Охраняемый проезд		Охраняемый проезд
	АЗС		АЗС
	Станция техобслуживания		Станция техобслуживания
	Мотель		Мотель
	Объект хозяйственного обслуживания		Объект хозяйственного обслуживания
	Топливное предприятие		Топливное предприятие
	Цветочно-оранжерейное хозяйство		Цветочно-оранжерейное хозяйство
	Питомник древесно-кустарниковых пород		Питомник древесно-кустарниковых пород

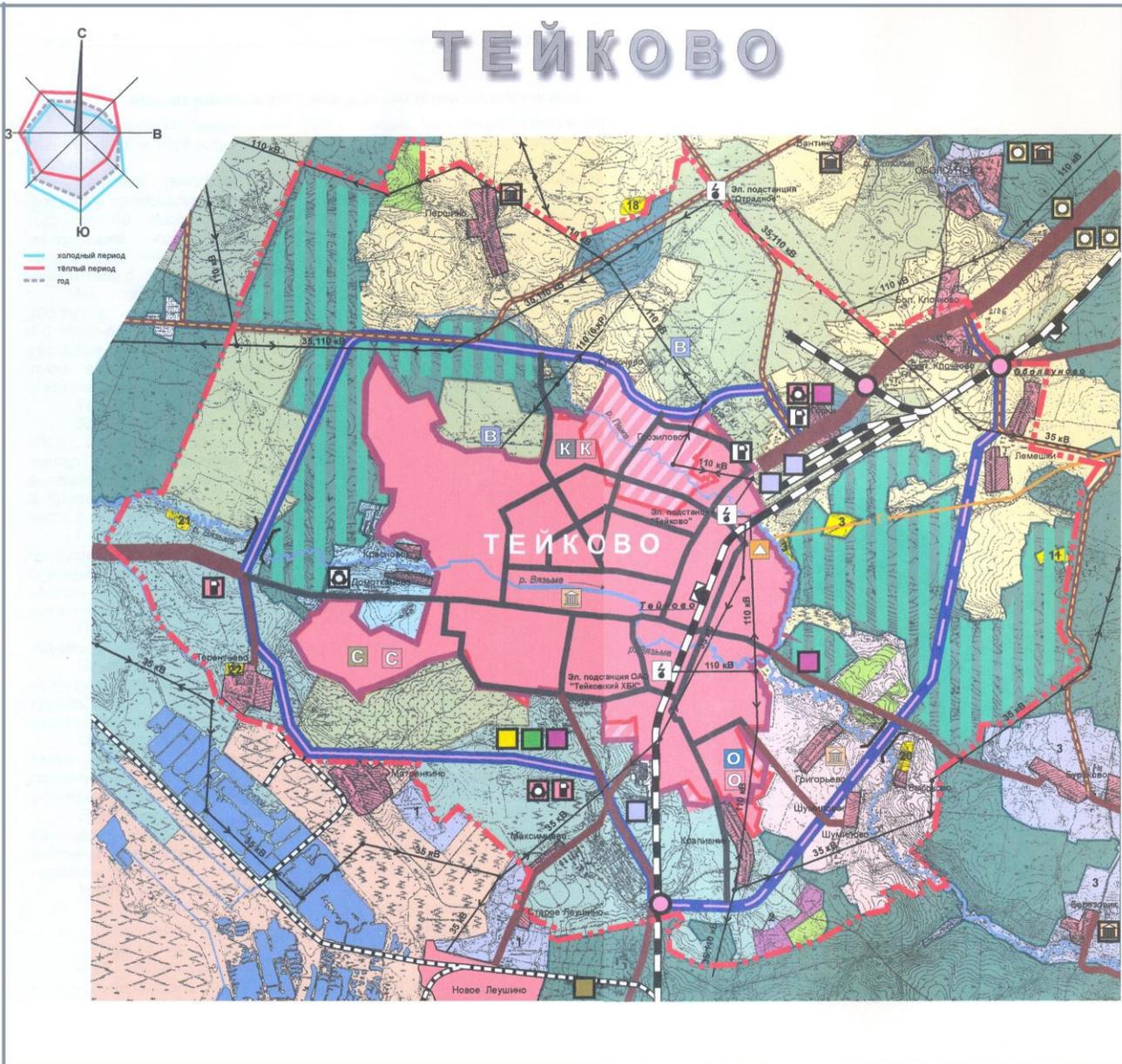


Рис. 6. Проектное предложение. Схема улично-дорожной сети с объездной дорогой.

11) Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Улично-дорожная сеть города общего пользования местного значения доступна для передвижения всех транспортных средств в соответствии с проектом организации дорожного движения. В целях предотвращения несанкционированного доступа транспортных средств и обеспечения организации безопасного движения, ограничение доступа транспортных средств на территории предприятий регламентируется руководством организаций, учреждений и воинских частей.

Ограничений доступа на территории общего пользования не установлены.

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

Скоростной режим на автомобильных дорогах общего пользования местного значения в г.о. Тейково обеспечивается Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения», а также в соответствии с «Проектом организации дорожного движения по улицам г.о. Тейково Ивановской области».

Отдельно выделенных участков автомобильных дорог с ограничением скоростного режима нет. Участки дорог (местное ограничение) в зонах пешеходных переходов ограничиваются Правилами дорожного движения в соответствии с проектом организации дорожного движения.

13) Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)

Парковкой (стоянкой) признается специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся, в том числе, частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств.

По результатам анализа условий дорожного движения на дорогах и территориях общего пользования, предназначенных для перемещения транспортных средств и (или) пешеходов, а также в период увеличения количества транспортных средств, администрацией города осуществляется контроль реализации Плана современного использования территории, планируются мероприятия по формированию единого парковочного пространства

(размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений), которые отражаются в проекте организации дорожного движения.

Объекты хранения личного автотранспорта граждан – 8 гаражно-строительных кооперативов (ГСК), 4 платных автостоянки.

Обеспеченность объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для парковки автомобилей посетителей составляет 90%.

Постановлением администрации г.о. Тейково определены участки дорог общего пользования для организации бесплатных парковок, кроме того, места стоянок и ожидания для легковых такси.

Всего на пути магистральных улиц расположено 9 парковок, для легковых такси – 4. Объекты социального значения (ОБУЗ Тейковская ЦРБ, здание УПФР пл. Ленина д. 1), торговые центры обустроены местами для парковки транспортных средств инвалидов.

Вопросы организации парковок (парковочных мест) в пределах земельных участков, которые не отнесены к дорогам и территориям общего пользования, а находятся в собственности (пользовании) собственника земельного участка, осуществляются ими самостоятельно.

14) Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Улица Октябрьская является неотъемлемой частью городской улично-дорожной сети, разделяется центральным городским сквером на два участка дорог с односторонним движением транспорта вдоль улиц четного и нечетного расположения домов. Кроме того, ул. Октябрьская имеет важное значение в распределении транзитного транспортного потока на автомобильные дороги регионального значения Р-152 (Ростов – Иваново - Нижний Новгород), К-67 (Тейково - Гаврилов Посад), в направлении движения к автодорогам Федерального значения М-7 и М-8. Одностороннее движение на данных участках дороги организовано в соответствии с проектом организации дорожного движения. Порядок направления одностороннего движения показан на **Рисунке 7**.

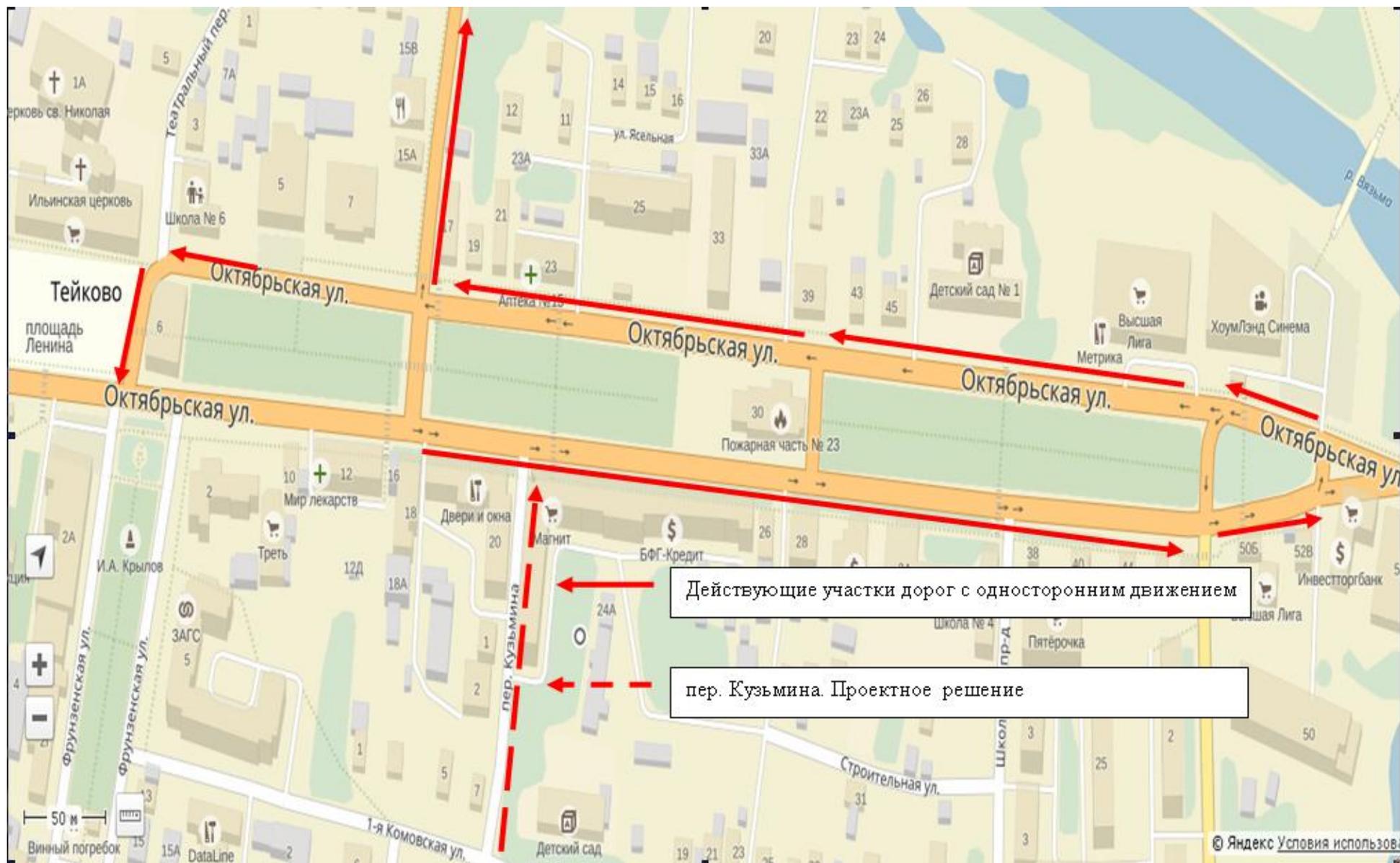


Рис. 7. Участки дорог с односторонним движением.

15) Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

В реализации комплексных мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения будут достигаться наиважнейшие задачи КСОДД:

- снижение аварийности на улицах и дорогах города и Ивановской области на 10 - 15% и сокращение на 15 - 20% числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях;
- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения и повышение профессиональной надежности водителей транспортных средств;
- разработка и применение эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения;
- профилактика и ликвидация возникновения опасных участков на автомобильных дорогах и улично-дорожной сети г.о. Тейково;
- совершенствование системы маршрутного ориентирования участников дорожного движения.

Рост количества автотранспорта, а в следствии этого увеличение интенсивности движения повлияет на уровень аварийности. Фактором сдерживания роста и снижения дорожно - транспортных происшествий является реализация КСОД и совершенствование организации дорожного движения.

В расчетный период доля дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), совершению которых сопутствовало наличие неудовлетворительных дорожных условий, в общем количестве ДТП, 0%.

Кроме того, в целях обеспечения безопасности граждан на пешеходных переходах с интенсивным движением, перспективной мерой по обеспечению безопасности движения будет **организация светофорного регулирования.**

Участки улично-дорожной сети, где требуется организация светофорного регулирования на магистральных улицах в местах со сложной дорожной обстановкой, пересечения транспортных и пешеходных потоков:

1. Пешеходный переход. Пересечение улиц Социалистическая и 8 Марта.
2. Пешеходный переход. Пересечение улиц Октябрьская, Мохова, Сергеевская.
3. Пешеходный переход. Пересечение улиц 1-я Комсомольская – 1-я Красная – Октябрьская (Пл. Ленина).

16) Режимы работы светофорного регулирования

Корректировка данного пункта будет выполнена при введении светофорного регулирования.

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

Под конфликтной понимается дорожно-транспортная ситуация, возникающая между участниками дорожного движения или движущимся автомобилем и обстановкой дороги, при которой существует опасность ДТП.

Система В-А-Д-С – взаимосвязанная система, состоящая из элементов: водитель, автомобиль, дорога, среда.

В связи с ростом автомобильного парка и интенсивности движения транспортных средств для повышения безопасности предусмотрено совершенствование мероприятий по внедрению технических средств регулирования уличного движения. Важной основой всей деятельности по обеспечению безопасности движения является чёткий учёт дорожно-транспортных происшествий и анализ их причин.

Существенным недостатком выявления опасных мест на улично-дорожной сети является возможность делать выводы по уже случившимся дорожно-транспортным происшествиям, в то время как главной задачей организации дорожного движения (ОДД) является их предупреждение.

Место концентрации дорожно-транспортных происшествий - ограниченный по длине участок дороги (улицы), характеризующийся устойчивым и неслучайным совершением дорожно-транспортных происшествий.

К числу основных групп дорожных факторов, способствующих возникновению участков концентрации ДТП, относят следующие:

- * наличие дефектов эксплуатационного состояния покрытия проезжей части и обочин, технических средств организации дорожного движения и инженерного оборудования дорог, снижающих безопасность дорожного движения;
- * сложные сочетания геометрических элементов трассы, не обеспечивающие равномерный режим движения транспортных средств;
- * недостаточное по сравнению с нормами расстояние видимости проезжей части и встречных автомобилей на кривых в плане и в продольном профиле;
- * нарушение зрительной плавности трассы и ясности дальнейшего направления дороги;
- * неудовлетворительный уровень содержания дорог;
- * разделение, слияние и пересечение транспортных потоков на пересечениях и примыканиях дорог, на которых планировка и схемы организации движения не отвечают установленным требованиям;
- * несоответствие параметров геометрических элементов трассы дороги состоянию покрытия и придорожной обстановке, способствующее значительному превышению безопасной скорости движения;

- * отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах, способствующее неожиданному появлению пешеходов на проезжей части;
- * отсутствие или дефекты инженерного оборудования на эксплуатируемых железнодорожных переездах, а также несоблюдение нормативных требований к расстоянию видимости приближающихся поездов;
- * иные неблагоприятные факторы дорожных условий, способствующие возникновению ДТП, перечень которых представлен в "Правилах учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации".

Обобщение причин ДТП позволяет свести их в следующие однородные по характеру группы:

- несоблюдение Правил дорожного движения участниками этого движения, т. е. водителями, пешеходами и пассажирами;
- выбор водителями таких режимов движения, при которых они лишаются возможности управлять транспортными средствами, в результате чего возникают заносы, опрокидывания, столкновения и пр.;
- снижение психофизиологических функций участников движения в результате переутомления, болезни, употребления алкогольных напитков, наркотиков, лекарств, под влиянием факторов, способствующих изменению его нормального состояния (нездоровый климат на работе или в семье, болезнь близких и пр.);
- неудовлетворительное техническое состояние транспортных средств;
- неправильное размещение и крепление груза;
- неудовлетворительное устройство и содержание элементов дороги и дорожной обстановки;
- неудовлетворительная организация дорожного движения.

Согласно отчета ОГИБДД МО МВД «Тейковский» по итогам 2014 года на территории г.о. Тейково выявлены 2 участка дороги (улицы) на которых совершено наибольшее количество ДТП:

- г. Тейково ул. Октябрьская (ДТП у дома № 38 - наезд на пешеходов на тротуаре, превышение скорости. ДТП у дома № 48 – непредставление преимущества на перекрестке, нарушение очередности проезда. ДТП у дома № 54 – непредставление преимущества на перекрестке, нарушение очередности проезда);
- г. Тейково ул. Советской Армии (ДТП у дома № 2 – наезд на препятствие, наезд на пешехода, столкновение. ДТП у дома № 4 столкновение, непредставление преимущества на перекрестке, нарушение правил обгона. ДТП у дома № 15 – наезд на препятствие, нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части).

В ходе анализа информации о зарегистрированных ДТП в границах города Тейково за период **2016** года установлено, что участков дорог с устойчивым и неслучайным совершением дорожно-транспортных происшествий не выявлено.

Места совершения ДТП на территории города: ул. 1-я Красная – 5; ул. Ивановское Шоссе – 3; ул. Октябрьская – 3; ул. Шестагинская – 2; ул. Интернациональная – 2; ул. Советской Армии – 1; ул. Индустриальная – 1; ул. Красных Зорь – 1; ул. Мастерская – 1; ул. Революционная – 1; ул. 8 Марта – 1; ул. Ульяновская – 1; ул. 1-я Комсомольская – 1; ул. Фрунзенская – 1. **Основные виды ДТП:** столкновение – 13; наезд на пешехода – 6; наезд на препятствие – 3; опрокидывание – 1; наезд на велосипедиста -1.

Результаты исследований и данные статистики свидетельствуют, что основной причиной совершения водителями ДТП является их недисциплинированность, что выражается в нарушении ими Правил дорожного движения.

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения) требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения, на территории г.о. Тейково соответствуют.

В ходе мониторинга причин ДТП, а также в целях устранения помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, на заседании комиссии по безопасности дорожного движения при администрации г.о. Тейково принято Решение на разработку «Плана мероприятий по ликвидации мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорогах местного значения городского округа Тейково Ивановской области». Протокол от 29.04.2015 г.

Основные мероприятия направленные на снижению причин ДТП:

- сформирована адресная часть и обустроены пешеходные переходы дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» на желтом фоне, и горизонтальной дорожной разметкой 1.14.1 «Зебра» на желтом фоне;
- в целях реализации Указа Президента РФ от 22.09.2006 № 1042 «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», пешеходные переходы вблизи образовательных учреждений и места концентрации ДТП оборудованы дополнительными искусственными неровностями и пешеходными ограждениями;
- оснащены дополнительным освещением 5 пешеходных переходов;
- выполнена проверка дорожной инфраструктуры в части визуальной доступности для участников дорожного движения установленных дорожных знаков;
- ежегодное обновление дорожных знаков в замен пришедших в негодность;
- плановые работы по содержанию и обслуживанию автомобильных дорог и объектов дорожной инфраструктуры;
- нанесение горизонтальной разметки в мае-июне и повторное нанесение горизонтальной разметки в августе-сентябре.

С 28 февраля 2014 года введены в действие новые изменения стандартов, которые коснутся пешеходных переходов.

Приказами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 09 декабря 2013 г. № 2217-ст – 2222-ст утверждены изменения следующих национальных стандартов ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ Р 52290-2004, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 52765-2007 и ГОСТ Р 52766-2007.

Данные изменения устанавливают новые требования к техническим средствам организации дорожного движения и другим элементам обустройства дорог, улучшающие характеристики пешеходных переходов.

Вносимые изменения уточняют и дополняют требования, направленные на предупреждение водителей транспортных средств о приближении к пешеходному переходу как к опасному участку и на информирование пешеходов о месторасположении пешеходного перехода.

Изменения также касаются требований к обустройству пешеходных переходов, а именно:

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- использование дорожных знаков «Пешеходный переход» на светоотражающих щитах желто-зеленого цвета, а также дополнительное оборудование их желтым мигающим сигналом светофора у образовательных учреждений;
- установка дублирующих дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью при четырех и более полосах движения;
- установка искусственных дорожных неровностей («лежачих полицейских») перед каждым пешеходным переходом в населенных пунктах, за исключением магистральных дорог и улиц;
- дублирование предупреждающих дорожных знаков (в т.ч. знака «Дети») дорожной разметкой на каждой полосе движения.

Ведомость наличия пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений на улично-дорожной сети г.о. Тейково с интенсивным движением транспорта и требующих постоянного контроля

№ пп	Адрес	Вид перехода	Состояние дорожного покрытия, обустройство дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность, освещением.	Примечание
1	ул. Ленинская, д.3 МОУ МСОШ № 1	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены.	

2	Ул. Шестагинская, д.78 МОУ МСОШ № 2	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	
3	Ул. Молодежная, д.24 МОУ Гимназия № 3	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	
4	ул. Октябрьская, д.34. МОУ МСОШ № 4	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	
5	ул. Октябрьская, д.47. МДОУ д/с № 1 «Аленушка»	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	
6	Ул. Молодежная, д.10 МОУ МСОШ № 10	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	
7	ул. Октябрьская, д.2 МОУ доп.образования Центр развития творчества детей и юношества	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	
8	ул. 1-я Красная, д.30-а МУДО Детско-юношеская спортивная школа	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	
9	Вокзальный проезд, д.4 МДОУ д/с общеразвивающего вида №7 "Радуга"	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	
10	ул.Мохова, д.2 МДОУ д/с № 14 «Мальшок»	наземный нерегулируемый	Состояние дорожного покрытия удовлетворительное. Дорожными знаками, горизонтальной разметкой, элементами искусственная неровность и освещением обустроены	

19) Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

В соответствии с Федеральным законом от 01.12.2014 № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов», мероприятия организации дорожного движения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов подтверждены постановлением администрации городского округа Тейково от 11.11.2013 № 688 «Об утверждении муниципальной программы городского округа Тейково «Обеспечение населения городского округа Тейково услугами жилищно-коммунального хозяйства и развитие транспортной системы» и реализуются в следующих направлениях (показатели обеспечения доступности для инвалидов транспортных услуг):

1. Оборудовать пешеходные переходы знаками дополнительной информации:
 - ул. Ульяновская (табличка 8.15 «Слепые пешеходы»);
 - ул. 1-я Красная (район ОБУЗ ЦРБ табличка 8.17 «Инвалиды»).
2. Устройство стоянок социально значимых объектов, посещаемых маломобильными группами населения, для парковки транспортных средств инвалидов с установкой знака дополнительной информации (табличка 8.17 «Инвалиды»):
 - ОБУЗ ЦРБ (ул. 1-я Красная);
 - здание пенсионного фонда (пл. Ленина,1) и Дворец Культуры им. В.И Ленина;
 - Территориальное управление социальной защиты населения по городскому округу Тейково и Тейковскому муниципальному району (д. 2 и д. 2А на улице Октябрьская).
3. Организация светофорного регулирования на магистральных улицах в местах со сложной дорожной обстановкой, пересечения транспортных и пешеходных потоков с установкой звукосигнальных приставок:
 - пешеходный переход (пересечение улиц Социалистическая и 8 Марта);
 - пешеходный переход (пересечение улиц Октябрьская, Мохова, Сергеевская);
 - пешеходный переход (пл. Ленина).
4. При проведении очередного открытого конкурса по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом на территории г.о. Тейково, включить в Конкурсную документацию в раздел «Критерии оценки заявок» наличие у Перевозчика транспортного средства, обеспечивающего доступность и безопасность для пассажиров-инвалидов «1 единица специализированного транспорта на маршрут».

Кроме того, проектным решением по обеспечению доступности для инвалидов транспортных услуг будет обустройство объектов транспортной инфраструктуры (остановочные пункты). При наличии денежных средств реализация мероприятий по обустройству остановочных пунктов будет в следующем порядке:

- в первую очередь остановочные пункты вблизи жилых зон массового проживания населения, а также социально значимых объектов, авто- и ж/д вокзала.

20) Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Перевозка детей к образовательным организациям, специализированным транспортом в границах городского округа Тейково не осуществляется. На территории города находится 20 учреждений дошкольного и школьного образования. Организация движения детей к образовательным учреждениям осуществляется согласно Паспорту дорожной безопасности образовательного учреждения. Под руководством отдела образования администрации г.о. Тейково во всех дошкольных и школьных образовательных учреждениях Паспорта дорожной безопасности разработаны полностью.

21) организация велосипедного движения

Организованное велосипедное движение в городе не развито.

С учетом исторически сложившейся застройки, развитие городской среды, строительство автомобильных дорог происходило в зонах, с уже сформированным жилым фондом и производственным комплексом.

Создание непрерывной безбарьерной сети велосипедного движения является комплексом инженерных мероприятий на базе целого набора решений - обособление велосипедных дорожек, выделение части проезжей части улично-дорожной сети для велосипедных путей, успокоение автомобильного движения. Эти действия в обязательном порядке интегрируются с мерами по снижению спроса на автомобильное движение (высокие затраты на эксплуатацию автомобиля, высокие цены на топливо, страховку, платные парковки, ограничения движения автомобилей). Обязательным также является максимально возможное разделение движения велосипедистов и пешеходов.

Из-за ограничения на физическое расширение проезжей части, привязка развития велосипедной сети и инфраструктуры к проектам строительства, реконструкции и капитального ремонта улично-дорожной сети, не предоставляется возможным.

22) развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Основными мероприятиями по организации дорожного движения предлагаемых к реализации, в части развития сети дорог или участков дорог повышающих эффективность функционирования улично-дорожной сети следует отнести:

- строительство объездной дороги, в соответствии с Генеральным планом городского округа Тейково Ивановской области;

- ремонт автомобильных мостов в сети автомобильных дорог местного значения на пересечении реки Вязьма, расположенных на улицах Интернациональная и проезд Центральный.

Решающая роль в принятии такого решения играет возможность финансирования строительства объездной дороги и ремонта автомобильных мостов.

Успешная реализация проектных решений возможна только при поддержке федеральных программ.

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

Средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения работающих в автоматическом режиме на улично-дорожной сети города не установлено. Скоростной режим, система маршрутного ориентирования обеспечивается Правилами дорожного движения и Проектом организации дорожного движения.

В рамках реализации мероприятий Развитие аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» в период с 2010 по 2015 год администрацией города закуплено и установлено - 17 видеокамер, с выводом сигнала в дежурную часть МО МВД России «Тейковский». Количество и места установки по годам приведены в таблице 4.

Таблица 4.

№ пп	Марка , модель видеокамеры, краткие технические характеристики (цветная, поворотная, скоростная и т.д.)	Количество видеокамер, год установки	Место расположения (населенный пункт, улица, дом, иной объект)
1	Сетевая скоростная купольная IP-камера BEWARDB85-5-IP2-1шт. Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARDBD3070-2шт	3 – 2010 год	пл.Ленина, 4. Обзор городской площади и примыкающих к ней дорог.
2	Сетевая скоростная купольная IP-камера BEWARDB85-5-IP2-1шт	2 – 2011 год	Перекресток улиц: Шестагинская - Шестагинский проезд-8 Марта.

	Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070-1шт.		
3	Сетевая скоростная купольная IP-камера BEWARD B85-5-IP2-1шт Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070-1шт	2 – 2012 год	пл. 50 лет Октября. Привокзальная площадь ж/д вокзала ст. Тейково.
4	Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070 – 2 шт	2 – 2013 год	ул. Шестагинская (район МСОШ № 2)
5	Сетевая скоростная купольная IP-камера BEWARD B85-5-IP2-1шт Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070-1шт.	2 – 2014 год	Зона отдыха «Летний сад»
6	Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070-2шт.	2 – 2014 год	Зона пересечения автодорог по улицам Советской Армии, 70 лет Октября, Матросова.
7	Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070-1шт.	1 – 2014 год	ул. Социалистическая, д.2
8	Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070-1шт.	1 - 2015	пос. Пчелина.
9	Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070-1шт.	1 - 2015	Здание МУП «Торгдом», пл. Ленина, 3, с видом на пересечение улиц 1-я Комсомольская - 1-я Красная - пл. Ленина.
10	Мегапиксельная сетевая IP-камера. BEWARD BD3070-1шт.	1 - 2015	ул. 1-я Комсомольская. Городской рынок.

24) Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В соответствии с постановлением Правительства Ивановской области от 21.08.2014 №343-п «Об утверждении Порядка проведения отбора на право осуществления деятельности по хранению задержанных транспортных средств на территории Ивановской области на специализированной стоянке», на основании протокола оценки заявок на участие в отборе юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на право осуществления деятельности по хранению

задержанных транспортных средств на территории Ивановской области на специализированной стоянке, распоряжением Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ивановской области от 25.12.2015 № 48 «Об утверждении перечня юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, имеющих право осуществления деятельности по хранению задержанных транспортных средств на территории Ивановской области на специализированной стоянке», на территории г.о. Тейково право осуществления деятельности по хранению задержанных транспортных средств предоставлено:

- директору 000 «МРИЯ» Дзипетрук Валентин Павлович 155048, Ивановская область, г. Тейково, Шестагинский проезд, д.1, тел. сот. 8-962-157-22-80

V. Очередность реализации мероприятий

Для финансовой поддержки основных направлений КСОДД, планируемые мероприятия реализуются муниципальной программой городского округа Тейково, утвержденной постановлением администрации г.о. Тейково от 11.11.2013 № 688 «Об утверждении муниципальной программы городского округа Тейково «Обеспечение населения городского округа Тейково услугами жилищно-коммунального хозяйства и развитие транспортной системы в 2014-2020 годы». Мероприятия КСОДД при прочих равных условиях пользуются приоритетом при планировании расходов муниципального бюджета, привлечении федеральных и областных ресурсов.

Очередность реализации предложений по этапам внедрения мероприятий по организации дорожного движения определяется объемом денежных средств и источником финансирования.

1. Контроль состояния технических средств организации дорожного движения, замена или установка новых согласно ПОДД – постоянно.

Корректировка ПОДД или разработка новых на отдельных территориях, участках дорог – внесение изменений в утвержденный проект организации дорожного движения на период эксплуатации дорог или их участков либо его повторное утверждение должно осуществляться не реже чем один раз в три года, а также по необходимости.

2. Нанесение дорожной разметки в соответствии с ПОДД – сезонно, в весенний и осенний период.

3. Совершенствование организации дорожного движения техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД):

- организация светофорного регулирования пешеходных переходов, а также в местах со сложной дорожной обстановкой пересечения транспортных и пешеходных потоков, согласно КСОДД - на период 2018-2022 гг.

5. Реконструкция автомобильного моста через р. Вязьма на ул. Интернациональная – при определении источника

финансирования.

б. Строительство обьездной автомобильной дороги - существует как концепт в составе Генерального плана городского округа Тейково Ивановской области

VI. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Реализация КСОДД проводится в рамках общей концепции генплана города и с учетом реальных возможностей его выполнения.

№ п/п	Наименование мероприятия	Срок реализации	Ед. изм.	Объем работ	Объемы финансирования, тыс. руб.				Ожидаемый конечный результат	Исполнитель	
					Всего	В разрезе источников финансирования, тыс. руб.					
						Местный бюджет	Краевой бюджет	Федеральный бюджет			Внебюджетные источники
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Установка (замена) дорожных знаков, в соответствии с ПООДД	2016	Руб.	200,0	200,0		0	0	0	Совершенствование (обновление) технических средств организации дорожного движения.	МКП «Тейковское предприятие по благоустройству и развитию города»
		2017		300,0	300,0	Местный бюджет					
		2018		397,9	397,9						
		2019		200,0	200,0						
		2020		200,0	200,0						
		ИТОГО		1297,9	1297,9	1000,0					
2	Корректировка ПОДД	2016	Руб.	0	0					Совершенствование (обновление) технических средств организации дорожного движения.	МКП «Тейковское предприятие по благоустройству и развитию города»
		2017		0	0	Местный бюджет					
		2018		98,0	98,0						
		2019		0	0						
		2020		0	0						
		ИТОГО		98,0	98,0	98,0					

3	Нанесение дорожной разметки	2016	Км.	30	500,0	500,0	0	0	0	Совершенствование (обновление) технических средств организации дорожного движения.	МКП «Тейковское предприятие по благоустройству и развитию города»
		2017		30	500,0	Местный бюджет					
		2018		30	500,0						
		2019		30	500,0						
		2020		30	500,0						
		ИТОГО			550,0	500,0					
4	Организация светофорного регулирования на магистральных улицах в местах со сложной дорожной обстановкой, пересечения транспортных и пешеходных потоков, в том числе: - пешеходный переход. Пересечение улиц Социалистическая и 8 Марта.	2016	шт.	0	0	0	0	0	0	Совершенствование технических средств организации дорожного движения.	Администрация г.о. Тейково
		2017		0	0	Местный бюджет					
		2018		0	0						
		2019		0	0						
		2020		0	0						
		Перспектива		1	1500,0						
		ИТОГО		1	1500,0						
5	- пешеходный переход. Пересечение улиц Октябрьская, Мохова, Сергеевская.	2016	шт.	0	0	0	0	0	0	Совершенствование технических средств организации дорожного движения.	Администрация г.о. Тейково
		2017		0	0	Местный бюджет					
		2018		0	0						
		2019		0	0						
		2020		0	0						
		Перспектива		2	3000,0						

	- пешеходный переход 1-я Комсомольская – Октябрьская (пл. Ленина).											
6	Строительство обьездной автомобильной дороги	2016	км.	0	0	0	0	0	0	Источник не определен	Реализация проектного решения улично-дорожной сети с обьездной дорогой	Администрация г.о. Тейково
		2017		0	0							
		2018		0	0							
		2019		0	0							
		2020		0	0							
		Перспектива										
7	Реконструкция автомобильного моста через р. Вязьма на ул. Интернациональная	2016	шт.	0	0	0	0	0	0	Источник не определен	Увеличение безопасного пропуска автотранспорта, в т.ч. грузового (крупногабаритного, тяжеловесного)	Администрация г.о. Тейково
		2017		0	0							
		2018		0	0							
		2019		0	0							
		2020		0	0							
		Перспектива										
8	Обеспечение административными мерами выполнения застройщиками требований по созданию безбарьерной среды	2016	-			0	0	0	0	Источник не определен	Выполнение требований по созданию безбарьерной среды	Администрация г.о. Тейково
		2017										
		2018										
		2019										
		2020										
		Перспектива										

**Объемы
денежных средств выделяемых на ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования**

№ п п	Показатели	Ед. изм	В том числе:						
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, на 31 декабря отчетного года.	км	111,431	114,652	114,652	114,652	114,652	114,652	114,652
2	Суммарный объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда.	тыс.руб	28 856,24045	26 349,76908	45 398,30328	23 225,53000	18 397,473800	10 126,33845	8 264,31000

VII. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения

Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории г.о. Тейково разрабатываются в целях обеспечения реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий (инвестиционных проектов).

Мероприятия КСОДД при прочих равных условиях пользуются приоритетом при планировании расходов муниципального бюджета, привлечении федеральных и областных ресурсов. Кроме того, включение в КСОДД определенного инвестиционного проекта служит дополнительным аргументом при привлечении средств частных инвесторов.

Инструментом реализации целей, задач и соответствующих им мероприятий КСОДД является муниципальная программа (подпрограммы), разрабатываемые отделом ЖКХ и ДТИ администрации г.о. Тейково, осуществляющими отдельные функции в сфере транспортной инфраструктуры местного значения. При принятии бюджета города Тейково проводится проверка соответствия муниципальных программ мероприятиям КСОДД.

С целью реализации масштабных инвестиционных проектов и высокочатратных мероприятий предполагается активное сотрудничество администрации г.о. Тейково с федеральными органами государственной власти и Правительством Ивановской области в рамках следующих направлений:

- включение города Тейково в федеральные и региональные программы в сфере развития транспортной инфраструктуры;
- осуществление финансирования реализации приоритетных инвестиционных проектов Ивановской области на территории города Тейково;
- создание условий для привлечения внебюджетных источников.

Источниками финансирования инвестиционных проектов будут являться средства бюджета муниципального образования, федеральные и областные трансферты, внебюджетные источники. Возможными механизмами привлечения внебюджетных средств для финансирования инвестиционных проектов и мероприятий КСОДД являются:

- концессионное соглашение в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях»;
- лизинг в соответствии с Федеральным законом от 29.10.1998 № 164-ФЗ «О финансовой аренде (лизинге)»;
- закупка товаров, работ, услуг для обеспечения муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Информационное обеспечение процесса реализации Программы осуществляется путем информирования о деятельности органов местного самоуправления. Ведущая роль в информировании населения, общественности и бизнес-сообщества отводится средствам массовой информации и официальному сайту Администрации г.о. Тейково в сети Интернет. При этом при проведении преобразований, связанных с реализацией КСОДД, органам местного самоуправления необходимо обеспечить организацию эффективной «обратной связи» с общественностью, что, в свою очередь, приведет к формированию положительного общественного мнения среди жителей города, общественности и предпринимательских кругов по отношению к действиям органов местного самоуправления.

Информационное сопровождение деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на территории г.о. Тейково может включать в себя (при необходимости):

- проведение маркетинговых и аналитических исследований;
- опросы общественного мнения;
- запрос заинтересованности от потенциальных инвесторов проектов;
- освещение проведения конкурса при реализации конкурсных процедур в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения муниципальных нужд, реализации проекта государственно-частного партнерства;
- налаживание взаимодействия между органом местного самоуправления и частными партнерами;
- проведение обязательных публичных мероприятий для обсуждения деталей инвестиционных проектов с общественностью;
- антикризисные коммуникации;
- освещение реализации КСОДД.

При информационном сопровождении деятельности органов местного самоуправления, осуществляемом в рамках реализации КСОДД, подчеркиваются преимущества реализуемых проектов для территории, публичность и открытость проведения конкурсных процедур, учет общественного мнения, освещаются достигнутые результаты реализации проектов и мероприятий, их социальная и экономическая эффективность.