*Приложение*

*к постановлению администрации*

 *округа Муром*

 *от 25.02.2019 № 147*



**Комплексная схема**

**организации дорожного движения на территории округа Муром**

**Муром**

**2019 год**

СОДЕРЖАНИЕ

|  |  |
| --- | --- |
| Введение  | 4 |
| 1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования округ Муром | 4 |
| 1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации | 4 |
| 1.2. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения | 10 |
| 1.3. Анализ нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения, в том числе в сравнении с передовым отечественным опытом | 13 |
| 1.4. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования муниципального образования округ Муром | 14 |
| 1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий | 17 |
| 1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещение мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса | 23 |
| 1.7. Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения для стоянки и остановки транспортных средств | 26 |
| 1.8. Анализ пассажиропотоков и грузопотоков | 26 |
| 1.9. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием | 27 |
| 1.10. Анализ эксплуатационного состояния технических средств организации дорожного движения | 29 |
| 1.11. Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения | 29 |
| 1.12. Анализ причин и условий возникновение дорожно-транспортных происшествий | 31 |
| 2. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям организации дорожного движения (далее – ОДД) | 33 |
| 3. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из вариантов | 33 |
| 4. Формирование перечня мероприятий по ОДД для предлагаемого варианта проектирования | 34 |
| 4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной доступности  | 34 |
| 4.2. Категорирование дорог с учетом прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству | 35 |
| 4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог | 35 |
| 4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением - далее (АСУДД), ее функции и этапы внедрения | 36 |
| 4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и введения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации | 36 |
| 4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения | 37 |
| 4.7. Применение реверсивного движения | 38 |
| 4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения | 39 |
| 4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков | 45 |
| 4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств | 45 |
| 4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории | 46 |
| 4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах | 47 |
| 4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) | 47 |
| 4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участков | 48 |
| 4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введение светофорного регулирования | 49 |
| 4.16. Режим работы светофорного регулирования | 49 |
| 4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями | 50 |
| 4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования | 54 |
| 4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов | 57 |
| 4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям | 58 |
| 4.21. Организация велосипедного движения | 60 |
| 4.22. Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом | 62 |
| 4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения | 62 |
| 4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств | 63 |
| 5. Очередность реализации мероприятий | 64 |
| 6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД | 69 |
| 7. Формирование предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД | 71 |
| Заключение | 74 |

**ВВЕДЕНИЕ**

Комплексная схема организации дорожного движения - далее (КСОДД) - это системный план мер организации дорожного движения, направленный на проведение единой государственной и муниципальной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах полномочий местных исполнительных и распорядительных органов.

КСОДД представляет собой проектный документ, содержащий комплекс взаимосвязанных и обоснованных системных мероприятий по совершенствованию организации движения транспортных и пешеходных потоков на улично-дорожной сети округа Муром на долгосрочную перспективу.

КСОДД разработана в соответствии с развитием муниципального образования округ Муром в рамках генерального плана и проектов планировки территорий-далее (ППТ), а также в соответствии с основными принципами и стратегическими направлениями социально-экономического развития и его транспортной системы на перспективу до 2033 года.

Расчетный срок реализации КСОДД определен с 2018 года по 2033 год включительно. Мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации муниципального образования округ Муром программных документов по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, при планировании реконструкции и развития улично-дорожной сети, разработке проектов организации дорожного движения, устойчивому развитию транспорта и его инфраструктуры, формированию доступной среды для всех групп населения.

Цели разработки КСОДД - определение основных направлений повышения эффективности, устойчивости функционирования улично-дорожной сети округа (УДС), предупреждение заторовых ситуаций, повышение безопасности дорожного движения в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации для удовлетворения транспортных потребностей и максимальной безопасности.

Задачи разработки КСОДД:

- определение приоритетных направлений развития системы организации дорожного движения, обоснование выбора оптимального варианта развития УДС и системы организации дорожного движения;

- определение и обоснование состава мероприятий по организации дорожного движения по основным направлениям (система организации дорожного движения, городской пассажирский (общественный и индивидуальный), грузовой, транзитный транспорт; улично-дорожная сеть, включая пешеходную и велосипедную инфраструктуру, с определением приоритетности их реализации);

- определение ориентировочных объемов капиталовложений на реализацию мероприятий по организации дорожного движения, с разбивкой по объектам и этапам;

- определение социально-экономической эффективности от внедрения мероприятий КСОДД.

**1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на**

**территории муниципального образования округ Муром.**

* 1. **Описание используемых методов и средств получения исходной информации.**

Для оценки текущей ситуации транспортного, социально-экономического, технического, правового развития транспортной системы округа Муром проведен ряд аналитических и натурных исследований.

Результат проведения исследований – база данных материалов для последующего анализа существующего состояния транспортной системы в округе Муром и оценка потенциала ее развития.

Результаты исследования должны обеспечить:

- детальную оценку состояния дорожного движения в округе Муром;

- прогнозирование дорожного движения на основе транспортного моделирования на перспективу КСОДД;

- базу для проведения детальных исследований и анализа по задачам КСОДД;

- информацию для проектирования и разработки мероприятий КСОДД;

- информацию для планирования и контроля ресурсов КСОДД;

- информацию для экономической оценки эффективности мероприятий КСОДД.

В работе проводятся следующие исследования:

- транспортные исследования;

- социально-экономические исследования;

- исследования общественного мнения.

Целью транспортных исследований дорожного движения является получение информации для разработки общей концепции стратегии и отдельных задач КСОДД.

Транспортные исследования решают следующие задачи:

- интенсивность движения на улично-дорожной сети (далее - УДС);

- состав и характеристики потока дорожного движения;

- неравномерность движения;

- потребительские характеристики (скорость, время сообщения);

- характеристики транспортной инфраструктуры;

- критические узлы и участки УДС и транспортной инфраструктуры;

- анализ безопасности дорожного движения;

- анализ и особенности существующей схемы организации движения.

Социально-экономические исследования позволяют определить текущее экономическое положение в округе, оценить существующий спрос, использование транспортной системы, а также прогнозировать экономическое развитие на ближайшую и дальнюю перспективу и оценить рост спроса на использование транспортной системы.

Задачами экономических исследований являются:

- объекты тяготения и генерации транспортного спроса (перечень, размещение);

- качественные и количественные характеристики тяготения;

- корреспонденции;

- перспективы развития транспортной инфраструктуры в соответствии с Генпланом.

Анализ исследований общественного мнения является одним из важных аспектов разработки КСОДД. В соответствии со Стратегией развития необходимо решить задачи по совершенствованию и улучшению первичной среды жизнедеятельности, частью которой является транспортная инфраструктура. Анализ общественного мнения помогает определить узкие и проблемные места транспортной системы и впоследствии привести их в соответствие с потребностями пользователей системы.

В рамках исследования общественного мнения в текущей работе были проведены следующие работы:

- анализ транспортного поведения жителей округа;

- обсуждение проблем транспортной инфраструктуры с городскими специалистами экспертами;

- обмен мнениями с жителями округа Муром в рамках проведения транспортных обследований.

**Разработка методики обследования транспортных потоков.**

Задачами обследования интенсивности движения транспортных потоков (далее -ТП) являются:

1) определение нагрузки на улично-дорожную сеть округа Муром;

2) определение закономерностей динамики интенсивностей ТП в суточном цикле (суточные колебания интенсивности движения «пиковый период – непиковый период», суточная асимметрия ТП, например, в направлении «центр города – периферийные районы»);

3) определение структуры ТП (наличие в составе ТП автобусного, грузового транспорта различной грузоподъемности, легкового транспорта);

4) определение закономерностей движения различных видов транспорта по УДС:

- пространственные закономерности (например, использование определенных магистралей УДС для движения автобусного транспорта, грузового транспорта и т.д.);

- временные закономерности (например, определение периодов движения грузового транспорта в течение рабочего дня и выходного дня и т.д.);

5) определение закономерностей распределения ТП на пересечениях и примыканиях (определение преобладающих маневров с целью выявления основных маршрутов движения, расчета режимов светофорного регулирования, оценки загрузки элементов УДС).

**Метод проведения обследования интенсивности движения транспортных потоков**

**визуальным способом.**

Интенсивность движения – это количество транспортных средств, проходящих через сечение дороги в единицу времени в обоих направлениях. Интенсивность движения в течение суток меняется крайне неравномерно. Характер ее изменения в течение суток зависит от дня недели.

Обследования интенсивности движения по продолжительности разделяются на длительные, которые проводятся непрерывно в течение суток, и кратковременные, которые проводятся в течение 1-2 часов. Для проведения длительных обследований используются специальные технические средства (детекторы автоматизированного учета, видеокамеры).

Продолжительные и кратковременные обследования могут проводиться вручную путем непосредственного визуального наблюдения за движением транспорта либо путем видеосъемки и ее последующей обработки. В ходе обследования выполняются замеры интенсивности транспортных и пешеходных потоков в конкретных сечениях УДС и/или в узлах УДС. Таким образом, обследование может проводиться на перекрестках или транспортных развязках (место перераспределения потоков) и/или на перегонах между ними (участок УДС без существенного перераспределения потоков).

При подготовке обследования:

- на основе изучения сети УДС с учетом задач обследования выявляются ее узлы, в которых происходит перераспределение транспортных и пешеходных потоков, и определяется расположение постов учета интенсивности движения;

- определяется продолжительность и конкретные периоды обследования;

- определяется способ проведения обследования (автоматизированный, ручной или комбинированный);

- оценивается количество персонала, участвующего в обследовании, и планируется его работа.

При проведении обследования на перегоне интенсивности по направлениям фиксируются отдельно (как при ручном, так и при автоматизированном способе учета).

Аналогично, при проведении обследования в узлах отдельно фиксируются потоки, движущиеся по каждой траектории проезда перекрестка (от каждого подхода к перекрестку к каждому из выходов).

Учет интенсивности производится путем регистрации проезда каждого транспортного средства через сечение перегона, подхода к перекрестку или непосредственно зоны перекрестка и занесением отметки в стандартный бланк учета интенсивности движения.

Таким образом, при учете интенсивности движения на перегоне проезд транспортных средств регистрируется в двух сечениях (в прямом направлении и в обратном). При учете интенсивности движения на перекрестке число обследуемых сечений определяется схемой организации движения и количеством разрешенных маневров движения.

Обследуемые сечения группируются в «створы регистрации» с учетом возможности проведения обследования каждого створа одним учетчиком. На перегоне обычно располагается два «створа регистрации», на перекрестке количество «створов регистрации» обычно равно количеству подходов к перекрестку, показанному на рисунке. В этом случае учетчик должен отдельно регистрировать транспортные средства, следующие прямо и выполняющие повороты с занесением результата в отдельные колонки бланка.

На сложных перекрестках с интенсивными поворотными потоками количество «створов регистрации» и, соответственно, учетчиков может быть увеличено. В этом случае, например, один учетчик считает автомобили, следующие от подхода в прямом направлении с левым поворотом, а другой – от этого же подхода, но поворачивающие направо. Учет ведется на отдельном бланке.

транспортные потоки

створ регистрации 4

створ регистрации 1

створ регистрации 2

створ регистрации 3

*Рисунок. Пример количества и*

*расположения «створов*

*регистрации» при учете*

маневры

улица 2

*интенсивности движения (на*

*перекрестке с высокой*

*интенсивностью движения)*

улица 1

При проведении обследования учетчик обычно располагается непосредственно у «створа регистрации». Но в случае ограниченной видимости или других особенностей, не позволяющих достоверно фиксировать направления движения проходящего транспорта, учетчик располагается на месте, позволяющем ему видеть весь поток, подлежащий регистрации (при этом названия маневров в заголовке колонок остаются прежними относительно «створа регистрации»).

В случае если геометрические характеристики пересечения таковы, что маневры транспортных потоков не соответствуют заголовкам стандартного бланка (например, разъезд транспорта осуществляется не в трех, а в четырех направлениях, либо на перекрестке выполняется разворот), допускается изменить заголовок колонки для обеспечения однозначной идентификации маневра при последующей обработке результатов обследований.

Каждый стандартный бланк рассчитан на регистрацию интенсивности движения в течение 60 минут (по 15 минут 4 вертикальные колонки).

Минимальным периодом обследования на каждом объекте является часовой промежуток времени. Рекомендуется также начинать и заканчивать обследование в «целый» момент времени.

Допустимое отклонение от «целого момента» должно составлять не более 5 минут, в этом случае каждый 15-минутный интервал фиксируется с отклонением, равным начальному. Отметка о фактическом начале и окончании замера обязательно делается в бланке обследования.

Кроме того, в бланке обследования делаются отметки о помехах движению транспорта, которые возникают в ходе обследования. Такими помехами могут быть ДТП, перекрытие движения, закрытие железнодорожного переезда и т.п.

В случае возникновения случайных помех, которые могут существенно повлиять на результаты обследования, обследование должно быть проведено повторно.

Не допускается проведение обследования различных створов одного узла или одного перегона в разные дни.

После окончания обследования учетчик обрабатывает бланк, подсчитывая количество обследованных транспортных средств по каждому периоду обследования и каждому обследованному сечению.

**Метод обследования транзитного транспорта.**

Для получения данных о транзитном потоке планируются места установки постов наблюдения. Выбор этих мест зависит от расположения основных вылетных городских магистралей. Регистрация транспорта ведется на специальных бланках – карточках учета корреспонденций. В карточку заносится весь поток проходящего транспорта через заданный срез в обоих направлениях движения. Регистрируется государственный номерной знак, вид транспорта (легковой, грузовой), время проезда через пост. Записи в карточку производит один учетчик, а второй учетчик проговаривает вслух увиденные им номера автомобилей. При высокой интенсивности движения возможно деление транспорта на легковой и грузовой между двумя парами наблюдателей. Таким образом, для учета транспорта, двигающегося в одном направлении, необходимо 2-4 человека. Регламент обследования составляет обычно 4-5 дневных часов подряд на каждом посту наблюдения.

Обследование проводится одновременно в выбранных точках на вылетных городских магистралях. Результаты, взятые из карточек учета корреспонденций, заносятся в электронную таблицу. Специально разработанная программа обработки позволяет выявить из всего массива данных транзитные транспортные единицы.

**Разработка методики проведения обследования парковок и мест размещения.**

Методика проведения обследования парковок и мест размещения индивидуального транспорта на территории округа Муром разработана на основе имеющегося многолетнего опыта проведения обследований парковочных пространств в различных городах России. Она устанавливает порядок проведения обследования и применяемые методы.

Парковкой (автостоянкой) называется специально обозначенное и при необходимости обустроенное место, являющееся, в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью под эстакадных или под мостовых 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.

Парковки (автостоянки) на территории округа Муром могут быть следующего типа:

автостоянка открытого типа – автостоянка без наружных стеновых ограждений.

Автостоянкой открытого типа считается также такое сооружение, которое открыто, по крайней мере, с двух противоположных сторон наибольшей протяженности. Сторона считается открытой, если общая площадь отверстий, распределенных по стороне, составляет не менее 50% наружной поверхности этой стороны в каждом ярусе (этаже);

плоскостная автостоянка – специальная площадка для открытого или закрытого (в отдельных боксах) хранения автомобилей в одном уровне;

гаражи – здания и сооружения, предназначенные для хранения, ремонта и технического обслуживания автомобилей;

гаражи-стоянки – здания и сооружения, предназначенные для хранения или парковки автомобилей, не имеющие оборудования для технического обслуживания и ремонта автомобилей, кроме простейших устройств - моек, смотровых ям, эстакад. Гаражи-стоянки могут иметь полное или неполное наружное ограждение;

постоянное хранение легковых автомобилей и других мототранспортных средств (мотоциклов, мотороллеров, мотоколясок, мопедов, прицепов и т.п.).

Активное развитие экономической, социальной и административных сфер, а также доминирование третичного сектора экономики (торговли, культурно-бытовых услуг, коммерции и т.д.) в городах Российской Федерации служит причиной массового тяготения по трудовым и культурно-бытовым целям в центральные зоны городов, в том числе с использованием легкового транспорта. Уровень автомобилизации в России за последние15-17 лет увеличился в 4-5 раз, в связи с этим в городах возникает острейший дефицит парковочных мест.

В то же время, большинство российских городов имеют плотную исторически сложившуюся застройку и сеть узких улиц. Отсутствие развития этого фактора на фоне растущей автомобилизации весьма ограничивает возможности для удобного, безопасного и комфортного паркинга. Особенно остро эта проблема стоит в центральных частях городов, где традиционно располагаются объекты массового тяготения.

С целью определения основных направлений повышения производительности улично-дорожной сети округа и выработке мероприятий по регулированию парковки и формированию системы стоянок и парковок с учетом градостроительной ситуации, необходимо провести обследования парковок и мест размещения индивидуального транспорта по следующим параметрам:

- количество автомобилей, пользующихся парковкой, стоянкой в течение определенного периода времени;

- продолжительность стоянки автомобилей;

- интервал прибытия автомобилей на парковку, стоянку.

В связи с этим основными задачами такого обследования на УДС округа Мурома являются:

- анализ существующей ситуации;

- выявление зависимостей между количеством припаркованных автомобилей и временем суток;

- определение транспортного эффекта - снижения нагрузки на улично-дорожную сеть округа.

Использование предложенной методики позволит дать полное представление осложнившейся парковочной ситуации на рассматриваемой территории и позволит определить «критические» точки по формированию системы парковок и стоянок.

Для оценки парковочной ситуации в округе Муром был проведен анализ занимаемой внутри дворовой территории под парковку и анализ УДС.

Анализ парковочных мест внутри дворовой территории проводился при помощи снимков со спутника (Yandex, Google).

**Метод проведения обследования существующей схемы**

**организации дорожного движения.**

Основными задачами обследования являются:

- анализ существующей системы организации дорожного движения на территории округа;

- получение натурных исходных данных с улично-дорожной сети о реальных схемах организации дорожного движения на участках улично-дорожной сети;

- выявление несоответствия нормативным требованиям размещения технических средств организации движения;

- выявление потенциальных проблем, связанных с организацией движения;

- создание предварительного перечня мероприятий, направленных на стабилизацию и улучшение дорожно-транспортной ситуации.

Обследования существующей схемы организации движения включают в себя камеральный анализ данных (существующих дислокаций дорожных знаков, запретов маневров, расстановки знаков приоритета, дислокации светофорных объектов и т.д.).

Обследования элементов организации дорожного движения могут проводиться в любое время суток.

Режим работы группы обследования определяется планом-графиком проведения обследования, составляемым начальником группы проведения обследования.

При подготовке обследования:

- на основе изучения плана УДС с учетом задач обследования разрабатывается план-график проведения обследования;

- определяется продолжительность и конкретные периоды обследования;

- оценивается количество персонала, участвующего в обследовании, для каждого создается индивидуальный план-график.

**1.2. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта**

**Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации**

**дорожного движения.**

На уровне субъекта Российской Федерации и местном уровне управление в сфере дорожного строительства осуществляется органами власти субъектов РФ и органами местного самоуправления на основании законодательных актов, принимаемых представительными органами субъекта РФ и нормативных актов органов местного самоуправления.

Техническая классификация автомобильных дорог отражает их потребительские свойства и геометрические параметры и устанавливается нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации и актами органа местной исполнительной власти.

К муниципальным автомобильным дорогам относятся улицы, проезды, дороги местного значения и иные автомобильные дороги, относящиеся к муниципальной собственности и находящиеся в границах муниципальных образований.

В России утверждены основные стратегические документы в области социально-экономического развития страны, в области развития транспорта и его отдельных видов. Целью Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р, является обеспечение в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамичного развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

К компетенции органов местного самоуправления округа Муром в сфере управления дорожной деятельностью относятся следующие вопросы:

- контроль за соблюдением законов в сфере регулирования дорожной деятельности;

- утверждение муниципальных программ развития и совершенствования сети автомобильных дорог;

- реализация федеральной, региональной и муниципальной политики в сфере дорожной деятельности;

- принятие муниципальных правовых актов округа Муром по вопросам дорожной деятельности, охраны автомобильных дорог, ограничения и прекращения движения на автомобильных дорогах и иных норм, и правил, регламентирующих дорожную деятельность;

- приведение норм и правил пользования автомобильными дорогами в округе Муром в соответствие с нормами и правилами Российской Федерации.

Уполномоченный орган местного самоуправления, осуществляющий управление дорожной деятельностью, обеспечивает:

- разработку и исполнение местных бюджетов в части расходов на дорожную деятельность;

- управление имуществом муниципальных автомобильных дорог;

- развитие сети улиц, проездов, дорог местного значения;

- организацию дорожного движения по муниципальным автомобильным дорогам совместно с отделением Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее - ГИБДД).

В соответствии с приоритетами государственной политики для улучшения состояния УДС на территории округа Муром была разработана муниципальная программа «Жилищно-коммунальное хозяйство и благоустройство округа Муром на 2019 – 2021 годы».

Неудовлетворительное состояние улично-дорожной сети усугубляет проблемы в социальной сфере: несвоевременное оказание срочной и профилактической медицинской помощи, дополнительные затраты времени и ограничения на поездки.

Показателями улучшения состояния улично-дорожной сети являются:

- развитие улично-дорожной сети;

- увеличение площади отремонтированных дворовых территорий многоквартирных домов и проездов к территориям многоквартирных домов;

- увеличение площади отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения;

- уменьшение протяжённости автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям;

- прирост отремонтированных инженерных сооружений.

Дорожные условия оказывают влияние на экономическое развитие округа.

Для соответствия автомобильных дорог нормативным требованиям необходимо выполнение различных видов дорожных работ: содержание автомобильных дорог; капитальный ремонт, ремонт автомобильных дорог, реконструкция автомобильных дорог.

Состояние сети дорог определяется своевременностью, полнотой и качеством выполнения работ по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции дороги напрямую зависит от объемов финансирования и стратегии распределения финансовых ресурсов в условиях их ограниченных объемов.

Недофинансирование дорожной отрасли в условиях постоянного роста интенсивности движения, изменения состава движения в сторону увеличения грузоподъемности транспортных средств, приводит к несоблюдению межремонтных сроков, накоплению количества не отремонтированных участков, участков с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием.

С целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий, улучшения транспортной обстановки на дорогах необходимо проведение работ по капитальному ремонту, ремонту дорожных покрытий на улично-дорожной сети в округе Муром, восстановление и устройство пешеходных связей на территории округа, восстановления и ремонта искусственных сооружений на улично-дорожной сети.

Решение обозначенных проблем требует использования программно-целевого метода, который позволит создать условия для развития улично-дорожной сети в округе Муром, решить вопросы текущего содержания дорожной инфраструктуры и вопросы благоустройства территории, что в свою очередь позволит целенаправленно и эффективно использовать бюджетные средства.

Целесообразность разработки муниципальной программы «Жилищно-коммунальное хозяйство и благоустройство округа Муром на 2019 – 2021 годы» использующей программно-целевой метод решения проблем дорожной деятельности, определяется следующими факторами:

- наличие сложно решаемых и разнообразных по характеру проблем в дорожной сфере, что определяет необходимость системного подхода к их решению, согласования отдельных направлений муниципальной политики по содержанию, технологиям реализации и по времени осуществления;

- необходимость определения целей, задач, состава и структуры мероприятий и запланированных результатов;

- необходимость реализации комплекса взаимоувязанных мероприятий по повышению результативности финансовых и материальных вложений.

Реализация муниципальной программы позволит достичь намеченные изменения в сфере безопасности дорожного движения (далее - БДД) и развития улично-дорожной сети в округе Муром.

Муниципальная программа была разработаны в соответствии со статьей 16 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в соответствии с которой к вопросам местного значения относятся дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них. В рамках исполнения полномочий необходимо выполнять мероприятия по содержанию и развитию улично-дорожной сети в округе Муром.

Протяженность автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования округ Муром по состоянию на 01.01.2019 составляет 202,7 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 116,0 км.

Техническое состояние значительной части улично-дорожной сети в округе Муром не соответствует требованиям технических регламентов.

Для поддержания сети автомобильных дорог общего пользования местного значения в округе Муром в состоянии, отвечающем нормативным требованиям, необходимо ежегодно выполнять работы по капитальному ремонту, ремонту дорожного покрытия улично-дорожной сети.

Реализация муниципальной программы «Жилищно-коммунальное хозяйство и благоустройство округа Муром на 2019 – 2021 годы» позволит решить самые значимые проблемы, такие как:

- развитие улично-дорожной сети;

- повышение безопасности дорожного движения;

- устройство системы ливневой канализации.

Целесообразность выполнения отдельных мероприятий в рамках программы определяется следующими факторами:

- наличие сложно решаемых и разнообразных по характеру проблем в благоустройстве, что определяет необходимость системного подхода к их решению, согласования отдельных направлений муниципальной политики по содержанию, технологиям реализации и по времени осуществления;

- необходимость определения целей, задач, состава и структуры мероприятий и запланированных результатов;

- необходимость реализации комплекса взаимосвязанных мероприятий по повышению результативности бюджетных, финансовых и материальных вложений.

**1.3. Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения, в том числе в сравнении с передовым отечественным опытом.**

Нормативно-правовое обеспечение деятельности в сфере организации дорожного движения представлено следующими нормативными правовыми актами:

Градостроительный кодекс Российской Федерации;

Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;

Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Федеральный закон от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;

Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»;

Приказ Минтранса России от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;

Приказ Минтранса России от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

Приказ Минтранса РФ от 27.08.2009 № 150 «О порядке проведения оценки технического состояния автомобильных дорог»;

Приказ Минтранса России от 16.11.2012 № 402 «Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог»;

Решение Совета народных депутатов округа Муром Владимирской области от 18.04.2005 № 621 «Об утверждении генерального плана города Мурома»;

Постановление администрации округа Муром от 14.09.2018 № 674 «Об утверждении муниципальной программы «Жилищно-коммунальное хозяйство и благоустройство округа Муром на 2019 – 2021 годы».

Действующая нормативная правовая база является достаточной.

Анализ действующего законодательства свидетельствует, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения включены в дорожную деятельность.

Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения приняли форму нормативно-правового регулирования только с принятием Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который вступил в силу только 30.12.2018. Таким образом, правоприменительная практика в названной сфере еще не сформировалась и, очевидно, что положения указанного закона в дальнейшем будут претерпевать изменения.

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

На законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

Недостаточно урегулированы правоотношения при планировании в сфере организации дорожного движения на стадиях градостроительного проектирования.

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

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

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории округа, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- информационный, предназначенный для ознакомления населения с состоянием, проблемами и перспективами развития транспортной системы округа, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы и т.п.

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

Наиболее часто информационное обеспечение в сфере организации дорожного движения осуществляется посредством размещения востребованной информации в средствах массовой информации, а также на официальном сайте Администрации округа Муром в сети «Интернет».

**1.4. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации**

**по планировке территории, документов стратегического планирования**

**муниципального образования округ Муром.**

Округ Муром расположен на левом берегу реки [Ока](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BA%D0%B0), в 137 км от [Владимира](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80_%28%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%29), на границе с [Нижегородской областью](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B8%D0%B6%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C). Является крупным железнодорожным узлом на [Горьковской железной дорог](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0)е на линии [Москва](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) —[Казань](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D0%B7%D0%B0%D0%BD%D1%8C).

Рисунок – Положение округа Муром в структуре Владимирской области





Граница о. Мурома берет начало от точки в северной части изгиба русла реки Оки на 214,5 км. Проходит по урезу воды левого берега на юг до 227 км, поворачивает на запад с северной стороны границы с. Панфилово, далее по старой границе бывшего с. Карачарово, выходит на южную сторону д. Орлово, с южной стороны огибает микрорайон Вербовский по автодороге между д. Мишино по р. Илевне выходит на проектируемую объездную автодорогу. Дальше идет по проектируемой автодороге, огибая восточнее с. Лазарево, проходит западнее д. Александровка, далее проходит между бывшим предприятием ПМК-10 и д. Нежиловка, с северо-западной стороны территория аэропорта, идет вдоль железнодорожного полотна и поворачивает на восток с выходом восточнее бывшего ДПМК, приближается с объездной автодороги за очистными сооружениями и подходит по лугам к реке Оке на 214,5 км.



По новому генеральному плану территория округа составит 6,5 тыс. га, в настоящее время — 4,4 га.

Численность населения о. Мурома в границах генплана составит 134,5 тыс. чел.

Основные задачи генерального плана округа Мурома:

- дать предложения по рациональному использованию существующих городских территорий;

-наметить основные направления развития округа с учетом перспективной модернизации прилегающих населенных пунктов.

Дать рекомендации по упорядочению производственных зон, выводу ряда предприятий из городской застройки.

Сохранить историческую планировку центральной части округа с многочисленными уникальными памятниками архитектуры — образцами исторической застройки.
Предусмотреть развитие и усовершенствование инженерно-транспортной инфраструктуры.
В границы территории округа Муром по новому генеральному плану вошли сельские поселения: д. Александровка, д. Нежиловка, Дмитриевская и Якиманская слободы, пос. Механизаторов, пос. Муромский, д. Орлово, д. Коммуна.

Предусматривается вынос из застройки вредных производств, и организация санитарно-защитных зон между жилыми территориями и предприятиями. Для этой цели формируются новые производственные зоны: Северо-Слободская, Северо-Западная, а также зона пищевых и коммунальных предприятий в районе южнее радиозавода.

Резервные территории под возможное размещение новых предприятий предусматриваются в районе кирпичного завода.

Проектом внесены предложения по усовершенствованию транспортной инфраструктуры.

Для этого предусматривается:

-реконструкция проезжей части ул. Радиозаводское шоссе с расширением до четырех полос, на участке от ул. Меленковское шоссе до ул. Энгельса;

-реконструкция проезжей части ул. Механизаторов, от ул. Юбилейная до ул. Ленина (Якиманская слобода), с обустройством дополнительной полосы;

 -благоустройство набережной с продлением ее до Николо-Набережной церкви, устройство подъезда к источнику и далее на участке Штабского оврага до трассы обходной дороги, протяженностью 6,2 км;

-строительство набережной р. Ока (Окская ул.) на участке от Фанерного комбината до примыкания к Карачаровскому шоссе.

**1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий.**

Протяженность автомобильных дорог местного значения в границах округа Муром по состоянию на 01.01.2019 составляет 202,7 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 116,0 км.

Таблица - Автомобильные дороги общего пользования местного значения

округ Муром.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Наименованиеавтомобильной дороги | Материалпокрытия | Протяжённость, м | Категорияавтодороги |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 8 |
| 1. | Муром-Причал | асфальт | 2,100 | IV |
| 2. | Муром-Волга | асфальт | 0,600 | IV |
| 3. | Муром-Лазарево | асфальт | 1,500 | III |
| 4. | Автодора улица | асфальт | 0,923 | IV |
| 5. | Амосова улица | асфальт | 0,882 | V |
| 6. | Амосова переулок | асфальт | 0,225 | V |
| 7. | Артема улица | асфальт | 1,390 | III |
| 8. | Бульвар Тихомирова | асфальт | 0,998 | III |
| 9. | Вербовская улица | асфальт | 0,870 | V |
| 10. | Вишневая улица | асфальт | 0,623 | V |
| 11. | Владимирская улица | асфальт | 1,010 | IV |
| 12. | Владимирское шоссе | асфальт | 3,203 | II |
| 13. | Войкова улица | асфальт | 1,360 | II |
| 14. | Вокзальная улица | асфальт | 0,528 | V |
| 15. | Воровского съезд | асфальт | 0,366 | III |
| 16. | Воровского улица | асфальт | 1,650 | III |
| 17. | Гастелло улица  | асфальт | 1,521 | V |
| 18. | Гоголева улица | асфальт | 1,405 | III |
| 19. | Горького улица | асфальт | 1,354 | V |
| 20. | Грибоедова улица | грунт | 0,661 | V |
| 21. | Грибоедова проезд | грунт | 0,752 | V |
| 22. | Губкина улица | асфальт | 0,556 | V |
| 23. | Дачная улица | грунт | 0,900 | V |
| 24. | Демьяна Бедного улица | грунт | 0,785 | V |
| 25. | Деповская улица | грунт | 0,700 | V |
| 26. | Дзержинского улица | асфальт | 1,340 | III |
| 27. | Дорожный проезд | грунт | 0,156 | V |
| 28. | Дорога от ВПЧ-5 - к д.Репино | грунт | 2,600 | V |
| 29. | Железнодорожный проезд | асфальт | 0,517 | IV |
| 30. | Заводская улица | асфальт | 1,020 | III |
| 31. | Заречная улица | грунт | 0,438 | V |
| 32. | Зарубина улица | грунт | 0,196 | V |
| 33. | Зеленая улица №1 | грунт | 1,140 | V |
| 34. | Июльский переулок | грунт | 0,514 | V |
| 35. | Казанская улица | асфальт | 1,150 | IV |
| 36. | Казарма улица | грунт | 0,100 | V |
| 37. | 1-й Казанский проезд | грунт | 0,289 | V |
| 38. | 2-й Казанский проезд | грунт | 0,250 | V |
| 39. | Калинина улица | асфальт | 1,800 | III |
| 40. | Караева улица | грунт | 0,506 | V |
| 41. | Карачаровская улица | асфальт | 1,770 | IV |
| 42. | Карачаровское шоссе | асфальт | 2,080 | III |
| 43. | Карла Маркса улица | асфальт | 1,449 | III |
| 44. | Касимовская улица | грунт | 0,918 | V |
| 45. | Кирова улица | асфальт | 1,100 | III |
| 46. | Кирова проезд | асфальт | 0,711 | IV |
| 47. | Кленовая улица | асфальт | 1,470 | III |
| 48. | Ковровская улица | асфальт | 1,350 | III |
| 49. | Кожевники улица | асфальт | 0,527 | IV |
| 50. | Колхозная улица | асфальт | 0,366 | IV |
| 51. | Коммунальная улица | асфальт | 0,937 | IV |
| 52. | Коммунальный проезд | асфальт | 0,472 | IV |
| 53. | Коммунистическая улица | асфальт | 0,837 | III |
| 54. | Комсомольская улица №1 | асфальт | 1,940 | III |
| 55. | Комсомольский переулок | асфальт | 0,393 | V |
| 56. | Кооперативная улица | асфальт | 0,609 | IV |
| 57. | Кооперативный проезд | асфальт | 0,382 | IV |
| 58. | Красина улица №1 | асфальт | 0,708 | V |
| 59. | Красноармейская улица | асфальт | 0,803 | IV |
| 60. | Красноармейский переулок | асфальт | 0,090 | V |
| 61. | Красногвардейская улица | асфальт | 1,410 | IV |
| 62. | Красногвардейский переулок | асфальт | 0,198 | IV |
| 63. | Красный Октябрь улица | грунт | 0,630 | V |
| 64. | Крестьянина площадь | асфальт | 0,512 | III |
| 65. | Крылова улица | грунт | 0,604 | V |
| 66. | Куйбышева улица | асфальт | 1,892 | III |
| 67. | Куйбышева проезд | асфальт | 0,561 | III |
| 68. | Куликова улица | асфальт | 1,040 | II |
| 69. | Лаврентьева улица | асфальт | 1,300 | III |
| 70. | Лакина съезд | асфальт | 0,306 | III |
| 71. | Лакина улица | асфальт | 1,960 | III |
| 72. | Ленина улица №1 | асфальт | 2,150 | II |
| 73. | Ленинградская улица | асфальт | 2,364 | III |
| 74. | Лермонтова улица | грунт | 0,298 | V |
| 75. | Лесная улица | грунт | 0,949 | V |
| 76. | Лесной проезд | грунт | 0,491 | V |
| 77. | 1 Лесной проезд | грунт | 0,130 | V |
| 78. | 2 Лесной проезд | грунт | 0,220 | V |
| 79. | 3 Лесной проезд | грунт | 0,430 | V |
| 80. | Луговая улица | грунт | 0,434 | V |
| 81. | Льва Толстого улица | асфальт | 2,170 | III |
| 82. | Малая Московская улица | асфальт | 0,686 | III |
| 83. | Матросова улица | асфальт | 0,350 | IV |
| 84. | Машинистов проезд | асфальт | 0,198 | V |
| 85. | Машинистов улица | асфальт | 0,666 | IV |
| 86. | Маяковского улица | грунт | 0,314 | V |
| 87. | Меленковское шоссе | асфальт | 3,400 | II |
| 88. | Меленковский проезд | грунт | 2,719 | V |
| 89. | Мечникова улица | асфальт | 1,620 | III |
| 90. | Мечтателей улица | асфальт | 0,522 | IV |
| 91. | Мира улица №1 | асфальт | 0,667 | V |
| 92. | Мичуринская улица | асфальт | 1,013 | IV |
| 93. | Молодежная улица | грунт | 0,515 | V |
| 94. | Московская улица | асфальт | 4,210 | II |
| 95. | Мостотряда улица | асфальт | 1,220 | V |
| 96. | Муромская улица | асфальт | 1,090 | IV |
| 97. | Набережная улица | асфальт | 0,912 | III |
| 98. | Нежиловка улица | асфальт | 0,396 | IV |
| 99. | Некрасова улица | грунт | 0,326 | V |
| 100. | Нижегородская улица | грунт | 0,330 | V |
| 101. | Новоселов улица | грунт | 0,600 | V |
| 102. | Новая улица №1 | грунт | 0,682 | V |
| 103. | Овражная улица №1 | грунт | 1,130 | V |
| 104. | Озерная улица №1 | грунт | 1,250 | V |
| 105. | Окская улица | грунт | 1,160 | V |
| 106. | Окский съезд | асфальт | 0,365 | V |
| 107. | Октябрьская улица №1 | асфальт | 1,570 | III |
| 108. | Октябрьский переулок | асфальт | 0,309 | IV |
| 109. | Орджоникидзе улица | грунт | 0,854 | V |
| 110. | Орловская улица | асфальт | 1,480 | III |
| 111. | Осипенко улица | грунт | 0,465 | V |
| 112. | Островского улица | грунт | 0,777 | V |
| 113. | Панфиловская улица | грунт | 0,654 | V |
| 114. | Парковая улица | грунт | 0,600 | V |
| 115. | Первомайская улица №1 | асфальт | 2,120 | III |
| 116. | Первый проезд улица | грунт | 0,200 | V |
| 117. | Пионерская улица | асфальт | 0,882 | III |
| 118. | Плеханова улица | асфальт | 0,795 | IV |
| 119. | 30 лет Победы улица | асфальт | 0,548 | IV |
| 120. | Подболотская улица | асфальт | 1,100 | V |
| 121. | Полевая улица №1 | грунт | 0,737 | V |
| 122. | Привокзальная площадь | асфальт | 0,100 | III |
| 123. | Приокская улица №1 | грунт | 2,980 | V |
| 124. | Привокзальная улица | асфальт | 0,493 | IV |
| 125. | Пролетарская улица | асфальт | 1,577 | IV |
| 126. | Профсоюзная улица | грунт | 1,470 | V |
| 127. | Промышленный проезд | асфальт | 4,100 | IV |
| 128. | Прудовая улица | грунт | 0,711 | V |
| 129. | Пушкина улица | асфальт/грунт | 0,682 | IV |
| 130. | Радиозаводское шоссе | асфальт | 2,460 | III |
| 131. | Радищева улица | грунт | 0,318 | V |
| 132. | Расковой улица | грунт | 0,596 | V |
| 133. | Ремесленная Слободка улица | асфальт | 0,330 | III |
| 134. | Репина улица | грунт | 0,822 | V |
| 135. | Садовая улица №1 | грунт | 1,030 | V |
| 136. | Садовый переулок | грунт | 0,400 | V |
| 137. | Свердлова улица | асфальт | 1,780 | III |
| 138. | Светлая улица | грунт | 0,946 | V |
| 139. | Северный проезд | грунт | 0,648 | V |
| 140. | Серова улица | асфальт | 0,542 | IV |
| 141. | Советская улица №1 | асфальт | 1,800 | III |
| 142. | Совхозная улица | грунт | 0,729 | V |
| 143. | Солнечная улица №1 | грунт | 0,621 | V |
| 144. | Спартаковская улица | грунт | 0,629 | V |
| 145. | Спортивная улица | асфальт | 0,797 | IV |
| 146. | Станюковича улица | грунт | 0,108 | V |
| 147. | Стахановская улица | асфальт | 1,193 | IV |
| 148. | Строителей улица | грунт | 0,269 | V |
| 149. | Стройдеталь улица | грунт | 0,350 | V |
| 150. | Сурикова улица | асфальт | 0,271 | IV |
| 151. | Тимирязева улица | асфальт | 0,274 | V |
| 152. | Трудовая улица | асфальт | 0,796 | III |
| 153. | Тургенева улица | грунт | 0,716 | V |
| 154. | Февральский переулок | грунт | 0,494 | V |
| 155. | Фестивальная улица | грунт | 0,519 | V |
| 156. | Физкультурная улица | грунт | 1,440 | V |
| 157. | Филатова улица | асфальт | 1,130 | III |
| 158. | Фруктовая улица | грунт | 0,429 | V |
| 159. | Фруктовая Гора улица | грунт | 0,457 | V |
| 160. | Фрунзе улица | асфальт/ грунт | 0,656 | V |
| 161. | Цветочный бульвар | асфальт | 0,299 | IV |
| 162. | Чапаевская улица | грунт | 0,673 | V |
| 163. | Чернышевского улица | асфальт | 0,478 | IV |
| 164. | Чкалова проезд | грунт | 0,300 | V |
| 165. | Чкалова улица | асфальт | 1,760 | IV |
| 166. | Чулошникова съезд | асфальт | 0,352 | V |
| 167. | Чулошникова улица | асфальт | 0,209 | V |
| 168. | Школьная улица №1 | асфальт/ грунт | 0,518 | V |
| 169. | Щербакова улица | асфальт | 0,741 | IV |
| 170. | Экземплярского улица | асфальт | 1,030 | IV |
| 171. | Экземплярского переулок | асфальт | 0,138 | V |
| 172. | Эксплуатационная улица | асфальт/ грунт | 0,920 | IV |
| 173. | Энгельса улица | асфальт | 0,873 | III |
| 174. | Энергетиков улица | асфальт | 0,586 | V |
| 175. | Юбилейная улица | асфальт | 1,170 | III |
| 176. | Южная улица №1 | асфальт | 1,204 | IV |
| 177. | Ямская улица | асфальт | 0,816 | IV |
| 178. | Ярославского улица | асфальт | 1,090 | IV |
| 179. | Центральная улица | асфальт | 2,800 | IV |
| 180. | Быкова улица | грунт | 0,527 | V |
| 181. | Приокская улица №2 | грунт | 0,238 | V |
| 182. | Советская улица №2 | асфальт | 1,002 | IV |
| 183. | Октябрьская улица №2 | грунт | 1,008 | V |
| 184. | Первомайская улица №2 | грунт | 1,000 | IV |
| 185. | Солнечная улица №2 | грунт | 1,000 | V |
| 186. | Полевая улица №2 | грунт | 0,532 | V |
| 187. | Бочкарева улица | грунт | 0,914 | V |
| 188. | Овражная улица №2 | грунт | 0,422 | V |
| 189. |  Новая улица №2 | грунт | 0,345 | V |
| 190. | Садовая улица №2 | грунт | 0,345 | V |
| 191. | Дорога от трассы Муром-Н.Новгород до улицы Новой | грунт | 0,450 | V |
| 192. | ул. Фабричная | грунт | 0,267 | V |
| 193. | Школьная улица №2 | грунт | 0,693 | V |
| 194. | Октябрьская улица №3 | грунт | 0,700 | V |
| 195. | Крестьянская улица | грунт | 0,542 | V |
| 196. | Ленина улица №2 | асфальт | 1,004 | IV |
| 197. | Первомайская улица №3 | грунт | 0,787 | V |
| 198. | Советская улица №3 | грунт | 0,332 | V |
| 199. | Красина улица №2 | грунт | 1,160 | V |
| 200. | Приокская улица №3 | грунт | 1,520 | V |
| 201. | Клубная улица  | асфальт | 0,315 | V |
| 202. | пос., Механизаторов 1 – обход г. Мурома | асфальт | 2,926 | III |
| 203. | д. Коммуна | грунт | 2,100 | V |
| 204. | ул. Центральная №2 | асфальт | 0,748 | V |
| 205. | Северная улица  | асфальт | 0,350 | V |
| 206. | Садовая улица №3 | асфальт | 0,200 | V |
| 207. | Кольцевая улица | асфальт | 0,350 | V |
| 208. | Озерная улица №2 | асфальт | 0,500 | V |
| 209. | Зеленая улица №2 | грунт | 0,710 | V |
| 210. | Советская улица №4 | грунт | 0,900 | V |
| 211. | Комсомольская улица №2 | грунт | 1,150 | V |
| 212. | Южная улица №2 | грунт | 1,350 | V |
| 213. | Мира улица №2 | грунт | 1,350 | V |
| 214. | Комсомольская улица №3 | грунт | 1,400 | V |
| 215. | Пригородная улица | грунт | 1,200 | V |

Часть автомобильных дорог общего пользования, находящаяся на территории округа Муром, имеет высокую степень износа.

В течение длительного периода темпы износа автомобильных дорог общего пользования местного значения превышали темпы восстановления, 24 км дорог находятся в неудовлетворительном состоянии (12 %). Следует отметить, что большинство автомобильных дорог общего пользования рассчитаны на проезд транспорта с осевыми нагрузками до 6 тонн.

Ускоренный износ автомобильных дорог общего пользования местного значения обусловлен также ростом парка автотранспортных средств и интенсивностью движения, увеличением в составе транспортных потоков доли большегрузных автомобилей (как по полной массе, так и по нагрузке на ось).

Пропускная способность основных дорог местного значения округа Муром составляет менее 600 ед./ч. Следует отметить, что 42 % дорог местного значения не имеет твердого покрытия, что создает неудобства для движения транспорта и жителей округа.

Основными недостатками УДС является несоответствие геометрических параметров улиц их нормативным показателям, недостаточная организация движения, недостаточное отделение пешеходного движения от проезжей части.

**1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и**

**пешеходов, включая описание организации движения маршрутных транспортных**

**средств, размещение мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов**

**дорожного сервиса.**

**Организация движения транспортных средств.**

Основными методами организации дорожного движения являются: ограничение и контроль скоростного режима, введение одностороннего движения, ограничение въезда, запрет движения. На пересечениях и примыканиях организация движения может осуществляется посредством светофорного регулирования, а также в нерегулируемом режиме.

На территории округа Муром 4 железнодорожных переезда. Пересечение автомобильных дорог с железнодорожными путями осуществляется в одном уровне в регулируемом режиме.

Движение транзитного транспорта осуществляется по дорогам местного значения, расположенным по ул. Владимирское шоссе – Юбилейная – Войкова – Механизаторов – Куликова – Меленковское шоссе – Радиозаводское шоссе – Энгельса – Кирова –Карачаровское шоссе – Заводская – Первомайская – Коммунистическая – Ремесленная Слободка – Калинина – Промышленный проезд - Ленинградская. По данным дорогам осуществляется движение транзитного транспорта, следующего из других населенных пунктов к промышленным предприятиям округа Муром.

Специализированных транспортных компаний, зарегистрированных в установленном законом порядке на территории округа Муром не имеется.

 Маршруты движения грузового транспорта пролегают без заезда в жилую зону. Это создает условия для снижения уровня загрязнения атмосферного воздуха особенно в периоды преобладания ветров, снижает нагрузку на дорожно-транспортную сеть округа и уровень аварийности.

**Организация пешеходного движения.**

Передвижение пешком является основным и наиболее распространенным видом передвижения. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути –например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

Территория округа Муром оборудована тротуарами и пешеходными дорожками не в полном объеме. Пешеходные переходы, совмещенные с остановками общественного транспорта, зачастую отсутствуют или не отвечают требованиям технических регламентов.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы, регулируемые пешеходные переходы, оснащенные светофорами.

Автомобильные дороги в пределах округа Муром оснащены освещением в недостаточном объеме.

**Организация движения маршрутных транспортных средств.**

Пассажирский транспорт предназначается для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

Городской пассажирский транспорт в округе Муром представлен одной системой транспорта – автобусом. На 2019 год на территории города действует 30 коммерческих автобусных маршрутов, обслуживаемых одиннадцатью перевозчиками.

Инфраструктура пассажирского городского транспорта включает 131 остановочный пункт.

Пешеходная доступность до остановок городского пассажирского транспорта регламентируется СП 42.13330.2011, в соответствии с которым дальность пешеходных подходов к остановкам общественного транспорта должна быть не более 500 м.

Небольшое количество остановок находятся в неудовлетворительном состоянии.

Существующие параметры остановок общественного транспорта и их техническое оснащение зачастую не соответствуют нормативам по ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования». Также на большинстве автобусных остановках отсутствуют: заездные карманы, площадки ожидания, автопавильоны, подходы к автобусным остановкам, горизонтальная дорожная разметка, дорожные знаки, освещение, ограждение.

Отсутствие тех или иных средств организации дорожного движения и техническое состояние существующих прямо влияет на условия и безопасность участников дорожного движения.

**Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного**

**сервиса.**

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

По данным ОГИБДД ОМВД России, данным ИФНС автомобильный парк в округе Муром преимущественно состоит из легковых автомобилей, в подавляющем большинстве принадлежащих частным лицам. За период 2016-2018 годов отмечается рост транспортных средств и уровня автомобилизации населения. В 2016 году количество зарегистрированных наземных транспортных средств: 43778 ед.

Таблица - Оценка уровня автомобилизации населения на территории города:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Показатели** | **2016 год**  | **2017 год**  | **2018 год**  | **2019 год**  | **2020 год (прогноз)** |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | 119008 | 118743 | 117900 | 116730 | 118408 |
| 2 | Количество автомобилей у населения, ед. | 43778 | 44078 | 45100 | 46120 | 47210 |
| 3 | Уровень автомобилизации населения, ед./1000 чел. | 368 | 370 | 378 | 387 | 395 |

Уровень автомобилизации населения составляет порядка 250 автомобилей на 1000жителей, что в целом соотносится со средними данными по России.

Парковочные места имеются у объектов социальной инфраструктуры и у административных зданий хозяйствующих организаций. При определении необходимого количества мест для постоянного хранения автотранспорта следует учитывать следующие факторы:

- хранение в индивидуальной малоэтажной застройке осуществляется на приусадебных участках и не требует дополнительного места;

- хранение в центре города осуществляется на внутриквартальных территориях и вдоль улиц;

- хранение в среднеэтажной и многоэтажной застройке осуществляется на внутриквартальных территориях.

Стоит отметить, что значительная часть автобусов и грузового транспорта принадлежит нескольким крупным промышленным предприятиям, расположенным на территории города.

Автобусы задействованы в доставке работников данных предприятий к рабочим местам, составляя конкуренцию городскому пассажирскому транспорту общего пользования.

Значительная часть (более 60 %) зарегистрированного легкового транспорта используется ежедневно для выполнения трудовых и культурно-бытовых транспортных корреспонденций жителей города.

На территории города насчитывается более 300 парковочных мест, что при существующих параметрах автомобилизации в полном объеме удовлетворяет потребности населения.

Хранение транспортных средств в кварталах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках.

Хранение индивидуального транспорта жителей многоквартирной секционной жилой застройки осуществляется на территории гаражных комплексов и на при домовых территориях.

У крупных объектов притяжения (административных зданий, торговых центров, банков, спортивных объектов) для временного хранения транспортных средств организованы парковочные места на участках, прилегающих к УДС.

Временное хранение автомобилей, преимущественно в вечернее и ночное время, осуществляется на дворовых территориях.

На территории округа Муром расположено 14 АЗС, 12 станций технического обслуживания.

**1.7. Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения**

**маршрутных транспортных средств и параметров размещения для стоянки и**

**остановки транспортных средств.**

Анализ параметров дорожного движения предусматривает исследование скорости, плотности и интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков, уровня загрузки дорог движением, задержки в движении транспортных средств и пешеходов, иных параметров в точках, на которых выполнено натурное обследование на дорожной сети округа.

Максимально разрешенная скорость в населенных пунктах – 60 км/ч. Фактическая средняя скорость движения по дорогам местного значения намного ниже и составляет 30 км/ч.

Плотность транспортного потока является пространственной характеристикой, определяющей степень стесненности движения (загрузки полосы дороги). Ее измеряют количеством транспортных средств, приходящихся на 1 км протяженности полосы дороги.

В результате натурного обследования точек замеров была получена средняя плотность транспортных потоков на улицах, входящих в состав пересечений, на которых выполнялись замеры.

Плотность транспортного потока в межпиковое время в среднем составляет менее 50 авт./км.

С целью определения параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств проводилось натурное обследование существующего парковочного пространства, в результате которого выявлен дефицит парковочных емкостей. Размещение транспортных средств преимущественно осуществляется на придомовой территории, так как в городском округе преобладает многоэтажная жилая застройка территории.

Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств включает оценку частоты движения маршрутов общественного транспорта, наполненность подвижного состава, объем парка транспортных средств и иные параметры пассажирского транспорта.

В округе Муром пассажирские перевозки осуществляются частными перевозчиками.

Подвижной состав транспортных средств города включает в себя автобусы большой и средней вместимости. Общий объем транспортных средств, занятых в перевозках пассажиров составляет 72 автобуса.

Движение автобусов на маршрутах общественного транспорта соответствует установленному расписанию. Наполненность подвижного состава на начальных остановках имеет низкие значения, однако при прохождении маршрута средняя наполняемость автобусов увеличивается. В пиковые часы отмечается полная наполняемость автобусов.

**1.8. Анализ пассажиропотоков и грузопотоков.**

Для анализа работы общественного транспорта были сформированы данные о количестве перевезенных пассажиров на маршрутах общественного транспорта, действующих на территории города в период с 2016 по 2019 годы, данные представлены в таблице.

За рассматриваемый период показатели пассажиропотока оставались относительно стабильными, среднее значение количества перевезенных пассажиров – 31 912,8 тыс. чел., средний пассажирооборот тыс. пасс. км.

По данным, полученным в ходе анализа пассажиропотока, можно сделать вывод о том, что в сутки общественный транспорт перевозит около 9,2 тыс. пассажиров. С учетом того, что население города составляет 116,7 тысяч жителей, доля жителей, использующих общественный транспорт, составляет около 8 %.

Таблица - Анализ пассажиропотока по внутригородским маршрутам регулярных

перевозок

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2016 | 2017 | 2018 | Среднеезначение |
| Перевезено пассажиров,тыс. чел./ год | 11 358,3 | 10 424,8 | 10 129,7 | 10 637,6 |
| Пассажирооборот,тыс. пасс. км/ год | 93 236,5 | 92 702,7 | 92 468,2 | 92 802,5 |

С целью оценки загрузки транспортных средств в 2018 году было проведено выборочное обследование пассажиропотоков. По результатам проведенного обследования пассажиропотоков можно сделать вывод, что подвижной состав имеет низкий процент наполняемости в межпиковый период, и высокий процент наполняемости в часы пик.

 Основное движение грузовых автотранспортных средств приходится на улицы: Владимирское шоссе – Юбилейная – Войкова – Механизаторов – Куликова – Меленковское шоссе – Радиозаводское шоссе – Энгельса – Кирова – Карачаровское шоссе – Заводская – Первомайская – Коммунистическая – Ремесленная Слободка – Калинина – Промышленный проезд - Ленинградская.

При этом необходимо отметить, что грузовые транспортные средства составляют незначительную долю в транспортном потоке на основной части УДС города.

Таким образом, основной проблемой функционирования грузового транспорта является следование грузовых потоков по автодорогам, проходящим через населенный пункт.

Грузовой транспорт требует наличия определенной инфраструктуры для своего функционирования – автостоянок, станций технического обслуживания. Хранение грузового транспорта осуществляется на территории автопарков предприятий–собственников.

**1.9. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и**

**примыканий дорог со светофорным регулированием.**

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным и общественным транспортом, пешеходами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, вызванные неодинаковым поведением участников дорожного движения.

В округе Муром существует ряд факторов, которые снижают безопасность дорожного движения:

- неудовлетворительное состояние дорожного покрытия проезжей части (незначительная доля протяженности местных дорог, не имеющих твердого покрытия на территории городского округа; ненадлежащее техническое состояние дорожного покрытия);

- отсутствие освещения и других элементов обустройства на отдельных участках дорог;

- недостаточная оснащенность техническими средствами организации дорожного движения потенциально опасных участков дорог.

На территории округа функционирует 30 светофорных объекта (включая пешеходные переходы). На всех остальных перекрестках движения транспортных средств осуществляется в нерегулируемом режиме.

Натурное обследование позволяет получить детальную информацию об интенсивности движения, составе транспортных потоков и его распределении в транспортных узлах по направлениям в пиковые периоды.

Значения среднесуточной интенсивности движения транспортных потоков в приведенных единицах по направлениям на основных пересечениях проезжих частей улично-дорожной сети города показаны на рисунках:

*Рисунок. Значение приведенной*

*интенсивности по направлениям на*

*пересечении ул. Московская –*

*ул. Куликова – ул. Войкова (светофорное регулирование), авт./ч.*

**43**

**258**

**179**

**Куликова**

**Войкова**

**124**

**74**

**ул. Московская**

**225**

**218**

**58**

**282**

**114**

**247**

**193**

*Рисунок. Значение приведенной*

*интенсивности по направлениям на*

*пересечении ул. Войкова –*

*ул. Р. Слободка – ул. Сурикова, авт./ч.*

**356**

**356**

**356**

**Войкова**

**356**

**356**

**ул. Сурикова**

**Р. Слободка**

**356**

**356**

**356**

**356**

**356**

**356**

**226**

**254**

*Рисунок. Значение приведенной*

*интенсивности по направлениям на*

*пересечении ул. Московская –*

*ул. Куликова – ул. Меленковское шоссе – Радиозаводское шоссе (светофорное регулирование), авт./ч.*

**ул. РЗШ**

**320**

**125**

**ул. Куликова**

**МЛШ**

**114**

**368**

**275**

**ул. Войкова**

**ул. Механизаторов**

**309**

*Рисунок. Значение приведенной*

*интенсивности по направлениям на*

*пересечении ул. Московская –*

*ул. Механизаторов – ул. Юбилейная – Войкова (светофорное регулирование), авт./ч.*

**Юбилейная**

**249**

**208**

**ул. Куликова**

**209**

**253**

Значения интенсивности транспортных потоков, полученных по результатам натурного обследования, будут использованы для калибровки транспортной модели и принятия решений по организации дорожного движения при выполнении следующих этапов работы.

В общем составе городских транспортных потоков на отдельных магистральных улицах незначительный процент составляют транспортные средства, следующие транзитом через город.

Доля транзитного потока в городе колеблется в пределах 5%.

**1.10. Анализ эксплуатационного состояния технических средств организации**

**дорожного движения.**

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД дорожной сети округа Муром был произведен на основании натурных обследований. По полученным данным, около 20 % дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии, и 95 % дорожной разметки требует обновления.

У светофорного объекта по ул. Ленина отсутствуют пешеходные ограждения.

Искусственные дорожные неровности монолитной конструкции установлены на ул. Кирова.

 Для обозначения нерегулируемых пешеходных переходов в большинстве случаев отсутствуют светофоры Т.7.

Светофоры Т.7 применяют в случаях если:

- интенсивность движения транспортных средств и пешеходов составляет не менее половины от ее значений для условий 1 и 2 по 7.2.14 ГОСТ Р 52289-2004;

- не обеспечена видимость для остановки транспортного средства, движущегося со скоростью, разрешенной на участке дороги перед перекрестком или пешеходным переходом;

- пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений;

- по техническим обоснованиям невозможно применение светофорного регулирования по 7.2.15 ГОСТ Р 52289-2004 для обозначения пешеходного перехода.

Таким образом, часть применяемых ТСОДД на УДС округа Муром, такие как дорожная разметка и дорожные знаки находятся в ненормативном состоянии. Также существует потребность в установке дополнительных ТСОДД для повышения безопасности дорожного движения и комфортного передвижения населения по территории города.

**1.11. Анализ эффективности используемых методов организации дорожного движения**

**Организация движения транспортных средств.**

Одним из наиболее важных методов организации дорожного движения на дорогах является ограничение скоростного режима.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства.

Поэтому метод ограничения скоростного режима является важной составляющей организации дорожного движения, который направлен на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, снижение числа серьезных травм и смертельных случаев, которые могут возникнуть в результате таких ДТП.

Управление скоростью может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями и другими ТСОДД.

На территории округа Муром ограничение скоростного режима действует на дорогах местного значения на опасных участках дорог. Средства фото/видеофиксации нарушений отсутствуют. Искусственные неровности установлены на ул. Кирова.

Организация дорожного движения на пересечениях автомобильных дорог и улиц может осуществляться как в регулируемом, так и в нерегулируемом режиме. Регулировка движения на пересечениях выполняется с помощью светофорных объектов, организации саморегулируемого кольцевого пересечения, а также посредством устройства транспортной развязки в разных уровнях.

 Движение транзитного транспорта по территории округа Муром осуществляется по дорогам местного значения, расположенных по ул. Владимирское шоссе – Юбилейная – Войкова – Механизаторов – Куликова – Меленковское шоссе – Радиозаводское шоссе – Энгельса – Кирова – Карачаровское шоссе – Заводская – Первомайская – Коммунистическая – Ремесленная Слободка – Калинина – Промышленный проезд - Ленинградская.

**Организация движения пассажирского транспорта общего пользования.**

Оптимальная организация работы системы пассажирских перевозок является одним из основных показателей эффективности всей транспортной системы, а также основным фактором, от которого зависит общий уровень и качество жизни населения. В случае наличия факторов, затрудняющих движение маршрутных транспортных средств, для их устранения наиболее эффективно использовать именно средства организации дорожного движения. В противном случае городской пассажирский транспорт становится неэффективным, поскольку не может конкурировать с индивидуальным транспортом.

Основными параметрами, определяющими оптимальную организацию движения пассажирского транспорта общего пользования, являются:

- охват сети общественного транспорта;

- плотность и дублируемость маршрутной сети;

- обустроенность остановочных пунктов;

- соответствие движения маршрутов установленному расписанию.

Пассажирский транспорт общего пользования округа Муром охватывает все районы округа.

Среднее расстояние между остановочными пунктами на линиях общественного пассажирского транспорта составляет 0,7 км. По данным натурного обследования обустроенность остановочных пунктов удовлетворительная.

Результаты натурных обследований показывают, что движение маршрутных транспортных средств осуществляется согласно расписанию, но по результатам опроса населения выявлены жалобы на недостаточность рейсов в вечернее время ввиду больших интервалов движения.

Движение общественного транспорта на территории округа в общем организовано эффективно.

**Организация велосипедного и пешеходного движения.**

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортного потока.

Необходимыми мерами для этого являются:

- устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог (они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии);

- применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки, препятствующей переходу людей;

- устройство ограждений, предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах.

По данным статистики аварийности доля ДТП с участием пешеходов на территории округа Муром составляет менее 20 %. Это свидетельствует о недостаточном содержании пешеходной инфраструктуры на отдельных участках УДС.

Велосипедный транспорт является наиболее перспективным видом транспорта при перемещении на небольшие расстояния, так как является более экономичным и экологичным видом транспорта.

По причине отсутствия велосипедной инфраструктуры движение выполняется по автомобильным дорогам и обочинам, что негативно сказывается на безопасности велосипедного и автомобильного движения. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой скоростью повышает риск возникновения ДТП.

**1.12. Анализ причин и условий возникновение дорожно-транспортных происшествий.**

Учет дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования местного значения на территории муниципального образования (в т. ч. из-за сопутствующих дорожных условий) ведется с 2012 года. В соответствии с данными за 2012-2018 годы их количество колеблется от 221 до 314 дорожно-транспортных происшествий в год.

Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества в безопасном дорожном движении и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. Обстановка с аварийностью в частности объясняется возрастающей мобильностью населения, увеличение количества личного транспорта.

Муниципальное, государственное и общественное воздействие на участников дорожного движения с целью формирования устойчивых стереотипов законопослушного поведения осуществляется на недостаточном уровне. Ситуацию усугубляет отсутствие адекватного понимания участниками дорожного движения причин возникновения ДТП, недостаточное вовлечение населения в деятельность по предупреждению ДТП.

Таблица - Общее количество ДТП, зарегистрированных на территории округа Муром

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Ед.изм. | 2012год | 2013год | 2014год | 2015год | 2016год | 2017год | 2018год |
| Количество лиц, погибших врезультате дорожно-транспортныхпроисшествий | чел. | 23 | 24 | 20 | 25 | 13 | 17 | 14 |
| Количество дорожно-транспортныхпроисшествий (всего) | ед. | 314 | 288 | 303 | 267 | 199 | 242 | 221 |

В результате анализа статистики дорожно-транспортных происшествий видно, что в настоящее время наиболее частыми видами ДТП являются:

- наезд на пешехода;

- столкновение, в т.ч. из-за превышения скоростного режима;

- наезд на препятствие, в т.ч. из-за превышения скоростного режима;

- нарушение требований сигнала светофора;

- нетрезвое состояние;

- неожиданный выход из-за стоящего ТС;

- переход через проезжую часть вне пешеходного перехода.

# ВСЕ ДТП РАСПРЕДЕЛЯЮТСЯ ПО ВИДАМ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Столкновение | Опрокидывание | Наезд на стоящее Т/С | Наезд на препятствие | Наезд на велосипедиста | Наезд на пешехода | Прочие |
| **114** | **22** | **6** | **13** | **13** | **46** | **1** |

Как видно из приведенной выше таблицы, указанные виды дорожно-транспортных происшествий наиболее распространенные. Наибольшую тяжесть последствий имели дорожно-транспортные происшествия, связанные с НАЕЗДАМИ НА ПЕШЕХОДОВ и СТОЛКНОВЕНИЯ.

# ВСЕ ДТП РАСПРЕДЕЛЯЮТСЯ ПО ДНЯМ НЕДЕЛИ

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Понедельник | Вторник | Среда | Четверг | Пятница | Суббота | Воскресенье |
| **24** | **31** | **28** | **18** | **42** | **37** | **35** |

#

# ВСЕ ДТП РАСПРЕДЕЛЯЮТСЯ ПО ВРЕМЕНИ СУТОК

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 00.00 – 08.00 | 08.00 – 12.00 | 12.00 – 16.00 | 16.00 – 20.00 | 20.00 – 24.00 |
| **23** | **36** | **41** | **72** | **43** |

Распределение количества дорожно-транспортных происшествий в зависимости от дней недели и времени суток наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий отмечено в такой день недели, как – ПЯТНИЦА с 16.00 до 24.00.

**2. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям**

**ОДД.**

Требование повышения качества жизни населения и долгосрочного развития экономики округа обуславливает решение следующих стратегических задач:

- рост экономического потенциала, развитие инфраструктуры, привлечение инвестиций;

- оптимизация размещения производительных сил;

- рост доходов населения, сохранение здоровья, рост образовательного и культурного уровня жителей;

- стремление к долговременной экономической и экологической безопасности развития округа;

- изменение демографической ситуации;

- экономное использование всех видов ресурсов и рациональное природопользование;

- современные методы организации инженерных систем и транспортной инфраструктуры.

Анализ характеристики социально-экономической ситуации, сложившейся в округе Муром на момент разработки КСОДД, показывает, что социально-экономическое развитие в наибольшей степени соответствует критериям сценария, описанного в стратегии социально-экономического развития.

Таким образом, используя рекомендуемый Приказом от 17.03.2015 № 43 Минтранса РФ порядок определения вариантов проектирования КСОДД, был выбран базовый вариант дальнейшего проектирования Комплексной схемы организации дорожного движения в округе Муром.

Реализация варианта способствует поддержанию имеющегося социально-экономического состояния округа и является рациональным направлением развития.

**3. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования на**

**основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД**

**для каждого из вариантов.**

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

Документы территориального и стратегического развития к сдерживающим факторам развития относят моральный и технический износ автомобильных дорог округа, связанный с постоянным недофинансированием ремонтных работ, низкие темпы строительства и ремонта дорог. Указанные факторы обуславливают снижение уровня безопасности дорожного движения, увеличение затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, перепробега транспортных средств.

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

Согласно генерального плана к 2033 году население города составит 120,5 тысяч человек, но исходя из анализа характеристики социально-экономической ситуации, сложившейся в округе Муром, базовый вариант предполагает поддержание существующей численности населения.

В связи с тем, что уровень автомобилизации на уровне среднего по России, можно прогнозировать сохранение баланса использования индивидуального и общественного транспорта в перспективе до 2033 года.

Рост интенсивности движения на УДС округа будет обусловлен ростом численности населения города. При данных условиях к 2033 году рост интенсивности движения транспортных потоков на УДС округа составит 5-7% при базовом варианте развития и 15%при оптимистичном.

Анализ документарного и натурного исследования территории, позволяет сделать следующие выводы.

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

Мероприятия по безопасности дорожного движения предусматривают выполнение горизонтальной разметки, установку барьерных ограждений, установку новых знаков и замену устаревших дорожных знаков, организацию безопасного передвижения пешеходов, а также выполнение работ по ремонту улично-дорожной сети округа.

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

Как отмечалось, анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД, показывает, что социально-экономическое развитие в округе Муром в наибольшей степени соответствует критериям базового варианта.

Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации, не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного климата.

Таким образом, базовый вариант развития муниципального образования округ Муром является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки КСОДД.

Но, в случае значительных изменений в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, т.е. в случае изменения дорожно-транспортной ситуации, Приказом от 17.03.2015 № 43 Минтранса РФ предусматривается корректировка КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет.

**4. Формирование перечня мероприятий по ОДД для предлагаемого варианта**

**проектирования.**

**4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной доступности.**

Транспортная сеть округа должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта. Вместе с этим высокая связность территории, и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики и повышению благосостояния населения.

Повышение транспортной связности территории путем развития сети дорог местного значения позволяет решить следующие задачи:

- уменьшает перепробеги транспортных средств;

- снижает нагрузку на региональные дороги при осуществлении местных корреспонденций.

**4.2. Категорирование дорог с учетом прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития**

**прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому**

**строительству.**

Автомобильные дороги общего пользования местного значения - дороги, находящиеся в границах округа.

Протяженность автомобильных дорог местного значения в границах округа Муром по состоянию на 01.01.2019 составляет 202,7 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 116,0 км. Преимущественно дороги имеют IV-V категории.

Согласно действующим нормативам, расчетная интенсивность и скорость движения на автомобильных дорогах общего пользования в округе Муром в текущем периоде соответствуют установленным категориям. Анализ социально-экономического развития, проведенный на первом этапе работ, показывает сохранение численности населения на прогнозный период и отсутствие перспектив строительства крупных предприятий в городе, что не приведет к существенному росту интенсивности транспортных потоков на дорожной сети. Поэтому мероприятий по изменению категории дорог не требуется.

**4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог.**

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС путем изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения.

Для оценки изменения характеристик дорожного движения после изменения параметров транспортной сети используются методы транспортного моделирования. При этом на распределение транспортных потоков влияют следующие факторы:

- изменение во внешних транспортных связях;

- введение новых элементов сети;

- строительство нового жилого района или емкого центра тяготения транспорта;

- временного закрытия или ликвидации какого-либо элемента транспортной системы.

Согласно ОДМ 218.2.020-2012 к участкам автомобильной дороги, обслуживающих движение в режиме перегрузки, относятся участки автомобильной дороги с уровнем обслуживания D, E или F. Соответствие уровня обслуживания уровню загрузки приведены в таблице.

Таблица - Характеристика уровней обслуживания движения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Уровеньобслуживаниядвижения | Коэффициентзагрузки | Характеристика потокаавтомобилей | Экономическаяэффективность работыдороги |
| А | <0,2 | Автомобили движутся всвободных условиях,взаимодействие междуавтомобилями отсутствует | Неэффективная |
| B | 0,2-0,45 | Автомобили движутсягруппами, совершается многообгонов | Мало эффективная |
| C | 0,45-0,7 | В потоке еще существуютбольшие интервалы междуавтомобилями, обгонызапрещены | Эффективная |
| D | 0,7-0,9 | Сплошной поток автомобилей,движущихся с малымискоростями | Неэффективная |
| E | 0,9-1,0 | Поток движется с остановками,возникают заторы, режимпропускной способности | Неэффективная |
| F | >1,0 | Полная остановка движения,заторы | Неэффективная |

Анализ данных, полученных в результате визуального обследования транспортных потоков, позволяет сделать вывод о том, что дорожная сеть образования округ Муром имеет запас пропускной способности, а планируемые в расчетные сроки мероприятия по ремонту и капитальному ремонту дорожных объектов позволят избежать проблем с перегрузкой дорожной сети в будущем.

**4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления**

**дорожным движением (АСУДД), ее функции и этапы внедрения.**

Автоматизированные системы управления дорожным движением - это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в округе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки как на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

В округе Муром существует 30 светофорных объекта, следовательно, есть необходимость в проведении данного типа мероприятий.

**4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов**

**транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД,**

**принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации,**

**периодичность ее актуализации.**

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

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

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

Для регулирования отношений в указанной сфере, Министерством транспорта издан нормативный правовой акт - «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002» (утв. распоряжением Минтранса РФ от03.10.2002 № ИС-840-Р), который содержит руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

Согласно указанным выше Правилам диагностики и оценки состояния автомобильных дорог, на основе результатов диагностики автомобильных дорог формируется и систематически обновляется автоматизированный банк дорожных данных.

Банк данных является важнейшим элементом системы управления состоянием автомобильных дорог. Он представляет собой автоматизированную информационно-аналитическую систему, содержащую периодически обновляемую информацию об автомобильных дорогах, искусственных сооружениях, движении автотранспортных средств, ДТП, объектах сервиса и др. Кроме того, банк данных содержит комплекс расчетно-аналитических программ, позволяющих выполнять оценку состояния автомобильных дорог и решать комплекс вопросов, связанных с управлением состоянием автомобильных дорог, а также обеспечивать совместимость текущего банка дорожных данных прошлых лет.

Периодичность обновления баз, данных соответствует принятой периодичности проведения основных видов работ при диагностике автомобильных дорог.

В качестве хранилища данных могут выступать специализированные дорожные системы.

**4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников**

**дорожного движения.**

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

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей.

Дорожные знаки в совокупности с разметкой и сигналами светофорного регулирования составляют средства информирования участников дорожного движения, формирующие выбор водителем режима движения.

В пределах каждого участка должны быть выделены следующие конфликтные зоны:

- зоны оживленного пешеходного и велосипедного движения вдоль проезжей части или поперек нее, зоны возможного скопления людей на остановках общественного транспорта и т.п.;

- зоны, где часто происходит изменение скорости движения или маневры автомобилей(места кратковременной остановки большого числа транспортных средств и длительной стоянки автомобилей; участки, где часто происходят обгоны и смена полос движения; зоны, где резко уменьшается скорость движения транспортных средств из-за повышенной плотности движения; зоны, в которых ширина проезжей части, число полос, габариты высоты или допустимые нагрузки от массы транспортных средств меньше, чем на предшествующих участках; зоны с ограниченной видимостью; зоны, в которых в различное время года возникают густые туманы, гололед, сильный боковой ветер, неровности дорожного покрытия; зоны со светофорным регулированием и односторонним движением).

В округе Муром на улично-дорожной сети рекомендуется установить комплект дорожных знаков: 1.23, 5.19.1, 5.19.2, 5.20 на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета, 3.24, 3.2, 6 в соответствии, нанесение разметки в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004.

Особенно опасным является перенасыщение УДС всевозможной яркой рекламой, которая отвлекает водителей и «забирает» важную для него информацию о направлениях и режимах движения.

Для более детальной проработки информационного обеспечения участников дорожного движения необходимо разработать проект организации дорожного движения(ПОДД).

**4.7. Применение реверсивного движения.**

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.

Применение реверсивного движения на территории округ Муром является целесообразным, потому что существующий транспортный поток испытывает затруднения в свободном передвижении по автомобильным дорогам.

**4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение**

**приоритетных условий их движения.**

При увеличении интенсивности транспортных потоков задача повышения скорости и безопасности маршрутного пассажирского транспорта становится особенно актуальной и вместе с тем трудноразрешимой. Ее решение требует предоставления определенных преимуществ маршрутным транспортным средствам, которые обеспечиваются соответствующими положениями Правил дорожного движения Российской Федерации, предусмотренными ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направлявших устройств» и пр.

Правила дорожного движения и государственные стандарты предусматривают ряд преимуществ для маршрутных транспортных средств:

- не распространяют действия запрещающих знаков 3.1 - 3.3; 3.18.1; 3.18.2; 3.19; 3.27, а также предписывающих знаков 4.1.1 - 4.1.6 на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам. Это позволяет организаторам движения пропускать пассажирские транспортные средства общего пользования по закрытым для других видов транспортных средств направлениям и дорогам;

- обязывают всех водителей не создавать помех автобусам при отъезде их от обозначенных остановок в населенных пунктах;

- устанавливают специальную разметку 1.17 для обозначения зоны остановочных пунктов (желтая зигзагообразная линия у края проезжей части). В сочетании с запрещением остановки и стоянки ближе 15 м от указателей остановок автобуса, троллейбуса, трамвая такая разметка обеспечивает условия для сокращения задержек маршрутного пассажирского транспорта.

Ограничения, направленные на предотвращение задержек маршрутного пассажирского транспорта и повышение безопасности его движения, могут быть самыми различными. Так, с этой целью всем остальным транспортным средствам может быть запрещен поворот направо на пересечении, если перед ним расположен остановочный пункт.

На отдельных участках интенсивного движения маршрутного пассажирского транспорта можно дополнительно при помощи знаков запрещать остановку или стоянку других транспортных средств.

Дороги и перекрестки, по которым проходят автобусные маршруты, могут обозначаться знаками 2.1 «Главная дорога».

На территории округа Муром рекомендуется изменение автобусного маршрута №2 «мкр. Фанерный – ж/д Вокзал» в части увеличения количества остановочных пунктов на ул. Дзержинского (добавить остановку). Следует увеличить количество рейсов и интервал маршрута № 6А «мкр. Вербовский – ДК им Ленина» в вечернее время установить – 30-40 минут

 Перечень городских автобусных маршрутов, а также их основные параметры, представлены в таблице.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | № | Маршрут | Протяженность,км | Наименования улиц,автомобильных дорог | Среднийинтервал,мин |
| Городскиемаршруты | 1 | «м-р Южный – Кл. им. Ленина» | 9,6 | ул.Стахановская-ул.Гоголева-ул.Калинина-Школа№1-ул.Трудовая-ул.Московская-ул.Куйбышева-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-р Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Институт-Радиозавод-Южный район | 15-20 |
| 1Б | «м-р Южный – д. Макаровка» | 14,5 | ул.Гоголева-ул.Калинина-Школа№1-ул.Трудовая-ул.Московская-ул.Куйбышева-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-р Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдарадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Институт-Радиозавод | 50-60 |
| 2 | «м-р Фанерный – ж/д Вокзал» | 8,6 | ул.Кирова-Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-р Октябрь-к-р Прогресс-3АО Кровля-ЦВР-ул.Куйбышева-ул.Московская-муз. Школа-м-н Юбилейный-ж/д Вокзал-ул. Дзержинского-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-р Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-Пиковая Дама-ул. Кирова | 15-20 |
| 2А | «м-р Фанерный – ж/д Вокзал» | 8,6 | ул.Кирова-Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-р Октябрь-к-р Прогресс-Автовокзал-Дзержинского-ж/д Вокзал-ул. м-н Юбилейный-муз. Школа-ул. Московская-ул. Куйбышева-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-р Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-Пиковая Дама-ул. Кирова | 15-20 |
| 2Б | «м-р Фанерный – Кл. им. Ленина» | 8,6 | ул.Кирова-Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-р Октябрь-к-р Прогресс-3АО Кровля-Автовокзал-ул.Дзержинского-ж/д Вокзал-м-н Юбилейный-муз. Школа-ул. Трудовая-ж/д Больница-клуб Ленина-ул. -ж/д Больница-ул. Трудовая-муз. Школа-м-н Юбилейный-ж/д Вокзал-ул. Дзержинского-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-р Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-Пиковая Дама-ул. Кирова | 15-20 |
| 2Л | «ЖД вокзал – ул. Дзержинского – ул. Куйбышева- б-р Тихомирова – ВЛШ – ул. Московская - далее по маршруту №2 до фанерного микрорайона» | 10,6 | ТЦ "Юбилейный"-муз. школа-ул. Московская-ул. Куйбышева-Ледовый Дворец-ул. Юбилейная-Водоканал-Автовокзал-ТЦ "Тибор"-к-т "Прогресс"-ТЦ "Витязь"-"Эльдорадо"-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-м-н Пиковая Дама-ул. Кирова-микрорайон Фанерный-ул. Кирова-м-н Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-Водоканал-ул. Юбилейная-Ледовый Дворец-ул. Куйбышева-школа № 19-ул. Дзержинского |  20-30 |
| 3 | Маршрут № 3 «ОАО МРМЗ – м-р Южный» | 6,3 | кафе "Нива"-ул. Юбилейная- ГЦБ-Пожарная часть-к-р "Прогресс"- шк.№9-к-р "Октябрь"-"Эльдорадо"-м-н "Старт"-ЗиО-з-д РИП-Институт-Радиозавод, Филиал ВЛГУ-ПАТП-м-н "Тройка"-ТЦ "Тибор"-Пожарная часть-ГЦБ-ул. Юбилейная | 20-30 |
| 3А | «ОАО МРМЗ – к-т 30 лет Победы» | 6,3 | кафе "Нива"- Юбилейная- ГЦБ- Пожарная часть-м-н "Скидочка"- ТЦ Тибор-м-н "Тройка"- ПАТП- филиал ВЛГУ- Радиозавод-Институт- м-н "Белочка"- м-н "Пиковая дама"-м-н "Белочка"-Институт- Радиозавод-Филиал ВЛГУ-ПАТП-м-н "Тройка"-ТЦ "Тибор"-Пожарная часть- ГЦБ-Юбилейная | 20-30 |
| 5 | «ж/д Вокзал – род. Дом» | 9,8 | ТЦ "Юбилейный"-муз. школа-ул. Лаврентьева-ул. Кленовая-ул. Владимирская-ул. Юбилейная-Водоканал-Автовокзал-ТЦ "Тибор"-к-т "Прогресс"-ТЦ "Витязь"-"Эльдорадо"ул. Октябрьская-ул. Пролетарская-ул. Октябрьская-площадь "Белякова"-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля- Водоканал-ул. Юбилейная-ул. Владимирская-ул. Кленовая-ул. Лаврентьева-муз. школа-м-н "Юбилейный" | 20-30 |
| 5А | Маршрут № 5А «ж/д Вокзал – ул. Пролетарская» | 9,2 | ТЦ "Юбилейный"-муз. школа-ул. Лаврентьева-ул. Кленовая-ул. Владимирская-ул. Юбилейная-Водоканал-Автовокзал-ТЦ "Тибор"-к-т "Прогресс"-ТЦ "Витязь"-"Эльдорадо"ул. Октябрьская-ул. Пролетарская-ул. Октябрьская-площадь "Белякова"-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля- Водоканал-ул. Юбилейная-ул. Владимирская-ул. Кленовая-ул. Лаврентьева-муз. школа-м-н "Юбилейный" | 30-40 |
| 6 | «к-т Октябрь – м-р Вербовский» | 12,7 | м-н Эльдорадо-м-н Старт-Муроммашзавод-МЗ РИП-Институт-Радиозавод-ПАТП-переезд-совхоз Муромский-Барс-ГНС-завод Кирпичный-микрорайон Вербовский-завод Кирпичный-ГНС- Барс-совхоз Муромский-переезд-ПАТП-Радиозавод-Институт-МЗ РИП-Муроммашзавод-магазин Старт-магазин Эльдорадо | 20-30 |
| 6А | «Кл. им. Ленина – м-р Вербовский» | 16,6 | ул.Стахановская-ул.Гоголева-ул.Калинина-Школа№1-ул.Трудовая-ул.Московская-ул.Куйбышева-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-р Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Институт-Радиозавод-ПАТП-переезд-совхоз Муромский-Барс-ГНС-завод Кирпичный-мкрорайон Вербовский-микрорайон Вербовский-завод Кирпичный-ГНС-Барс-совхоз Муромский-переезд-ПАТП-Радиозавод-Институт-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-р Октябрь-к-р Прогресс-3АО Кровля-ЦВР-ул.Куйбышева-ул.Московская-ул.Трудовая-ж/д больница | 40-50 |
| 6Э | «к-т Октябрь – м-р Вербовский» | 10,1 | к-т Прогресс-ЗАО Кровля-ТЦ Тибор-м-н Тройка-ПАТП-переезд-совхоз Муромский-Барс-ГНС-завод Кирпичный-Поворот-Аптека-Центральная-Конечная-Конечная-Центральная-Аптека-Поворот-завод Кирпичный-ГНС-Барс-совхоз Муромский-Переезд-ПАТП-м-н Тройка-ТЦ Тибор-к-т Прогресс | 30-40 |
| 9 | «ж/д Вокзал – м-р Вербовский» | 12,0 | Конечная-Центральная-Аптека-Поворот-завод Кирпичный-ГНС-Барс-совхоз Муромский-Переезд-ПАТП-м-н Тройка-ТЦ Тибор-ЦВР-ул. Куйбышева-ул. Московская-муз. Школа-м-н Юбилейный-ж/д Вокзал-м-н Юбилейный-муз. Школа-ул. Московская-ул. Куйбышева-Автовокзал-ТЦ Тибор-м-н Тройка-ПАТП-Переезд-совхоз Муромский-ГНС-завод Кирпичный-Поворот-Аптека-Центральная-Конечная | 30-40 |
| 7 | «м-р Южный – ж/д Вокзал» | 10,5 | ТЦ Южный-Институт-МЗ РИП-ЗИО-м- Старт-парк ЗИО-школа №6-ул. Комсомольская-ТЦ Тибор-Пожарная часть-ЦГБ-АГРО-ул. Молодежная-ул. Юбилейная-ул. Владимирская-ул. Кленовая-ул. Лаврентьева-муз. Школа-м-н Юбилейный-ж/д Вокзал-м-н Юбилейный-муз. Школа-ул. Лавретьева-ул. Кленовая-ул. Владимирская-ул. Юбилейная-ул. Молодежная-АГРО-ЦГБ-Пожарная часть-м-н Скидочка-ТЦ Тибор-м-н Тройка-ПАТП-филиал ВЛГУ-Радиозавод-м-н Южный | 20-30 |
| 8 | «ф-ка Войкова – пл. Крестьянина» | 6,7 | ул. Первомайская-ул. Красина-ул. МРМЗ-ТЦ Нива-АГРО-ЦГБ-Пожарная часть-м-н Скидочка-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-пл. Крестьянина-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-Пожарная часть-ЦГБ-АГРО-ТЦ Нива-МРМЗ-ул. Красина-ул. Первомайская | 15-20 |
| 10 | «м-р Нежиловка – м-р Фанерный» | 11,0 | ГИБДД-м-н Спутник-ул. Юбилейная-ул. Молодежная-АГРО-ЦГБ-Пожарная часть-м-н Скидочка-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-пл. Победы-школа №16-парк ЗИО-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-Пиковая Дама-ул. Кирова-микрорайон Фанерный-ул. Кирова-Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-парк ЗИО-школа №16-пл. Победы-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-м-н Скидочка-Пожарная часть-ЦГБ-АГРО-ул. Молодежная-ул. Юбилейная-м-н Спутник-ГИБДД | 30-40 |
| 10А | «м-р Нежиловки – с. Карачарово» | 11,3 | ГИБДД-м-н Спутник-ул. Юбилейная-ул. Молодежная-АГРО-ЦГБ-Пожарная часть-м-н Скидочка-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-пл. Победы-школа №16-парк ЗИО-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-Пиковая Дама-ул. Кирова-ул. Карачарово-ул. Кирова-Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-парк ЗИО-школа №16-пл. Победы-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-м-н Скидочка-Пожарная часть-ЦГБ-АГРО-ул. Молодежная-ул. Юбилейная-м-н Спутник-ГИБДД | 30-40 |
| 11 | Маршрут № 11 «м-р Южный – д. Лопатино» | 13,6 | Радиозавод-Институт-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Элдорадо-к-р Октябрь-к-р Прогресс-ЗАО Кровля-Водоканал-ул. Юбилейная-м-н Спутник-Межрайбаза-ГИБДД-Ковардицы-Лопатино-Ковардицы-ГИБДД-Межрайбаза-м-н Спутник-ул. Юбилейная-Водоканал-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-р Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Институт-Радиозавод | 20-30 |
| 12 | «с. Панфилово – а/вокзал» | 9,9 | ул. Школьная-Клуб-ул. Улитина-ул. Полевая-ул. Ярославского-ул. Д.Бедного-ул. Кирова-м-н Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-Водоканал-ул. Юбилейная-Ледовый Дворец-Сбербанк-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-м-н Пиковая Дама-ул. Кирова-ул. Д.Бедного-ул. Ярославского-ул. Полевая-ул. Улитина-Клуб-ул. Школьная | 20-30 |
| 13 | «ж/д Вокзал – м-р Южный» | 10,0 | мн- Юбилейный-муз. Школа-ул. Лаврентьева-ул. Кленовая-ул. Владимирское шоссе-ул. Юбилейная-ул. Молодежная-АГРО-ЦГБ-Пожарная часть-м-н Скидочка-ТЦ Тибор-м-н Тройка-худ.Школа-м-н Квартал-парк ЗИО-мн Дубрава-ЗИО-МЗ РИП, инстирут-крорайон Южный- Радиозавод-филиал ВЛГУ-ПАТП-м-н Тройка-ТЦ Тибор-м-н Скидочка-Водоканал-ул. Юбилейная-ул. Владимирское шоссе-ул. Кленовая-ул. Лаврентьеа-муз. Школа-м-н Юбилейный | 20-30 |
| 15 | «ф-ка Войкова – к-т 30 лет Победы» | 9,9 | ул. Первомайская-ул. Красина-ул. МРМЗ-ТЦ Нива-АГРО-ЦГБ-Пожарная часть-м-н Скидочка-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-м-н Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-Пожарная часть-ЦГБ-АГРО-ТЦ Нива-МРМЗ-ул. Красина-ул. Первомайская | 30-40 |
| 16 | «ул. Трудовая – д. Орлово» | 15,7 | ул.Московская-ул.Куйбышева-Авокзал-ТЦ Витязь-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Институт-Радиозавод-филиал ВЛГУ-ПАТП-Переезд-с/з Муромский-д. Орлово-с/з Муромский-Переезд-ПАТП-филиал ВЛГУ-Радиозавод-Институт-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-ЦВР-Сбербанк-м-н Крокодил-ул.Кленовая-м-н Гуливер-м-н Магистраль | 30-40 |
| 17 | «с. Карачарово – Кл. им. Ленина» | 9,4 | ул. Ярославского-ул. Д.Бедного-ул. Кирова-м-н Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-ЦВР-ул. Куйбышева-ул. Московская-ул. Трудовая-ж/д Больница-клуб Ленина-ж/д Больница-ул. Трудовая-ул. Московская-ул. Куйбышева-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-м-н Пиковая Дама-ул. Кирова-ул. Д.Бедного-ул. Ярославского | 30-40 |
| 17Л | «с. Карачарово – ж/д Вокзал» | 9,2 | ул. Ярославского-ул. Д.Бедного-ул. Кирова-м-н Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-Водоканал-ул. Юбилейная-Ледовый Дворец-ул. Куйбышева-ул. Московская-муз. Школа-м-н Юбилейный-ж/д Вокзал-м-н Юбилейный-муз. Школа-ул. Московская-ул. Куйбышева-Ледовый Дворец-ул. Юбилейная-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-м-н Пиковая Дама-ул. Кирова-ул. Д.Бедного-ул. Ярославского | 30-40 |
| 18 | «м-р Фанерный – ул. Трудовая» | 9,9 | ул.Московская-ул.Куйбышева-Авокзал-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Белочка-м-н Пиковая Дама-ул. Кирова-мкрорайон Фанерный-ул. Кирова-м-н Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-парк ЗИО-пл. Победы-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-ЦВР-Сбербанк-м-н Крокодил-ул.Кленовая-м-н Гуливер-м-н Магистраль | 20-30 |
|  | 18А | «Радиозавод – ул. Трудовая» | 9,9 | ул.Московская-ул.Куйбышева-Авокзал-ТЦ Витязь-м-н Тройка-ПАТП-филиал ВЛГУ-Радиозавод-ТЦ Южный-Институт-Белочка-м-н Пиковая Дама-ул. Кирова-мкрорайон Фанерный-ул. Кирова-м-н Пиковая Дама-Белочка-МЗ РИП-ЗИО-парк ЗИО-пл. Победы-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-ЦВР-Сбербанк-м-н Крокодил-ул.Кленовая-м-н Гуливер-м-н Магистраль | 20-30 |
| 19 | «м-р Фанерный – м-р Вербовский» | 10,8 | ул. Кирова-м-н Пиковая Дама-Белочка-Институт-Радиозавод-филиал ВЛГУ-ПАТП-Переезд-с/з Муромский-Барс-ГНС-завод Кирпичный-Поворот-Аптека-Центральная-Конечная-Центральная-Аптека-Поворот-завод Кирпичный-ГНС-Барс-с/з Муромский-Переезд-ПАТП-филиал ВЛГУ-Радиозавод-Институт-Белочка-м-н Пиковая Дама-ул. Кирова | 20-30 |
| 20 | «Кл. им. Ленина – Городское кладбище» | 17,3 | ул. Стахановская-ул. Калинина-ул. Гоголева-школа № 1-ул. Трудовая-ул. Московская-ул. Куйбышева-Автовокзал-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Институт-Радиозавод-филиал ВЛГУ-ПАТП-Переезд-с/з Муромский-Барс-ГНС-завод Кирпичный-городское Кладбище-завод Кирпичный-ГНС-Барс-с/з Муромский-Переезд-ПАТП-филиал ВЛГУ-Радиозавод-Институт-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-ЦВР-ул. Куйбышева-ул. Московская-ул. Трудовая-ж/д Больница | 50-60 |
| 21 | «м-р Южный – Род. Дом» | 7,2 | Институт-МЗ РИП-ЗИО-м-н Старт-Эльдорадо-к-т Октябрь-к-т Прогресс-ЗАО Кровля-Пожарная часть-ЦГБ-Роддом-стадион Муромец-Роддом-ЦГБ-Пожарная часть-м-н Скидочка-ТЦ Тибор-к-т Прогресс-ТЦ Витязь-Эльдорадо-м-н Старт-ЗИО-МЗ РИП-Институт | 30-40 |
| 22 | «м-р Вербовский – Род. Дом» | 11,0 | стадион Муромец-Роддом-ЦГБ-Пожарная часть-м-н Скидочка-ТЦ Тибор-м-н Тройка-ПАТП-Переезд-с/з Муромский-Барс-ГНС-завод Кирпичный-Поворот-Аптека-Центральная-Конечная-Центральная-Аптека-Поворот-завод Кирпичный-ГНС-Барс-с/х Муромский-Переезд-ПАТП-м-н Тройка-ТЦ Тибор-Пожарная часть-ЦГБ-Роддом-стадион Муромец | 30-40 |

**4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков.**

Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы города путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих городских потоков.

В городах, где нет обходных магистралей, транзитные потоки следует пропускать по специально выделенным для этих целей улицам в обход центра города. Для транзитного движения необходимо выбирать улицы за пределами жилой застройки, минуя сложные транспортные узлы. Такие улицы должны оборудоваться соответствующими указателями, обеспечивая быструю ориентацию водителя.

Все магистрали, предназначенные для пропуска транзитного транспорта, должны отвечать следующим требованиям:

- беспрепятственно пропускать транзитный транспорт без помех для городского движения;

- обеспечивать безопасные условия движения для транспорта и пешеходов.

Вопрос о сооружении автомобильных магистралей для транзитного движения должен решаться на основании данных о размерах транзитных потоков, полученных на основании натурных обследований.

При существующих условиях доля транзитного потока составляет: в летний период - менее 5 %, в зимний период - менее 3 %.

Для базового варианта развития никакие дополнительные мероприятия по организации движения транзитных транспортных потоков не предусмотрены.

**4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения**

**по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку**

**опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым**

**весогабаритным параметрам таких средств.**

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные нормативные ограничения, способствующие нормальному функционированию транспортных средств. Минимальные и максимальные ограничения массовых и габаритных параметров дорог позволяют отнести груз либо транспортное средство (ТС) с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и(или) тяжеловесным.

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза превышают по ширине 2,55 м (2,6 м для рефрижераторов и изотермических кузовов), по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами изложенными в следующих документах:

- Правила дорожного движения РФ;

- Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации от 1996 г.;

- Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»;

- Правила перевозок грузов автомобильным транспортом;

- Федеральный закон № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения»;

- Приказ Минтранса России № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»;

- Кодекс об административных правонарушениях РФ;

- Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Организация пропуска грузовых транспортных средств в округе Муром частично выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

Основное движение грузовых автотранспортных средств приходится на улицы: ул. Владимирское шоссе – Юбилейная – Войкова – Механизаторов – Куликова – Меленковское шоссе – Радиозаводское шоссе – Энгельса – Кирова – Карачаровское шоссе – Заводская – Первомайская – Коммунистическая – Ремесленная Слободка – Калинина – Промышленный проезд - Ленинградская.

Всего на улично-дорожной сети округа Муром установлено 36 дорожных знаков 3.4.Знак 3.4 применяют, чтобы разгрузить дорогу и создать однородные транспортные потоки на наиболее напряженных транспортных магистралях, изолировать от грузового движения отдельные районы населенных пунктов, а также чтобы запретить доступ тяжелых и крупногабаритных грузовых автомобилей на отдельные улицы и дороги со стесненными условиями движения.

**4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.**

Система ограничения доступа транспортных средств на определенные территории предназначена для решения следующих задач комплексной системы безопасности и жизнедеятельности:

- организации безопасного движения автотранспортных средств на определенных территориях, нормализации транспортной обстановки и поддержания комфортного эксплуатационного уровня функционирования объектов;

- предотвращения несанкционированного доступа транспортных средств;

- организации санкционированного допуска и дифференциации автотранспортных средств;

- диспетчеризации транспортного потока на определенных территориях;

- обеспечения и создания необходимых условий для прибытия специальной техники при возникновении внештатных ситуаций.

На территорию образовательных, медицинских, культурных и общественных мест запрещен въезд транспортных средств, перевозящих топливо, а также иные опасные для жизни и здоровья граждан грузы (за исключением перевозок, связанных с обеспечением жизнедеятельности объектов).

Въезд на территорию производств осуществляется через контрольно-пропускные пункты (КПП).

Стоянка, парковка транспортных средств на территории предприятий разрешена только на оборудованных паркингах и категорически запрещена на проездах и эстакадах.

Схема проезда (разрешенные для въезда-выезда КПП) определяется для контрагента в каждом конкретном случае на основании заключенного с ним договора, предоставляющего право проезда на территорию предприятий.

**4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках**

**дорог или в различных зонах.**

Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах регламентируются Правилами дорожного движения.

В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч. По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

Рекомендации по назначению скоростного режима на отдельных участках дорог приведены в пункте «Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории округа» Правил дорожного движения.

Преимущественно ограничения касаются тех участков дорог, вдоль которых находятся образовательные и социально-культурные учреждения.

**4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей,**

**стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений).**

При разработке планировки жилых и общественно-деловых районов организация парковочного пространства в округе Муром была не предусмотрена. На этих территориях и рядом с ним не предусмотрено доступных автомобильных стоянок на требуемое количество машино-мест. Между жилыми домами созданы только гостевые парковки, рассчитанные всего лишь на несколько автомобилей, в результате автовладельцы вынуждены оставлять личный транспорт на любом свободном участке земли – обочинах, газонах, на территориях детских и спортивных площадок. На территориях общественно значимых мест (места труда и отдыха) количество парковочных мест также недостаточно, поэтому автовладельцы оставляют автомобили на проезжей части и на тротуарах.

Другой серьезной проблемой, которую порождает дефицит парковочных мест, является создание препятствия для подъезда к домам автомобилей экстренных служб–пожарных и полицейских машин, скорой помощи, а также транспортных средств технических служб.

Расчеты дефицита парковочных мест производились в соответствии со СП42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» и путем визуальной оценки. Для решения этой проблемы могут быть предложены следующие рекомендации по оптимизации парковочного пространства:

- на существующей улично-дорожной сети устройство парковочных карманов и плоскостных парковок;

- допускается предусматривать сезонное хранение 10-15% парка легковых автомобилей в гаражах и на открытых стоянках, расположенных за пределами селитебных территорий округа.

В округе Муром существует 12 плоскостных платных стоянок рядом с районами многоэтажных жилых застроек и административных зданий.

По организации парковочного пространства на улично-дорожной сети округа Муром рекомендуется следующее:

- устроить парковочные карманы рядом с торговыми центрами и общественно-культурными заведениями;

- расширить существующие парковки рядом с торговыми центрами, общественно-культурными заведениями;

- обязательно устроить парковки рядом с больницами, поликлиниками и школами.

В ходе исследований организации парковочного пространства было выявлено, что в округе Муром существует более 3000машино-мест, что соответствует требуемым нормативам. В соответствии с СП 42.13330.2011 нормативное количество машино-мест должно составлять не менее 1650.

В соответствии с СП 42.13330.2011 количество машино-мест для лечебных учреждений должно составлять:

- для больниц на 100 коек – 5 машино-мест;

- для поликлиник на 100 посещений – 3 машино-места.

Количество машино-мест, предназначенных для инвалидов должно составлять от 10до 20 % всей площади парковки.

Параметры стоянки для легкового автомобиля должны быть:

- ширина 2,5 метра;

- длина 5,3 метра.

При этом ширина разметки (до 0,1 метра) не включается в размеры парковочного места.

В случае стоянки для легковых автомобилей инвалидов все параметры увеличиваются:

- длина – 6,2 метра;

- ширина – 3,6 метра.

Количество мест на парковках лечебных учреждений для округа Муром должно составлять 10 машино-мест, из них 10% должно отводиться на хранение транспортных средств инвалидов.

Организованные парковочные места не должны создавать помеху специализированным транспортным средствам. Въезды и выезды со стоянок автомобилей должны быть обеспечены хорошим обзором и расположены так, чтобы все маневры автомобилей осуществлялись без создания помех пешеходам и движению транспорта на прилегающей улице.

**4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их**

**участках.**

Городские улицы часто бывают узкими, а вдоль тротуаров на улицах стоит множество стоящих автомобилей. При движении в обоих направлениях следует выдерживать относительно низкую скорость и часто тормозить с тем, чтобы освободить дорогу встречным автомобилям, что порождает множество конфликтных ситуаций и в конечном итоге влияет на скорости движения транспортных потоков.

За счет введения улиц с односторонним движением или участках улиц можно значительно снизить теоретическое количество конфликтных точек. В обычных ситуациях на двух полосных дорогах с движением в обоих направлениях насчитывается до конфликтных точек при движении автомобилей по Х-образному перекрестку. Но при использовании одностороннего движения по двум полосам количество конфликтных точек снижается до 16. При этом упрощается положение пешеходов при переходе улицы и увеличивается пропускная способность дороги.

Режим одностороннего движения вводится путем установки дорожных знаков 5.5, 5.6, 5.7, 3.1, в соответствии с ГОСТ Р 52290.

Одностороннее движение в округе Муром организовано по ул. Московская (в створе ул. Ленина – Л. Толстого), ул. Советская (в створе ул. Л. Толстого - Ленина), ул. Воровского (в створе ул. Л. Толстого - Ленина). Организация одностороннего движения на данных участках вызвано необходимостью увеличения пропускной способности данных улиц путем разделения транспортных потоков противоположных направлений.

**4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введение**

**светофорного регулирования.**

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

- в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);

- по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;

- на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромах, переправах;

- при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;

- для управления движением маршрутных транспортных средств.

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

На основании результатов замеров интенсивности движения транспортных средств, следует, что согласно ГОСТ Р 52289-2004 введение новых объектов светофорного регулирования на территории округа Муром не требуется.

**4.16. Режим работы светофорного регулирования.**

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

- повышение безопасности;

- повышение пропускной способности отдельных направлений движения;

- перераспределение транспортных потоков.

Для обеспечения качественного светофорного регулирования необходимо разработать схему движения на пересечении, а также режим работы светофорного объекта.

Для светофорных объектов, вводимых в эксплуатацию и для проектируемых светофорных объектов также необходимо разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

На светофорных объектах, расположенных на пересечении улиц Московская – Б. Тихомирова, Советская – Л. Толстого, Октябрьская – Л. Толстого, Ленина – Октябрьская, Ленина – Комсомольская, Ленина - Заводская предлагается рассмотреть вопрос по реконструкции светофорных объектов путем замены транспортных головок и установки пешеходных головок.

**4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций),**

**создаваемых существующими дорожными условиями.**

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам.

Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию.

В ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

В ходе разработки КСОДД для округа Муром был проведен ряд исследований по выявлению опасных участков на основе данных о ДТП.

Для устранения помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями необходимо провести адресное планирование и реализацию ряда мероприятий по оборудованию техническими средствами организации движения и обустройству улично-дорожной сети округа Муром.

На основе анализа результатов статистики дорожно-транспортных происшествий по округу Муром концентрации ДТП возможно осуществление следующих мероприятий:

- введение ограничения скорости движения;

- восстановление дорожной разметки. Дорожная разметка должна быть восстановлена, если в процессе эксплуатации износ по площади (для продольной разметки измеряется на участке протяженностью 50 м) составляет более 50 % при выполнении ее краской и более 25 % - термопластичными массами;

- устройство пешеходных переходов;

- установка предупреждающих знаков;

- обустройство пешеходных переходов;

- обустройство остановок общественного транспорта;

- установка пешеходных ограждений в местах повышенной опасности;

- устройство современного уличного освещения;

- повышение уровня зимнего содержания УДС.

Перекрестки городских улиц и дорог должны быть оборудованы двумя пешеходными переходами или более в зависимости от расположения относительно перекрестка пунктов притяжения пешеходов (жилая застройка, общественные и промышленные объекты, остановочные пункты общественного транспорта), а также при интенсивности движения транспорта более 50 ед./ч и интенсивности движения пешеходов более 150 чел./ч. Пешеходные переходы должны быть приближены или совмещаться с остановочными пунктами автобусов, медицинских учреждений, образовательных учреждений, мест общественного притяжения. В соответствии с рекомендациями нормативных документов на улицах с непрерывной застройкой пешеходные переходы должны располагаться на расстоянии 200-300 м друг от друга.

Недостаток зимнего содержания улично-дорожной сети может являться одной из основных причин, влияющих на количество дорожно-транспортных происшествий.

Вся система мероприятий по зимнему содержанию автомобильных дорог и улично-дорожной сети выстраивается таким образом, чтобы обеспечить нормальные условия для движения автотранспорта при максимальном облегчении и удешевлении выполняемых работ. Для выполнения этих задач необходимо осуществлять следующие меры:

- профилактические меры, цель которых - не допустить образования зимней скользкости на дорожном покрытии от проходящего транспорта или максимально снизить прочностные характеристики снежно-ледяных образований при их возникновении на покрытии, ослабить сцепление слоя снежно-ледяных отложений с покрытием;

- меры по удалению снежных и ледяных образований на дороге и уменьшению их воздействия на автомобильное движение.

Оценка уровня содержания автомобильных дорог (приемка выполненных работ) осуществляется в соответствии с «Методикой оценки уровня содержания автомобильных дорог», изложенной в «Руководстве по оценке уровня содержания автомобильных дорог» (2003г.), утвержденном Росавтодором от 19.12.2003 № ИС-28-8939.

Основными показателями уровня содержания автомобильных дорог являются:

- ширина чистой от снега поверхности дороги;

- толщина рыхлого снега на проезжей части, накапливающегося с момента начала снегопада до начала снегоочистки или в перерывах между проходами снегоочистительной техники при патрульной снегоочистке;

- толщина уплотненного слоя снега (снежного наката) на проезжей части и обочинах;

- сроки окончания очистки проезжей части и снегоочистки обочин с момента окончания уборки проезжей части;

- толщина уплотненного снега на тротуарах.

Перечень видов работ по зимнему содержанию улично-дорожной сети и автомобильных дорог местного значения для округа Муром:

1. Подметание и сгребание снега подметально-уборочными машинами и подметальными тракторами.

2. Организация работ по обработке дорог противогололедными материалами.

3. Подготовка снежного вала автогрейдерами.

4. Разгребание и сметание валов снега на перекрестках и въездах во дворы.

5. Разгребание валов снега на остановках общественного транспорта и пешеходных переходах.

6. Погрузка снега снегопогрузчиками в автосамосвалы.

7. Вывоз снега автосамосвалами на снегоприемные пункты.

8. Зачистка лотковой полосы после погрузки и вывоза снега.

9. Удаление наката автогрейдерами.

10. Уборка снега вдоль проезжей части вручную.

11. Переброс снега шнекороторными снегоочистителями.

12. Содержание снегоприемных пунктов.

13. Уборка парковочных карманов.

Сроки ликвидации зимней скользкости и окончания снегоочистки для автомобильных дорог, а также улиц и дорог городов и других населенных пунктов с учетом их транспортно-эксплуатационных характеристик приведены в таблице.

Таблица - Сроки ликвидации зимней скользкости и окончание снегоочистки

|  |  |
| --- | --- |
| Группа дорог и улиц по их транспортно-эксплуатационным характеристикам | Нормативный срок ликвидации зимнейскользкости и окончания снегоочистки, ч |
| **А** | **4** |
| **Б** | **5** |
| **В** | **6** |

На дорогах и улицах городов и других населенных пунктов снег с проезжей части следует убирать в лотки или на разделительную полосу и формировать в виде снежных валов с разрывами на ширину 2,0-2,5 м.

Формирование снежных валов не допускается:

- на пересечениях всех дорог и улиц в одном уровне и вблизи железнодорожных переездов в зоне треугольника видимости;

- ближе 5 м от пешеходного перехода;

- ближе 20 м от остановочного пункта общественного транспорта;

- на участках дорог, оборудованных транспортными ограждениями или повышенным бордюром;

- на тротуарах.

Для расчистки снежных заносов применяется весь комплект снегоочистительных машин.

Снежные заносы небольшой толщины (0,2-0,3 м) расчищают плужными снегоочистителями, работающими совместно с автогрейдерами, которые перемещают небольшие валы в сторону.

При толщине снега 0,6-0,7 м применяют двухотвальные снегоочистители, автогрейдеры или бульдозеры.

 При толщине снега 1,0-1,2 м применяют двухотвальные плужные или роторные снегоочистители. Дальнейшую уборку снега с дороги производят роторные снегоочистители.

Работы по борьбе со снежно-ледяными образованиями наиболее важны, так как эффективность их выполнения определяет качество содержания дорожных покрытий. В первую очередь противогололедными материалами (далее - ПГМ) обрабатываются наиболее опасные для движения транспорта участки магистралей и улиц - крутые спуски и подъемы, мосты, эстакады, тоннели, тормозные площадки на перекрестках улиц и остановках общественного транспорта.

В период снегопада интенсивностью 1-3 мм/ч и выше к распределению противогололедных материалов приступают через 15-20 минут после начала снегопада.

При слабом снегопаде интенсивностью 0,5-1 мм/ч противогололедные материалы распределяют через 30-45 минут после его начала.

При снегопадах малой интенсивности (0,5-1 мм/ч) технологический процесс снегоочистки предусматривает интервал между обработкой покрытий ПГМ и началом сплуживания снега. В интервале, продолжительность которого составляет не более 3 ч, накапливается снег на дороге и, активно перемешиваясь с ПГМ колесами движущегося транспорта, сохраняет свою сыпучесть.

При снегопадах 1-3 мм/ч и выше снегоочистку производят без интервала, непосредственно после начала обработки дорог ПГМ. Срок окончания работ по сгребанию и сметанию снега должен соответствовать накоплению на дорожном покрытии допустимого количества снега.

Если после окончания первого цикла работ снегопад продолжается, цикл работ повторяют необходимое число раз до полной уборки снега с покрытия дороги.

Механизированное подметание проезжей части должно начинаться с началом снегопада. Очистка дорожных покрытий от снега производится путем сгребания и сметания снега

подметально-уборочными машинами и тракторами. Работу снегоочистителей необходимо начинать с улиц, имеющих наиболее интенсивное движение транспорта и на которых ПГМ распределялись в первую очередь с тем, чтобы на каждом участке дороги выдержать заданный период между внесением материалов, сгребанием и сметанием снега.

После очистки проезжей части снегоуборочные работы должны быть проведены на остановочных пунктах общественного транспорта, тротуарах и площадках для стоянки и остановки транспортных средств.

В зимний период на тротуарах проводятся следующие виды работ:

- уборка снега вручную;

- подметание и сгребание снега подметальными тракторами;

- очистка тротуаров от наледи;

- посыпка тротуаров песком;

- погрузка и вывоз снега.

Основной задачей зимней уборки тротуаров является обеспечение нормального движения пешеходов независимо от погодных условий.

В зимний период на остановках общественного транспорта проводятся следующие виды работ:

- очистка от уплотненного снега, сдвигание снега в валы и кучи, сбор случайного мусора;

- погрузка вручную, очистка урн и вывоз бытового мусора;

- вывоз снега;

- посыпка остановочных площадок песком.

В городах и населенных пунктах уборку тротуаров и пешеходных дорожек следует осуществлять с учетом интенсивности движения пешеходов после окончания снегопада или метели в сроки, приведенные в таблице.

Таблица - Начало уборки тротуаров после окончания снегопада

|  |  |
| --- | --- |
| Интенсивность движения пешеходов,чел./час | Время проведения работ, ч., не более |
| свыше 250  | 1 |
| от 100 до 250  | 2 |
| до 100 | 3 |

Зимняя уборка тротуаров осуществляется как механизированным, так и ручными способами. Тротуары должны очищаться до покрытия. Уборка снега с пешеходных тротуаров на мостах и путепроводах производится ручным способом. Запрещается механизированная уборка пешеходных зон мостов и путепроводов.

В период снегопадов и гололеда тротуары и другие пешеходные зоны должны обрабатываться песком. Время на обработку тротуаров не должно превышать 12 часов сначала снегопада.

Механизированное подметание и ручная зачистка на тротуарах, лестничных сходах, пешеходных дорожках и посадочных площадках начинаются сразу по окончании снегопада. При интенсивных длительных снегопадах циклы снегоочистки и обработки песком должны повторяться после каждых 5 см выпавшего снега.

Время, необходимое для выполнения снегоуборочных работ на тротуарах не должно превышать 24 часов после окончания снегопада.

Очистка остановок общественного транспорта от уплотненного снега, сдвигание снега в валы и кучи, вывоз бытового мусора с погрузкой вручную производится в течение одного рабочего дня. Посыпка остановочных площадок песком производится в ночное время до 6 часов утра.

Очистку автомобильных дорог от снега производят специальным отрядом машин:

- плужные снегоочистители;

- роторные снегоочистители;

- снегопогрузчики универсальные;

- малое снегоочистительное оборудование (машины тротуароуборочные).

Полное либо частичное отсутствие уличного электрического освещения на улично-дорожной сети округа Муром играет немало важную роль в возникновении дорожно-транспортных происшествий. Для улучшения условий видимости необходимо провести модернизацию уличного освещения в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007.

**4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство**

**пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории**

**муниципального образования.**

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

Можно выделить следующие типичные задачи организации движения пешеходов: обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог; оборудование пешеходных переходов; создание пешеходных (бестранспортных) зон; выделение жилых зон; комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Организация движения пешеходов по тротуарам. Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортных потоков.

1. Устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии. Ширину тротуаров следует устанавливать с учетом категории и назначения улицы и дороги в зависимости от размеров пешеходного движения, а также размещения в пределах тротуаров опор, мачт, деревьев и т.п.; ширину пешеходной части тротуаров следует принимать кратной ширине одной полосы пешеходного движения, равной 0,75 м. Ширину тротуаров в местах интенсивного движения пешеходов (вблизи вокзалов, транспортных узлов и пр.) следует принимать по расчету в зависимости от перспективной интенсивности пешеходного движения.

2. У объектов массового посещения следует предусматривать уширение тротуаров из расчета требуемой пропускной способности. Уширение тротуаров проводится за счет смещения застройки от красной линии внутрь. Устройство киосков для розничной торговли и других целей на тротуарах запрещается. При отсутствии магазинов в первых этажах зданий минимальное расстояние тротуара до застройки рекомендуется назначать не менее 6 м. Тротуары у административных и торговых центров, гостиниц, театров, выставок и рынков следует проектировать из условий обеспечения плотности пешеходных потоков в час «пик» не более 0,3 чел./м; на пред заводских площадях, у спортивно-зрелищных учреждений, кинотеатров, вокзалов - 0,8 чел./м.

3. Применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть. У пешеходных переходов следует предусматривать ограждения для пешеходов на расстоянии не менее 50 м в каждую сторону. Нежелательно устанавливать ограждения по краю тротуара, который явно не вмещает имеющийся пешеходный поток, так как это вызывает движение пешеходов по проезжей части за ограждением, что более опасно из-за невозможности для людей быстро покинуть проезжую часть. В таких местах должна изыскиваться возможность расширить тротуар за счет проезжей части или сократить (рассредоточить) пешеходный поток. После этого можно устанавливать ограждение тротуара.

4. Мачты освещения, опоры контактной сети размещают за пределами тротуаров. В сложных условиях допускается размещать их на тротуарах на расстоянии 0,35-0,5 м от бордюра. В этом случае ширина тротуара увеличивается на 0,5-1,2 м.

5. От застройки при отсутствии в первых этажах магазинов тротуары отделяются зелеными насаждениями, преимущественно кустарниками.

Размещение и обустройство пешеходных переходов. Нерегулируемые переходы являются наиболее распространенными. Смысл их организации заключается в обозначении мест, где пешеходам рекомендуется пересекать проезжую часть, и состоит в том, чтобы исключить хаотическое движение пешеходов через проезжую часть и направить их на места с удовлетворительными условиями видимости.

Поэтому важнейшими условиями организации переходов 1-й группы (нерегулируемые) являются правильный выбор мест перехода и их четкое обозначение. Ко 2-й группе (с неполным регулированием) относят все переходы на регулируемых перекрестках, где при сигнале транспортного светофора, разрешающем движение пешеходов, разрешен также правый или левый поворот транспортных средств, пересекающих пешеходный поток. На переходах 3-й группы (с полным регулированием – оборудованными транспортными и пешеходными светофорами) для пешеходов выделена специальная фаза, в течение которой движение транспортных средств через переход полностью прекращается. К 4-й группе (с ручным регулированием) относят переходы, где в течение относительно коротких периодов времени возникают интенсивные потоки пешеходов. Примером могут служить переходы у зрелищных предприятий по окончании представлений, напротив проходных крупных предприятий перед началом работы очередной смены и по окончании ее, около учебных заведений, стадионов и т. п. В таких местах на обычно нерегулируемом переходе целесообразно выставлять посты ручного регулирования. Число регулировщиков на них определяют мощностью и продолжительностью интенсивного пешеходного движения, и шириной пересекаемой проезжей части. В таких местах могут быть также установлены светофоры с вызывным устройством или включаемые только на время непосредственной необходимости с пульта, расположенного возле обслуживаемого объекта.

Можно назвать три основных условия обеспечения безопасности на наземном нерегулируемом переходе: хорошая видимость переходов водителями, приближающимися со всех разрешенных направлений; видимость пешеходами приближающихся автомобилей; наименьшая протяженность перехода для сокращения времени нахождения людей на проезжей части.

Пешеходные переходы следует обозначить разметкой 1.14.1, что обеспечивает хорошее зрительное восприятие перехода водителями и пешеходами. В дополнение к разметке применяют дорожные знаки 5.19.1, 5.19.2 на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета, установка желтого мигающего сигнала –светофора типа Т7.

Размещение и обустройство пешеходных переходов необходимо вблизи образовательных учреждений с установкой комплекта дорожных знаков: 1.23 на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета, 3.24 в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004; установкой пешеходных ограждений в соответствии с ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52290; установкой светофорного объекта типа Т7. Установка сборно-разборных конструкций искусственных дорожных неровностей. Участки дорог, на которых устроены ИДН, следует оборудовать дорожными знаками и дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 51256. Устройство дополнительного искусственного освещения в зоне пешеходного перехода.

Основными предпосылками к созданию пешеходных улиц и пешеходных зон можно назвать следующие:

- разделение транспортного и пешеходного движения - создание бестранспортных зон и пешеходных пространств;

- пешеходная улица как общегородской общественный центр линейного характера;

- интерьерный характер пространства, благоустроенного и оснащенного;

- улица как рекреация с особой атмосферой для времяпрепровождения;

- психоэмоциональный и эстетический комфорт как развитая форма общения граждан в современном городе;

- создание открытого и при этом связного пространства;

- многоуровневый подход и рациональное использование ограниченного пространства городского центра;

- популяризация и повышение интереса исторического, архитектурного и географического туризма;

- создание зон экономической активности.

Пешеходные улицы характеризуются созданием бестранспортных зон и пешеходных пространств.

На данный момент в округе Муром, а именно в центральной части города планируется пешеходная улица – ул. Советская (в створе ул. Ленина – Первомайская). Данная улица относится к прогулочной зоне.

Основными принципами размещения пешеходных прогулочных (рекреационных)зон были:

- соответствие градостроительным документам;

- эффективное использование пространства в центре города;

- близость к социально-значимым, культурно-бытовым, историческим и спортивным объектам;

- соответствие существующим градостроительным тенденциям;

- удобство и доступность рекреационных зон, как на общественном, так и на индивидуальном транспорте.

Жилая зона предназначена для организации благоприятной и безопасной среды проживания населения, отвечающей его социальным, культурным, бытовым и другим потребностям.

В жилых зонах допускается размещение отдельно стоящих, встроенных или пристроенных объектов социального и коммунально-бытового назначения, объектов здравоохранения, объектов дошкольного, начального общего и среднего (полного) общего образования, культовых зданий, стоянок автомобильного транспорта, гаражей, объектов, связанных с проживанием граждан и не оказывающих негативного воздействия на окружающую среду. В состав жилых зон могут включаться также территории, предназначенные для ведения садоводства и дачного хозяйства.

В состав жилых зон могут включаться:

- зоны застройки индивидуальными жилыми домами;

- зоны застройки малоэтажными жилыми домами;

- зоны застройки среднеэтажными жилыми домами;

- зоны застройки многоэтажными жилыми домами;

- зоны жилой застройки иных видов.

В округе Муром в сформировавшихся жилых зонах рекомендуется установка дорожных знаков 5.21 и 5.22 в соответствии с СП 42.13330.2011, ГОСТ Р 52290, т.к. на данный момент данные знаки отсутствуют, что не обеспечивает безопасное и удобное движения жителей.

**4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов.**

Маломобильные группы населения (МГН) - люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве (инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, пожилые люди, беременные женщины, люди с детскими колясками, с малолетними детьми, тележками, багажом).

Мероприятия по обеспечению доступности МГН городской среды, реконструкции сложившейся застройки, должны учитывать физические возможности всех категорий МГН, включая инвалидов, и быть направлены на повышение качества городской среды по критериям доступности, безопасности, комфортности и информативности.

По состоянию на 01.01.2019 количество инвалидов на территории округа Муром составило 11 828 человек, следовательно, количество инвалидов составляет почти10 % от числа всего населения города.

При создании доступной для инвалидов среды жизнедеятельности необходимо обеспечивать возможность беспрепятственного передвижения:

- для инвалидов с нарушениями опорно-двигательного аппарата и маломобильных групп населения с помощью трости, костылей, кресла-коляски, собаки-проводника, а также с использованием транспортных средств (индивидуальных, специализированных или общественных);

- для инвалидов с нарушениями зрения и слуха с использованием информационных сигнальных устройств и средств связи, доступных для инвалидов согласно ГОСТ Р 51671.

Необходим ряд мероприятий для повышения уровня без барьерности пешеходных и транспортных коммуникаций для инвалидов и других МГН и создания условий для повышения безопасности дорожного движения. Такие мероприятия охватывают: тротуары и пешеходные дорожки; пешеходные переходы; остановочные пункты; автомобильные стоянки (парковки); зоны отдыха для инвалидов.

Ниже описаны основные мероприятиям для обеспечения благоприятных условий для движения.

1. Мероприятия, охватывающие тротуары (пешеходные дорожки):

- устройство тротуаров с применением информационного изменения фактуры покрытия пути;

- устройство зон для встречного разъезда людей в кресле-коляске;

- устройство ступеней и лестниц согласно СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007-2011;

- устройство пандусов в местах резкого перепада высот пешеходного пути согласно СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007-2011;

- обустройство пандусов и лестниц ограждениями, перилами и бортиками в соответствии с требованиями пункта 5.4.3. ОДМ 218.2.007-2011 и выполняются в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 и СП 59.13330.2016;

- устройство искусственного освещения.

2. Мероприятия, охватывающие пешеходные переходы:

- обустройство пешеходных переходов техническими средствами визуальной и/или тактильной информации согласно ГОСТ Р 51671-2015, ГОСТ Р 51261-99 и ГОСТ Р 52131-2003;

- устройство пандусов с обеих сторон пешеходного перехода;

- обустройство пандусов ограждениями, перилами и бортиками в соответствии с требованиями пункта 5.4.3. ОДМ 218.2.007-2011;

- оборудование пешеходных переходов средствами светофорной сигнализации, имеющими дополнительные технические средства связи и информации (визуальные, звуковые и тактильные), выполняемые в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50918-96, ГОСТ Р 51647-2000, ГОСТ Р ИСО 23600-2013 Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров, ГОСТ Р 51671-2015, ГОСТ Р 52131-2003;

- нанесение бело-желтой горизонтальной дорожной разметки 1.14.1;

- устройство искусственного освещения.

3. Мероприятия, охватывающие остановочные пункты:

- устройство пандусов на посадочной площадке при перепаде ее высоты с пешеходной поверхностью;

- обустройство мест для инвалидов в зоне ожидания;

- обустройство подходов к остановочным пунктам тротуарами;

- обустройство остановочного пункта тактильными указателями;

- обустройство техническими средствами информации и ТСОДД, выполняемых согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ Р 52766-2007, ОСТ 218.1.002-2003;

- устройство искусственного освещения.

4. Мероприятия, охватывающие автомобильные стоянки (парковки):

- размещение стоянок (парковок) для ТС инвалидов осуществляется согласно СП59.13330.2016, СП 35-105-2002;

- устройство пандусов по краю тротуара, возле места стоянки для инвалидов;

- обозначение стояночных мест для инвалидов дорожными знаками 6.4, 8.17 и дорожной разметкой 1.24.3;

- устройство искусственного освещения;

5. Мероприятия, охватывающие зоны отдыха для инвалидов:

- устройство зон отдыха для инвалидов в пределах пешеходных путей с использованием тактильных поверхностей и применением контрастных цветов;

- устройство мест для сидения согласно ОДМ 218.2.007-2011, урн для мусора и мест для размещения кресла-коляски;

- установка навеса для защиты от осадков над местами для сидения;

- устройство искусственного освещения.

На основных маршрутах движения инвалидов и других маломобильных групп населения рекомендуется использовать тактильные символьные указатели (пиктограммы).

Для обеспечения самостоятельного маршрутного ориентирования инвалидов по зрению рекомендуется также применять тактильные информационные стенды(мнемосхемы), содержащие схемы пеших маршрутов и (или) маршрутов регулярных перевозок пассажиров.

Также необходимо оборудовать согласно потребностям МГН подходы к самим социальным объектам инфраструктуры, а именно, произвести устройство пандусов или подъемных устройств согласно нормам.

**4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным**

**организациям.**

Учреждения образования (далее - УО) являются объектами, требующими повышенного внимания со стороны водителей. К таким учреждениям относятся детские сады, школы. Чтобы обезопасить движение детей к образовательным организациям Государственной инспекцией безопасности дорожного движения была предложена инициатива составления паспортов дорожной безопасности движения.

Паспорт дорожной безопасности должен иллюстрировать точные данные об образовательном учреждении в аспекте обеспечения безопасности перемещения детей из дома в детский сад (школу) и обратно. Паспорт дорожной безопасности образовательного учреждения предназначен для использования преподавательским составом и сотрудниками Госавтоинспекции в работе по разъяснению безопасного передвижения и поведения детей на улично-дорожной сети вблизи УО и на маршруте «УО-дом», для подготовки мероприятий по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. При этом представители ГИБДД могут оказывать помощь в вопросах его составления и обеспечения безопасности детей на дорогах. Оригинал документа хранится непосредственно в учреждении образования, а его копия – в деле, которое заводится на него в ГИБДД.

Паспорт дорожной безопасности УО выполняет сразу несколько важных задач:

- деталировка и изучение территории района, в котором расположена образовательная организация;

- определение участков дорог, имеющих потенциальную опасность;

- разработка и воплощение проекта благоустройства прилегающей территории района для обеспечения детской безопасности (установка предупреждающих дорожных знаков, лежачих полицейских, нанесение разметки, обустройство парковочных мест, ликвидация неровностей) – в пункте «Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования» предложены мероприятия по организации движения вблизи образовательных учреждений;

- разработка маршрутов безопасного передвижения детей по территории, прилегающей к микрорайону, в котором расположено УО (в том числе, индивидуальных маршрутов);

- закрепление ответственности руководства образовательных учреждений в части организации безопасности детей.

Паспорт дорожной безопасности УО должен включать в себя следующие разделы:

- общую информацию об учреждении образования (адрес, данные о руководстве, количестве учащихся и иные сведения);

- ситуационные планы (схемы) образовательной организации на местности;

- методические рекомендации для проведения проверок учебного учреждения, подъездных дорог к нему и пешеходных переходов;

- рекомендации по обучению детей правилам безопасного поведения на дорогах.

В паспорте обязательно указываются фамилии, имена, отчества, адреса и другие данные водителей школьного автобуса (при наличии), завучей образовательного учреждения, ответственных за выполнение профилактических мероприятий, касающихся детского травматизма, контакты оперативных служб.

В документе указывается график работы образовательной организации во все дни недели. В том числе, указываются сведения о расписании уроков и перемен, периодах использования стадионов и парков.

Если УО имеет автобус, подвозящий детей, дополнительно указывается время его прихода и отправления с каждой остановки.

Важнейшей составляющей паспорта дорожной безопасности УО являются схематические планы:

- план-схема А (район, в котором находится образовательная организация, с путями движения автомобилей и детей);

- план-схема Б (схема организации дорожного движения вблизи учреждения образования, включающая размещение средств организации дорожного движения, маршрутов перемещения учащихся и расположение парковочных мест);

- план-схема В (маршруты перемещения организованных групп детей от учебного учреждения к парку, стадиону, кинотеатру или спорткомплексу);

- план-схема Г (пути движения автомобилей к местам, предназначенным для загрузки или разгрузки, а также предпочтительные пути безопасного перемещения детей по территории УО);

- план-схема Д (нахождение автобусной (трамвайной, троллейбусной) остановки у образовательного учреждения);

- план-схема Е (пути перемещения автомобилей и детей при выполнении ремонтно-строительных работ возле учреждения образования).

Паспорт дорожной безопасности должен размещаться на официальном сайте образовательного учреждения.

В приложения к паспортам включаются планы обучающих программ для детей по безопасности на дорогах. Чем раньше дети начинают изучать эти программы, тем меньше несчастных случаев происходит на дорогах.

При подготовке паспорта следует внимательно изучать все подъезды к образовательной организации, выяснять, в каких местах возможно внезапное появление транспорта, продумывать, как можно максимально разграничить зоны проведения мероприятий с участием детей и зоны движения автомобилей.

В паспорт безопасности можно включать цитаты из ПДД, которые также желательно дублировать на информационных стендах. Детей необходимо учить пользоваться этой информацией самостоятельно, а не только с помощью взрослых.

Таким образом, рассматриваемый документ позволяет реализовать комплексные решения по профилактике дорожно-транспортного травматизма среди детей.

**4.21. Организация велосипедного движения.**

Опыт многих стран показал, что создание велотранспортной системы возможно за10-15 лет. Международный опыт свидетельствует о том, что обширная сеть безопасных и удобных велосипедных маршрутов позволяет получить быстрый и беспрепятственный доступ людей ко всем точкам города. Велотранспорт органично дополняет городской общественный пассажирский транспорт, занимая нишу персональной мобильности на короткие расстояния, а также выполняет рекреационную и здравоохранительную функции.

В Российской Федерации велодвижение только начинает развиваться. На данный момент в правительстве выдвинут законопроект «О велотранспорте в Российской Федерации». Целью настоящего Федерального закона является обеспечение комплексной модернизации законодательства Российской Федерации в области использования транспортных средств, с повышением внимания к незащищенным и малоскоростным участникам дорожного движения и созданием правовых, экономических и организационных основ стимулирования приоритетного использования велосипедного транспорта на территории Российской Федерации.

На сегодняшний день во многих городах России местные власти пытаются создавать велоинфраструктуру. Но, к сожалению, не везде местное управление учитывает пожелание горожан, не все велодорожки оборудованы знаками или отделены от пешеходного и автомобильного движения, нет связанных между собой веломаршрутов.

Так как ранее не производилась оценка велотранспортной инфраструктуры в округе Муром, то наличие каких-либо данных о состоянии велотранспортной сети округа полностью отсутствуют. В данном разделе осуществлена попытка обобщить имеющиеся разрозненные данные из разных источников.

Как показали проведенные исследования в округе Муром, дорожная велоинфрастуртура полностью отсутствует, хотя количество участников велодвижения возрастает. Ввиду отсутствия велотранспортной сети округа, широкое использование велотранспорта становится невозможным.

Отсутствие условий для велодвижения в округе Муром останавливает жителей от активного использования велосипеда, как преимущественного вида транспорта. Но даже при таких серьезных причинах в округе есть люди, использующие велосипед для основного передвижения по городу, особенно в летний период.

Основной причиной, в сложившейся ситуации, послужило то, что при строительстве города не проектировались и не сооружались велодорожки, которые не закладывались в генеральные планы развития территории города и его дорог. Помимо этой причины, существует еще ряд факторов, препятствующих развитию велотранспортной сети города. К ним относятся и такие, как: отсутствие места хранения и парковки велосипедов; не приспособлены технические средства организации дорожного движения; не развита система нормативного и правового обеспечения велодвижения.

Проведенный анализ показывает, что необходимо развивать связную сеть велосипедных маршрутов в округе Муром, а также развитие рекреационных маршрутов, которые можно привязать к паркам и пешеходным зонам. В парках и зеленых зонах необходимо создавать специализированные велосипедные трассы, пригодные как для тренировок любителей, так и для использования их в рекреационных целях.

Для детальной проработки велосипедной инфраструктуры необходимы существенные изменения в нормативно-правовой базе. Ввиду отсутствия специальных норм и правил проектирования и строительства велосипедных дорожек, для обеспечения безопасного движения велосипедистов, на данный момент, следует руководствоваться действующими нормативными документами такими, как: СНиП 2.07.01-89, Градостроительный кодекс РФ. В соответствии с этими нормативными документами можно рекомендовать:

- в зонах массового отдыха населения и на других озелененных территориях следует устраивать велосипедные дорожки, изолированные от улиц, дорог и пешеходного движения;

- на магистральных улицах предусматривать велосипедные дорожки по краю проезжих частей, выделенные разделительными полосами;

- устройство однополосных и двухполюсных велодорожек при реконструкции существующих участков и новом строительстве УДС.

Велосипедные маршруты должны создавать сеть, удобную для людей, собирающихся использовать велосипед как транспорт для того, чтобы ездить на работу, по своим делам, а также на отдых.

В дальнейшей работе разработаны рекомендации по созданию оптимальной сети веломаршрутов в округе Муром.

В работе указаны основные трассы велосипедных маршрутов, при оценке возможности реализации велосипедных дорожек на существующей уличной дорожной сети города. При разработке маршрутов необходимо учитывать следующие факторы:

- ширина изолированной дорожки для двухстороннего движения – 3,0 м;

- односторонней обособленной - 1,5 м;

- ширина обособленной дорожки одностороннего движения вдоль тротуара – 1,0 м;

- минимальное расстояние безопасности составляет: – от проезжей части, опор,

деревьев – 0,75 м, от тротуаров – 0,5 м, от остановок общественного транспорта – 1,5 м;

- дублирование велодорожек пешеходными дорожками;

- возможность пересечения велосипедистами магистралей, либо на регулируемых пешеходных переходах;

- разметка на перекрёстке, которая позволит велосипедистам стоять спереди в крайнем правом ряду;

- окрашивание велодорожки в красный или коричневый цвет;

- ширина полосы под благоустройство (демонтаж/монтаж дорожного покрытия, организация газона, монтаж бордюрного камня) 1,5 м с каждой стороны от велодорожки;

- посадка насаждений и устройство освещения;

- дорожная разметка по краям велодорожки с регулярным нанесением знака велосипеда;

- возможность обслуживание велодорожки малогабаритной техникой производительностью км/смена;

- составить карту веломаршрутов, и сделать ее в общем доступе.

На территории округа Муром запланировано мероприятие по созданию велотрассы в микрорайоне Вербовский.

**4.22. Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные**

**мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом.**

Реконструкция УДС может проводиться в следующих вариантах:

— проведение отдельных мероприятий по усилению дорожной одежды, увеличению радиусов поворотов, смягчению уклонов и т.п.

— капитальное переустройство: уширение проезжих частей и других элементов улицы, изменение трассы, расширение улиц со сносом и т.д.

Необходимость реконструкции городских магистралей определяется прежде всего увеличением уровня загрузки. Возросшие потоки городского транспорта не в состоянии втиснуться в узкие улицы сложившейся застройки и требуют их расширения, пробивки новых улиц, устранения задержек на перекрестках, расширения площадей и упорядочения движения транспорта по ним.

**4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и**

**видеофиксации нарушений правил дорожного движения.**

Расстановка средств фото/видеофиксации нарушений на дорожной сети, значительно снижают количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД), вследствие чего повышается безопасность дорожного движения, а также тяжесть последствий от ДТП в местах установки камер. На данный момент средства фото- ивидеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия – они имеют возможность снять практически любое нарушение правил

дорожного движения.

Камеры автоматической фиксации нарушений ПДД делятся на переносные, стационарные и мобильные.

Переносные камеры требуют ежедневной установки и настройки сотрудниками ГИБДД. На практике такие камеры фиксируют только нарушения, связанные с превышением скорости.

Стационарные камеры постоянно располагаются на одном и том же месте дороги.

 Их требуется настроить только один раз, после чего они могут зафиксировать следующие нарушения:

- превышение скорости;

- проезд на запрещающий сигнал светофора;

- выезд за стоп-линию;

- выезд на встречную полосу движения;

- проезд под знак «Въезд запрещен»;

- выезд на полосу для маршрутных транспортных средств;

- выезд на тротуар;

- движение грузовиков далее второй полосы на автомагистралях и дорогах для автомобилей;

- нарушение требований дорожной разметки;

- выполнение поворота из второго ряда;

- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;

- нарушение правил проезда для тяжелых грузовиков;

- непредставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

Стационарные камеры могут контролировать движение одновременно по нескольким полосам движения, в том числе и по встречным.

Мобильные камеры устанавливаются в автомобилях ДПС ГИБДД или в общественном транспорте. Они фиксируют нарушения по ходу движения этих транспортных средств.

Мобильные камеры могут зафиксировать:

- превышение скорости;

- нарушение правил парковки;

- нарушение правил проезда для тяжелых грузовиков.

На основании результатов анализа параметров и условий дорожного движения, а также причин и условий возникновения ДТП на дорожной сети округа Муром, необходимо рассмотреть вопрос по установке стационарных камер фото- и видеофиксации нарушений ПДД по ул. Куликова, Ленина на перекрестке ул. Московская – Куликова – Войкова.

**4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных**

**средств.**

Ввиду того, что из-за неправильной парковки автомобили эвакуируют, то в городе должны быть организованы эвакуационные площадки. На данный момент в округе Муром отсутствуют муниципальные штрафные стоянки. Знаки эвакуации 8.24 на территории города установлены.

Штрафные стоянки и эвакуационные площадки при их устройстве должны согласовываться с ГИБДД. Места под такие стоянки могут быть организованы на платных парковках, но для этого необходимо заключать договор между ГИБДД, владельцем парковки и администрацией городского округа.

Перемещение на специализированную стоянку задержанных транспортных средств на территории округа Муром осуществляется уполномоченными организациями, владеющими на любом законном праве специализированными транспортными средствами для перемещения задержанных транспортных средств.

Специализированная стоянка должна отвечать следующим требованиям:

1) возможность размещения не менее 75 транспортных средств категории «В» на специализированных стоянках, расположенных в городском округе;

2) нахождение на территории только задержанных транспортных средств, а также транспортных средств, помещенных на специализированную стоянку после дорожно-транспортных происшествий;

3) наличие на территории контрольно-пропускного пункта и ограждений, обеспечивающих ограничение доступа на территорию специализированной стоянки посторонних лиц;

4) наличие круглосуточной охраны территории;

5) наличие освещения территории в ночное время;

6) наличие средств видеофиксации, обеспечивающих обзор всей территории, с обязательным хранением видеоархива в течение 15 суток;

7) наличие возможности погрузки и разгрузки задержанных транспортных средств с помощью специализированных транспортных средств для перемещения задержанного транспортного средства;

8) наличие на территории помещения для осуществления круглосуточных расчетов с владельцами или иными лицами, обладающими правом пользования или распоряжения задержанными транспортными средствами;

9) наличие на территории противопожарного поста, оснащенного инвентарем;

10) наличие на территории вывески с указанием наименования уполномоченной организации, ее местонахождения (юридического адреса) и телефона.

**5. Очередность реализации мероприятий.**

В целях повышения качественного уровня дорожной сети города, снижения уровня аварийности, связанной с состоянием дорожного покрытия и доступности к центрам тяготения и территориям перспективной застройки предлагается в реализовать следующий комплекс мероприятий по ОДД, проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры:

Таблица - План мероприятий

| № п/п | Наименование мероприятия | статус | Годы реализации | Объем финансирования, млн. рублей | Непосредственный результат реализации мероприятия | Заказчик программы |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Всего | в разрезе источников финансирования |
| федеральный бюджет | областной бюджет | местный бюджет | внебюджетные источники |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|   | Развития транспортной инфраструктуры округа Муром на 2018-2033 годы |
| 1. | Цель: создание условий для устойчивого функционирования транспортной системы округа Муром, повышение уровня безопасности дорожного движения. |
| 1.1. | Задача: обеспечение функционирования и развития сети автомобильных дорог общего пользования округа Муром |
| 1.1.1. | Проведение паспортизации и инвентаризации, автомобильных дорог общего пользования местного значения  |  | 2018 | 0,65 |  |  | 0,65 |  | получение правоустанавливающих документов на автомобильные дороги общего пользования местного значения | администрация округа Муром |
| 2019 | 0,65 |  |  | 0,65 |  |
| 2020 | 0,65 |  |  | 0,65 |  |
| 2021-2033 | 3,250 |  |  | 3,250 |  |
| **Всего** | **5,200** |  |  | **5,200** |  |  |
| 1.1.2. | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на улично-дорожной сети округа Муром, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства |  | 2018 |  |  |  |  |  | безопасное использование искусственных сооружения на улично-дорожной сети округа Муром | администрация округа Муром |
| 2019 |  |  |  |  |  |
| 2020 |  |  |  |  |  |
| 2021-2033 |  |  |  |  |  |
| **Всего** |  |  |  |  |  |  |
| 1.1.3. | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров |  | 2018 | 6,1 |  |  | 6,1 |  | Подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизыСтроительство 6,2 км дорог местного значения  | администрациия округа Муром |
| 2019 | 6,1 |  |  | 6,1 |  |
| 2020 | 6,2 |  |  | 6,2 |  |
| 2021-2033 | 30,0 |  |  | 30,0 |  |
| **Всего** | **48,8** |  |  | **48,8** |  |  |  |
| 1.1.4. | Капитальный ремонт, текущий ремонт, содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы |  | 2018 | 74,476 |  |  | 74,476 |  | Автомобильные дороги общего пользования местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам | администрация округа Муром |
| 2019 | 74,476 |  |  | 74,476 |  |
| 2020 | 74,476 |  |  | 74,476 |  |
| 2021-2033 | 372,38 |  |  | 372,38 |  |
| Всего | **595,808** |  |  | **595,808** |  |  |  |
| 1.2. | Задача: сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести травм в дорожно-транспортных происшествиях |
| 1.2.1. | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов |  | 2018 | 1,230 |  |  | 1,230 |  | снижение дорожно-транспортных происшествий | администрация округа Муром |
| 2019 | 1,230 |  |  | 1,230 |  |
| 2020 | 1,230 |  |  | 1,230 |  |
| 2021-2033 | 6,150 |  |  | 6,150 |  |
| Всего | **9,840** |  |  | **9,840** |  |  |
| 1.3. |  Задача: улучшение транспортного обслуживания населения |
| 1.3.1. | Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспортаИтого по основным мероприятиям |  | 2018 | 0,75 |  |  | 0,75 |  | создание комфортных условий для граждан | администрация округа Муром |
| 2019 | 075 |  |  | 075 |  |
| 2020 | 0,75 |  |  | 0,75 |  |
| 2021-2033 | 3,75 |  |  | 3,75 |  |
| Всего  | **6,0** |  |  | **6,0** |  |
|  |  | 2018 | 83,2 |  |  | 83,2 |  |  |  |
| 2019 | 83,2 |  |  | 83,2 |  |
| 2020 | 83,3 |  |  | 83,3 |  |
| 2021-2033 | 415,53 |  |  | 415,53 |  |
| **Всего** | **665,13** |  |  | **665,13** |  |

**6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по ОДД.**

Источниками финансирования мероприятий являются средства федерального бюджета. средства областного бюджета, бюджета округа Муром, внебюджетные источники.

Средства местного бюджета на 2018-2033 годы уточняются при формировании бюджета на очередной финансовый год.

 Ресурсное обеспечение за счет всех источников финансирования, планируемое с учетом действующих расходных обязательств и необходимых дополнительных средств, подлежит ежегодному уточнению в рамках бюджетного цикла.

Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации.

Затраты на осуществление мероприятий определены ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий, данных Росстата. Объем средств на реализацию плана мероприятий указан в настоящем разделе в Таблице «План мероприятий».

**Оценка эффективности мероприятий по ОДД, проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.**

Эффективность реализации мероприятий по ОДД, проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры оценивается ежегодно на основе целевых показателей и индикаторов, исходя из соответствия фактических значений показателей (индикаторов) с их целевыми значениями, а также уровнем использования средств бюджета округа Муром, предусмотренных в целях финансирования мероприятий муниципальной программы. В зависимости от полученных в результате реализации мероприятий значений целевых показателей (индикаторов) программы эффективность реализации по целям (задачам), а также в целом можно охарактеризовать по следующим уровням: - высокий (95 %); - удовлетворительный (75 %); - неудовлетворительный (если значение эффективности реализации мероприятий не отвечает приведенным выше уровням, эффективность реализации признается неудовлетворительной). Оценка степени соответствия запланированному уровню затрат и эффективности использования средств бюджета округа Муром, ресурсного обеспечения осуществляется путем сопоставления плановых и фактических объемов финансирования основных мероприятий, по каждому источнику ресурсного обеспечения. Данные показатели характеризуют уровень исполнения финансирования в связи с неполным исполнением мероприятий в разрезе источников и направлений финансирования.

Таблица - Оценка эффективности мероприятий

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Мероприятия  | Оценка социально-экономической эффективности | Цель мероприятий | Задачи мероприятий |
| 1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта: - Определение основных маршрутов движения грузового транспорта - Установка знаков, ограничивающих проезд на иные улицы  | Увеличение скорости движения на 10 %, снижение времени в пути на 15 %, снижение вероятности дорожно- транспортных происшествий на 5 %; | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории округа Муром | Обеспечение эффективного функционирования действующей транспортной инфраструктуры. Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории округа Муром |
| 2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно- пересадочных узлов: - Обновление подвижного состава пассажирского автотранспорта -Установка дорожных знаков 5.16 «место остановки автобуса и (или) троллейбуса» - Устройство остановочных площадок для автобусов - Устройство заездных карманов для автобусов - Установка/приведение в соответствие павильонов  | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 5 % | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории округа Муром | Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории округа Муром |
| 3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового транспорта, включая развитие единого парковочного пространства: - Размещение сооружений и устройств для хранения и обслуживания транспортных средств (СТО, АЗС, гаражи) - Организация стоянки большегрузных автомобилей в районе промышленных зон  | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры на 5 % | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории округа Муром | Обеспечение доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования |
| 4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения - обустройство тротуаров - приведение в соответствие требованиям пешеходных переходов (ИДН, знаки повышенной видимости, разметка пластик)  | Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры и качества обслуживания на 5 %, снижение вероятности дорожно-транспортных происшествий с участием пешеходов на 20 % | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории округа Муром | Создание условий для пешеходного и велосипедного передвижения населения. Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности |
| 5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб: - обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб  | Увеличение скорости движения на 10 %, снижение времени в пути на 15 %, снижение вероятности дорожно-транспортных происшествий на 5 % | Обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории округа Муром | Создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности |

По результатам проведения предлагаемой диагностики и паспортизации всей улично-дорожной сети в округе Муром можно вносить в план мероприятий улицы, которые находятся в неудовлетворительном транспортно-эксплуатационном состоянии, а также менять их очередность в проведении ремонтных работ. В соответствии с ОДН 218.0.006-2002 «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог» данные по паспортизации и диагностике частично совпадают, но ориентировочная стоимость выполнения комплекса работ по диагностике, паспортизации и разработки ПОДД составляет 35000,00 рублей за 1 км автомобильной дороги. Каждые 5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок, поэтому необходимо предусмотреть возможность рассмотрения актуализации КСОДД округа Муром в последующих периодах.

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

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

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

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

 В соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относится разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

 В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

 Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 года № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 года № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и городских поселений, по общему правилами, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

 Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения – документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

 Положения Градостроительного кодекса Российской Федерации и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

 Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов. На схеме представлено место программы комплексного развития транспортной инфраструктуры в структуре документов, определяющих развитие округа Муром.

Схема - Место программы комплексного развития транспортной инфраструктуры в структуре документов, определяющих развитие округа Муром

СТРАТЕГИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

ОКРУГА МУРОМ

*документы реализации Стратегии*

МУНИЦИПАЛЬНЫЕ

ПРОГРАММЫ

ПЛАН

МЕРОПРИЯТИЙ ПО

РЕАЛИЗАЦИИ

СТРАТЕГИИ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН

*документы реализации Генерального плана*

Программа

комплексного развития

СОЦИАЛЬНОЙ

ИФРАСТРУКТУРЫ

Программа

комплексного развития

 ТРАНСПОРТНОЙ

ИФРАСТРУКТУРЫ

Программа

комплексного развития

СИСТЕМ

КОММУНАЛЬНОЙ

ИФРАСТРУКТУРЫ

Комплексная схема

ОРГАНИЗАЦИИ

ДОРОЖНОГО

ДВИЖЕНИЯ

Проект организации

ДОРОЖНОГО

ДВИЖЕНИЯ

 Программы имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования. Следует отметить, что сроки разработки и утверждения Программ связаны со сроками утверждения генерального плана. Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений подлежат утверждению в шестимесячный срок с даты утверждения генеральных планов соответствующих муниципальных образований. В связи с этим, представляется целесообразным организовывать разработку проекта Программы в составе единого комплексного проекта управления развитием территории городского округа или поселения, в который также входит и разработка генерального плана.

 Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры города являются:

 - применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры; - координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Владимирской области, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры округа в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

 - разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;

 - разработка предложений для исполнительных органов власти Владимирской области по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры округа Муром в состав государственных программ.

 Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

- высокопроизводительная безопасная транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;

 - создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

 Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- ремонт дорожного покрытия существующей УДС;

- строительство велодорожек;

- расширение парковочного пространства;

- расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;

- дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Владимирской области. Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

 Созданием условий для предоставления транспортных услуг населению, организацией транспортного обслуживания в границах округа Муром, нормативно-правовым, нормативно-техническим, методическим и информационным обеспечением деятельности в сфере организации дорожного движения в настоящее время занимается Управление жилищно-коммунального хозяйства администрации округа Муром.

**Заключение**

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

 Анализ основных проблем транспортного комплекса округа показал, что на данный момент транспортный комплекс в целом функционирует удовлетворительно, опорная сеть магистральных улиц на большинстве участков удовлетворяет условиям комфортного передвижения (загрузка менее 50%).

 Выявлен ряд локальных проблем, связанных, как правило, с организацией дорожного движения, несоответствием технических средств организации дорожного движения и режимов светофорного регулирования интенсивностям транспортных потоков.

 Был разработан план мероприятий по приведению ее в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние.

 Разработаны предложения по развитию велосипедного транспорта и пешеходного движения, проведен анализ основных велосипедных и пешеходных потоков. Разработаны предложения по формированию пешеходных зон, обеспечению безопасности движения пешеходов и велосипедистов, предложения по нормативно-правовому обеспечению велосипедного и пешеходного движения.

 Проведена оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по ремонту и капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры на территории округ Муром.

Заместитель Главы администрации по ЖКХ,

 начальник Управления ЖКХ И.К. Федурин