



# Комплексные схемы организации дорожного движения



## 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»:

- Размещение на дороге технических средств организации дорожного движения, не предусмотренных документацией по организации дорожного движения, не допускается

К документации по ОДД относятся КСОДД и (или) ПОДД

- Требования к документации по ОДД устанавливаются Правилами подготовки документации по ОДД – утверждены Приказом Минтранса России от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» (Зарегистрировано в Минюсте России 10.11.2020 N 60817)
- Мероприятия, предусмотренные документацией по организации дорожного движения, являются обязательными для исполнения
- КСОДД разрабатывается **для территории** одного или нескольких муниципальных образований либо их частей имеющих общую границу, расположенных в границах одного субъекта Российской Федерации
- Реализация утвержденных КСОДД осуществляется за счет средств бюджетных и внебюджетных источников
- Реализация неутвержденных КСОДД не допускается
- Утвержденная КСОДД подлежит размещению на официальном сайте органа местного самоуправления, утвердившего данную схему, в сети «Интернет»



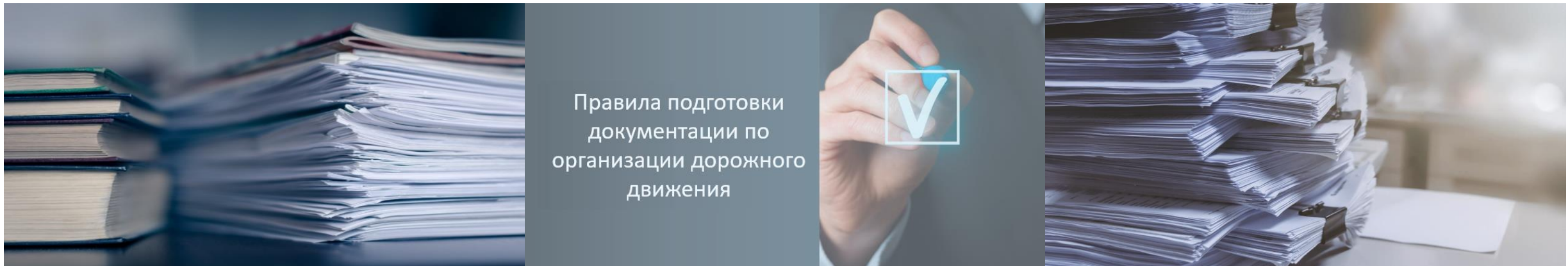


- I. Общие положения
- II. Требования к порядку подготовки, согласования и утверждения КСОДД
- III. Требования к составу и содержанию КСОДД
- IV. Требования к оформлению КСОДД
- V. Требования к порядку подготовки, согласования и утверждения ПОДД
- VI. Требования к составу и содержанию ПОДД
- VII. Требования к оформлению ПОДД

Приложение 1. Примерный перечень исходной информации, необходимой для разработки документации по организации дорожного движения

Приложение 2. Условные обозначения элементов обустройства дороги для КСОДД

Приложение 3. Условные обозначения элементов обустройства дороги для ПОДД



Правила подготовки  
документации по  
организации дорожного  
движения

# ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Основными принципами организации дорожного движения в Российской Федерации являются

- 1 соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения;
- 2 обеспечение социально-экономического развития территории Российской Федерации;
- 3 приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов;
- 4 приоритет развития транспорта общего пользования;
- 5 создание условий для движения пешеходов и велосипедистов;
- 6 достоверность и актуальность информации о мероприятиях по организации дорожного движения, своевременность ее публичного распространения;
- 7 обеспечение экологической безопасности.



# ТРЕБОВАНИЯ К ПОРЯДКУ ПОДГОТОВКИ, СОГЛАСОВАНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ КСОДД



КСОДД разрабатывается на территории одного или нескольких муниципальных районов, городских округов или городских поселений либо их частей, имеющих общую границу.

## *Кем разрабатывается КСОДД:*

- органами местного самоуправления своими силами;
- органами местного самоуправления или организации на основании контракта.

## *Порядок согласования проекта КСОДД:*

Проект КСОДД, разрабатываемый для территории МО, а также для территорий нескольких МО, имеющих общую границу, подлежит согласованию:

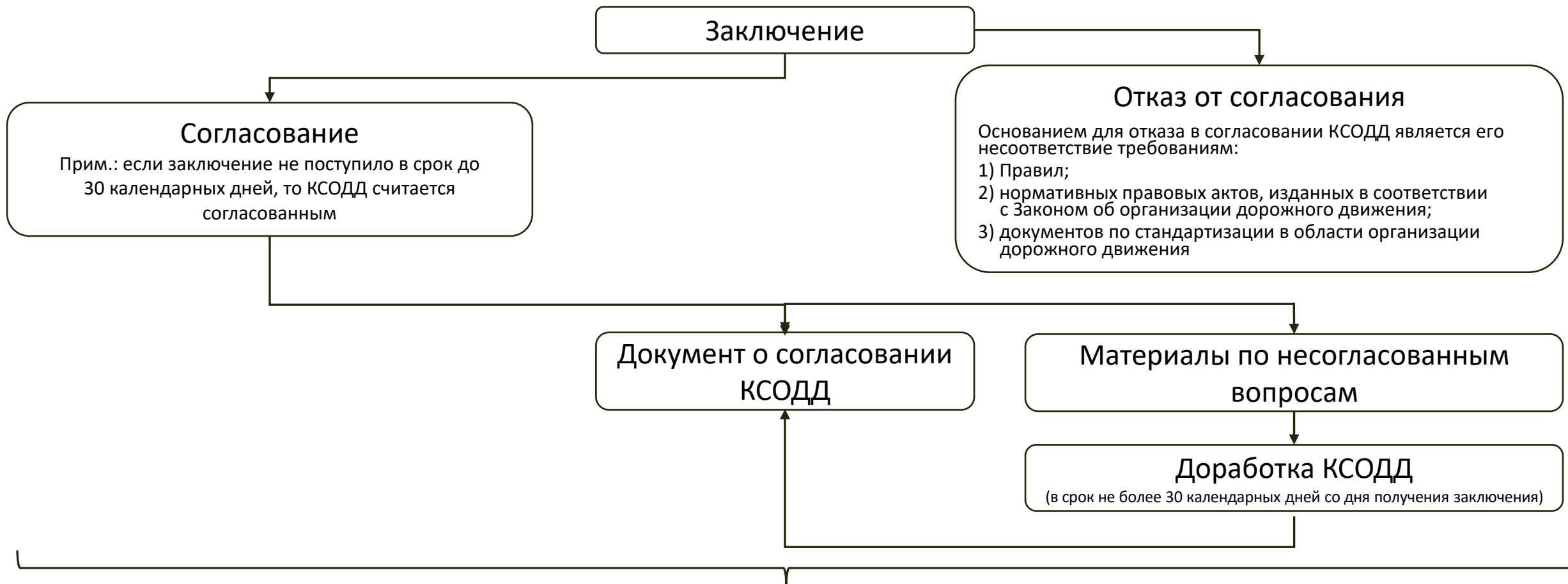
- 1) с органами местного самоуправления МО, имеющих общую границу с МО, в отношении которых ведется разработка таких схем;
- 2) с органом государственной власти субъекта РФ, уполномоченным в области ОДД;
- 3) с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, либо подведомственными ему федеральными государственными учреждениями при наличии на указанной территории автомобильных дорог федерального значения;
- 4) с подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации при наличии в перечне, установленном нормативным правовым актом субъекта РФ.

# ТРЕБОВАНИЯ К ПОРЯДКУ ПОДГОТОВКИ, СОГЛАСОВАНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ КСОДД



Срок рассмотрения проекта КСОДД не может превышать **30 календарных дней** со дня его поступления на согласование

По итогам рассмотрения проекта КСОДД органы, рассматривающие КСОДД, предоставляют разработчику заключение на проект КСОДД



Мероприятия по организации дорожного движения, утвержденные КСОДД, определяют **расходные обязательства** органов местного самоуправления

# ТРЕБОВАНИЯ К ПОРЯДКУ ПОДГОТОВКИ, СОГЛАСОВАНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ КСОДД



КСОДД в срок **не более 30 дней** со дня ее утверждения направляется в бумажном или электронном виде:



оператору информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (АСУ ТК);



в подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ;



в отношении **федеральных** автомобильных дорог в уполномоченный федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий федеральный государственный контроль в области организации дорожного движения;



в отношении автомобильных дорог **регионального** или **межмуниципального, местного** значения в уполномоченный орган исполнительной власти субъекта Российской Федерации, осуществляющий региональный государственный контроль в области организации дорожного движения.





## Паспорт КСОДД должен содержать:

- наименование КСОДД
- основания для разработки КСОДД
- наименования заказчика и разработчиков КСОДД, места их нахождения
- цели и задачи КСОДД
- показатели оценки эффективности организации дорожного движения
- сроки и этапы реализации КСОДД
- описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения, объемы и источники их финансирования

## Типовые ошибки:

- цели и задачи КСОДД не соответствуют основным принципам ОДД, целям и задачам национальных и федеральных проектов
- показатели оценки эффективности организации дорожного движения не соответствуют нормативным документам, показателям национальных и федеральных проектов
- сроки и этапы реализации КСОДД не соответствуют нормативам
- описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения не содержат объемы и источники их финансирования



## Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

- Анализ документов
- Анализ цифровых данных
- Мониторинг дорожного движения
- Обследование УДС и территорий ( в том числе парковочного пространства, пешеходной и велосипедной инфраструктуры)
  - Анализ жалоб и предложений граждан
- Социологические исследования транспортной подвижности граждан

## Выявление проблематики

- Разработка вариантов мероприятий
- Оценка эффективности мероприятий

## Мероприятия КСОДД

**Важно обеспечивать взаимоувязку всех разделов КСОДД используя программно-целевой подход!**



Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий

Социально-экономическая характеристика и характеристика градостроительной деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность

## Типовые ошибки:

- Отсутствие анализа, просто перечисление документов, или просто перечисление мероприятий.
- Отсутствие сверки наличия, объемов и сроков мероприятий в разных документах – отсутствие сформированного Базового сценария (то есть перечня реализуемых мероприятий с подтвержденным финансированием).
- Отсутствие анализа развития смежных территорий, влияющих на объект разработки

## Проблематика:

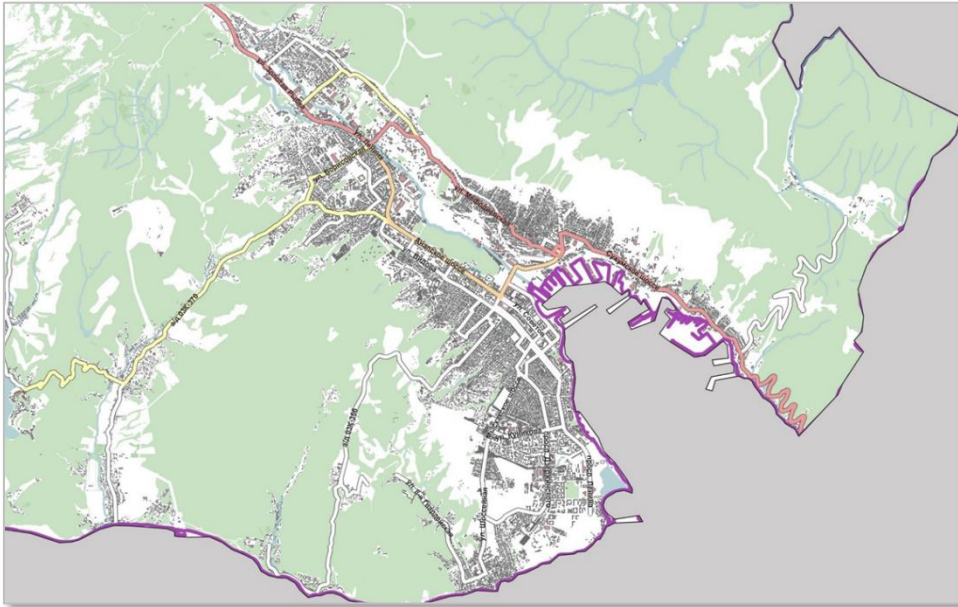
- Взаимное противоречие действующих документов, как по мероприятиям, так и по их параметрам, срокам.
- Необеспеченность объектов капитального строительства транспортной инфраструктурой
- Необеспеченность планов развития финансовыми ресурсами, имущественными вопросами



# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Характеристика сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории



## Типовые ошибки:

- Поверхностный подход к оценке и анализу качества содержания дорог – не проведение дополнительных обследований
- Отсутствие анализа реальной возможности реализации перспективных планов развития дорог на территории

№	Наименование автомобильной дороги (улицы), км	Протяженность дороги (улицы), км		Фактическое состояние на 31.12.2022		Ожидаемое состояние на 31.12.2023		Ожидаемое состояние на 31.12.2024		Плановые сроки проведения инструментальной диагностики	
		всего по субъекту	в границах агломерации	км	%	км	%	км	%	Месяц	Год
<b>Автомобильные дороги местного значения (улицы)</b>											
1	улица Советов	3,60	3,60	3,60	100,00%	3,60	100,00%	3,60	100,00%	ноябрь	2022
2	улица Мира	2,00	2,00	2,00	100,00%	2,00	100,00%	2,00	100,00%	ноябрь	2022
3	улица Толстого	0,60	0,60	0,60	100,00%	0,60	100,00%	0,60	100,00%	ноябрь	2022
4	улица Кутузовская	2,00	2,00	1,30	65,00%	1,30	65,00%	1,30	65,00%	ноябрь	2022
5	улица Магистральная	2,19	2,19	2,19	100,00%	2,19	100,00%	2,19	100,00%	ноябрь	2022
6	улица Савко и Вашицки	1,20	1,20	1,10	91,67%	1,10	91,67%	1,10	91,67%	ноябрь	2022
7	улица Суздальская	1,02	1,02	1,02	100,00%	1,02	100,00%	1,02	100,00%	ноябрь	2022
8	улица Революции 1905 года	1,70	1,70	1,70	100,00%	1,70	100,00%	1,70	100,00%	ноябрь	2022
9	Мысхацкое шоссе	2,48	2,48	2,48	100,00%	2,48	100,00%	2,48	100,00%	ноябрь	2022
10	улица Волгоградская	1,70	1,70	1,40	82,35%	1,20	70,59%	1,20	70,59%	ноябрь	2022
11	улица Шоссейная	1,90	1,90	1,10	57,89%	1,00	52,63%	1,00	52,63%	ноябрь	2022
12	улица Ленина, с.Мысхако	1,40	1,40	1,40	100,00%	1,40	100,00%	1,40	100,00%	ноябрь	2022
13	улица Школьная, с.Мысхако	0,77	0,77	0,77	100,00%	0,67	87,01%	0,67	87,01%	ноябрь	2022
14	улица Южная	1,10	1,10	1,10	100,00%	1,00	90,91%	1,00	90,91%	ноябрь	2022
15	проспект Ленина	4,00	4,00	4,00	100,00%	4,00	100,00%	4,00	100,00%	ноябрь	2022
16	улица Молодежная	0,70	0,70	0,70	100,00%	0,70	100,00%	0,70	100,00%	ноябрь	2022
17	улица Пионерская	1,99	1,99	1,60	80,40%	1,60	80,40%	1,60	80,40%	ноябрь	2022
18	улица Героев-Десантников	2,10	2,10	1,30	61,90%	2,10	100,00%	2,10	100,00%	ноябрь	2022
19	улица Малоземельская	0,70	0,70	0,70	100,00%	0,60	85,71%	0,60	85,71%	ноябрь	2022
20	улица Куникова	2,10	2,10	1,00	47,62%	2,10	100,00%	2,10	100,00%	ноябрь	2022

## Проблематика:

- Отсутствие документации на дороги и УДС, результатов диагностики уровня содержания
- Несогласованность планов дорожной деятельности разных собственников дорог на территории

# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Характеристика существующей организации движения, включая:

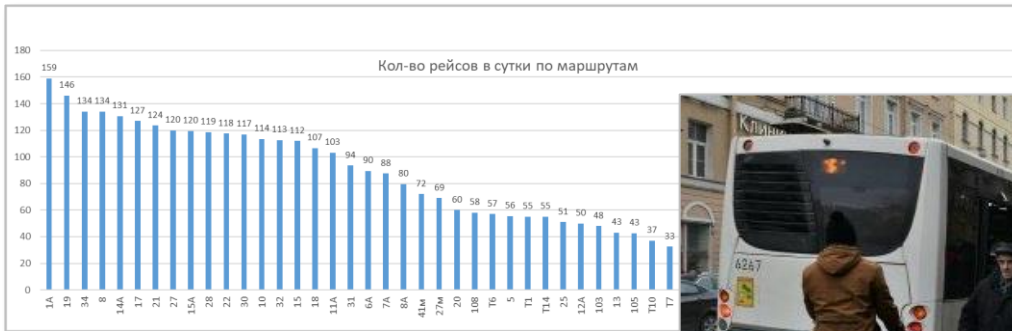
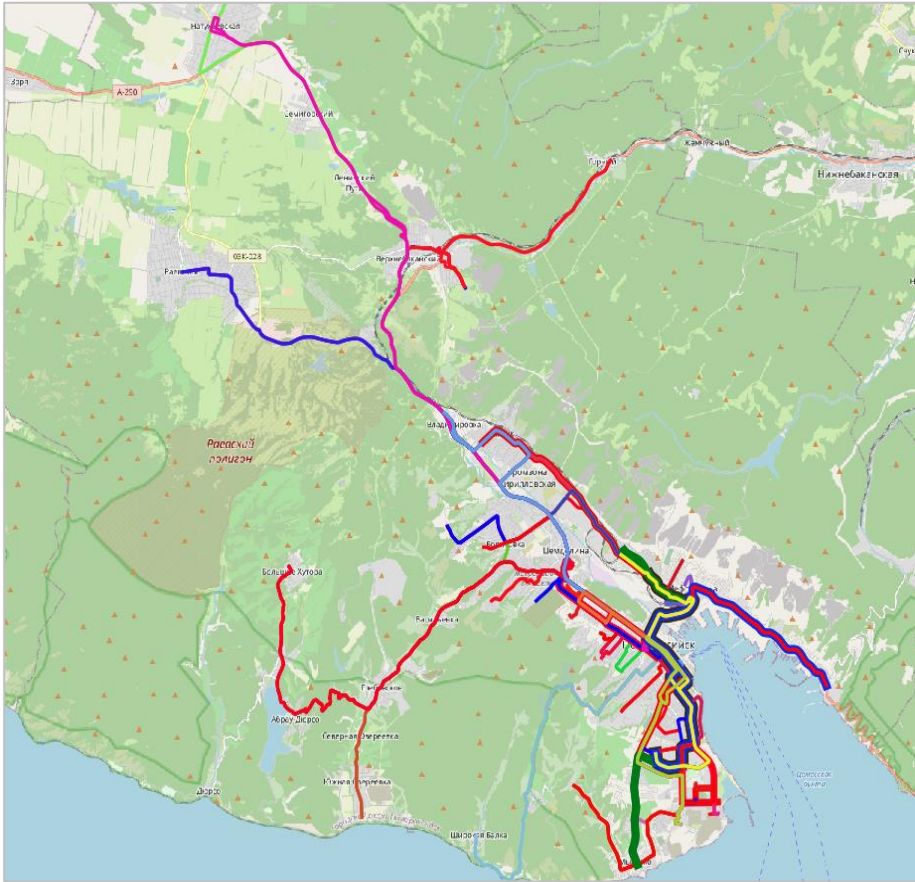
- характеристику организации движения транспортных средств общего пользования

## Типовые ошибки:

- Отсутствие информации об особенностях организации движения по трассам маршрутов ПТОП, остановочных пунктов, ОРП и т.п.

## Проблематика:


- Снижение эксплуатационной скорости ПТОП из-за ОДД
- Вопросы обеспечения БДД на объектах инфраструктуры ПТОП



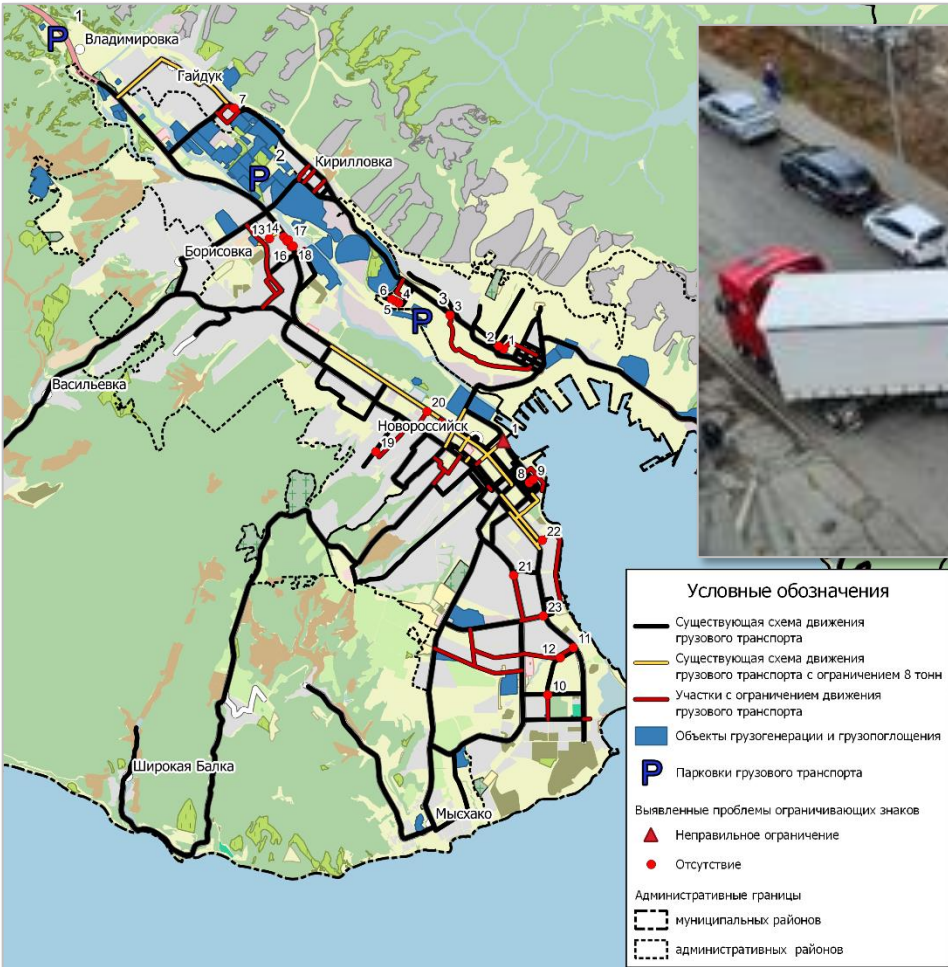


# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



 Характеристика существующей организации движения, включая:

- характеристику организации движения грузовых транспортных средств



## Типовые ошибки:

- Отсутствие анализа доступности основных мест грузогенерации и грузопоглощения автомобильным транспортом
- Отсутствие анализа «узких мест» для движения грузового транспорта, в том числе на основании проведенных обследований
- Отсутствие анализа мест парковки/отстоя грузового транспорта

## Проблематика:

- Затруднения в движении из-за грузового транспорта
- Ограничения в движении из-за отсутствия парковок грузового транспорта
- Вопросы БДД

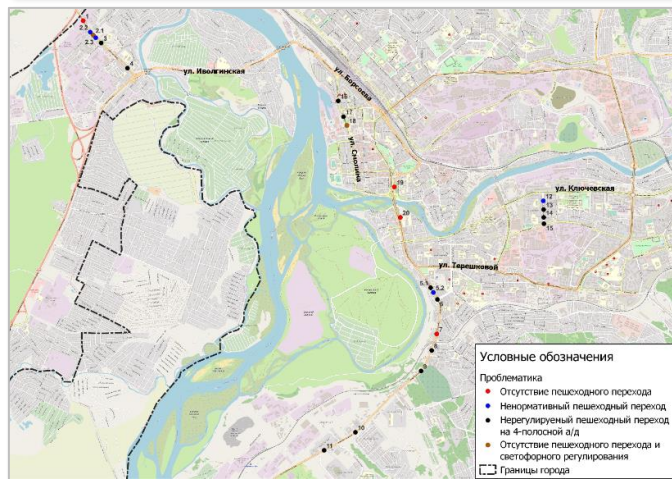
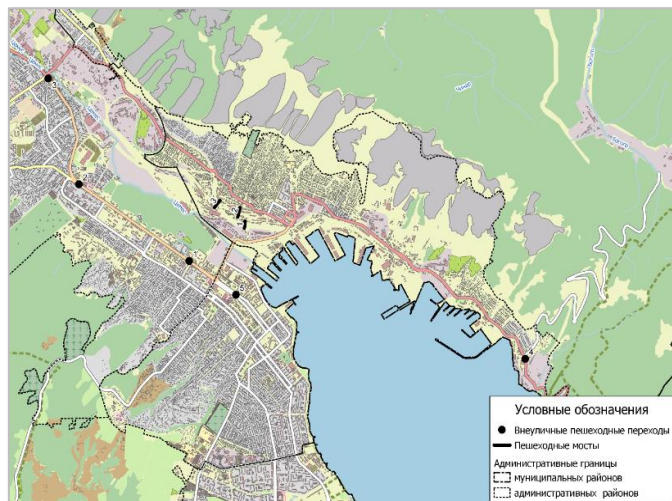


# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Характеристика существующей организации движения, включая:

- характеристику организации движения пешеходов и велосипедистов



## Типовые ошибки:

- Отсутствие информации о маршрутах движения пешеходов и велосипедистов
- отсутствие информации о параметрах пешеходной и велосипедной инфраструктуры

## Проблематика:

- Нахождение баланса интересов всех участников дорожного движения
- Развитие пешеходной и велоинфраструктуры там, где она нужна

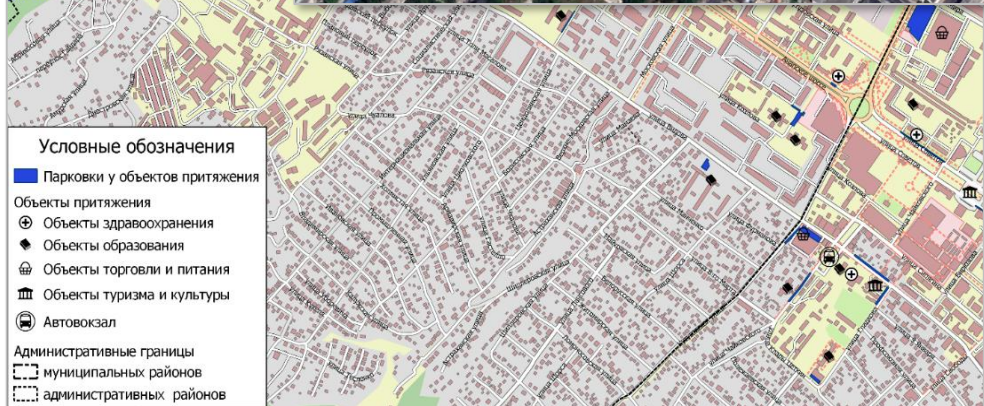
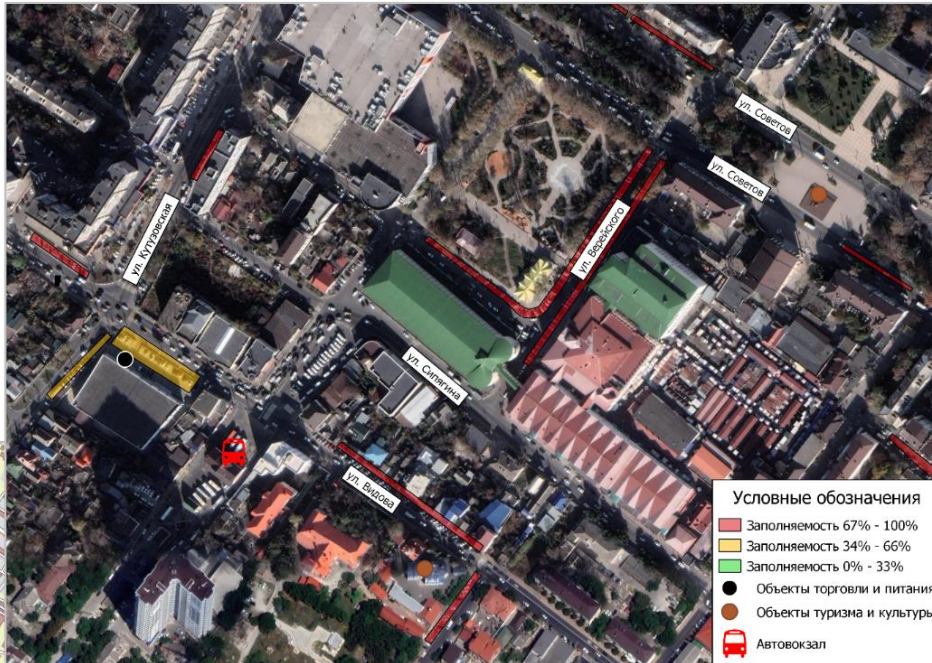




# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Характеристика организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)



## Типовые ошибки:

- Отсутствие данных и анализа обследования парковочных мест долгосрочного и краткосрочного хранения и парковки
- Отсутствие анализа ОДД при организации парковок
- Отсутствие анализа потребности в парковочных местах и т.п.

## Проблематика:

- Комплексное решение вопросов парковочного пространства
- Обеспечение БДД при организации парковок





# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД)

## *Отсутствие/сильный износ дорожной разметки, в том числе на пешеходном переходе*

- 1) Сильный износ дорожной разметки 1.2 «Одинарная сплошная»:
  - вблизи остановочного пункта «Меленки», Кудиновское ш.;
  - вблизи остановочного пункта «Сады», Кудиновское ш.;
  - вблизи дома 46, Центральная ул., Кудиново;
  - вблизи дома 95, ул. Ленина, Кудиново;
  - вблизи остановочного пункта «Фабрика имени Крупской», ул. Ленина;
  - вблизи остановочного пункта «Белая», ул. Карла Маркса;
  - на мосту через р. Клязьма и в его районе, вблизи деревни Ельня;
- 2) Сильный износ дорожной разметки 1.12 «Стоп-линия»:
  - на пересечении вблизи остановочного пункта «Меленки», Кудиновское ш.;
- 3) Сильный износ дорожной разметки 1.11 «Сплошная и прерывистая линия»:
  - вблизи АЗС «Интерoil», ул. Малое Васильево;

## *Отсутствие/неудовлетворительное состояние/ненормативное расположение дорожных знаков*

- 1) Отсутствует дорожный знак 5.15.3 «Начало полосы» на пересечении ул. Малое Васильево – Железнодорожная ул.;
- 2) Ненормативное расположение (расстояние от стойки до проезжей части) и несоответствие нормативным требованиям (методика нанесения изображения на щит дорожного знака) дорожного знака 1.2 «Железнодорожный переезд без шлагбаума» на ул. Московская, перед р. Васса, по правую сторону проезжей части, при движении в сторону ш. Горьковское;
- 3) Ненормативное состояние (рисунки маркером и погнут) информационного дорожного знака индивидуального проектирования на ул. Московская, расположенного на ферме, в районе СНТ Ямские Леса, д. 35;

## *Отсутствие/недостаточная длина пешеходных ограждений*

- вблизи остановочного пункта «Кашино», Кудиновское ш.;
- вблизи остановочного пункта «ЦРМ», Кудиновское ш.;
- вблизи остановочного пункта «Шоссе Москва – Нижний Новгород», Кудиновское ш.;

## *Отсутствие остановочных павильонов на остановочных пунктах*

- на остановочном пункте «Фермер», Кудиновское ш.;
- на остановочном пункте «По требованию», Советская ул., село Ямкино;
- на остановочном пункте «Хозяйственная база», 46К-7230;
- на остановочном пункте «Луковое озеро-1», 46К-7230.

## Типовые ошибки:

- Поверхностный подход к выполнению данного пункта
- Отсутствие данных и анализа обследования ТСОДД
- Отсутствие анализа завершения сроков использования ТСОДД – сроков замены

## Проблематика:

- Отсутствие информации о сроках эксплуатации ТСОДД
- Отсутствие диагностики состояния ТСОДД
- Отставание финансирования от нормативных сроков замены ТСОДД



# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



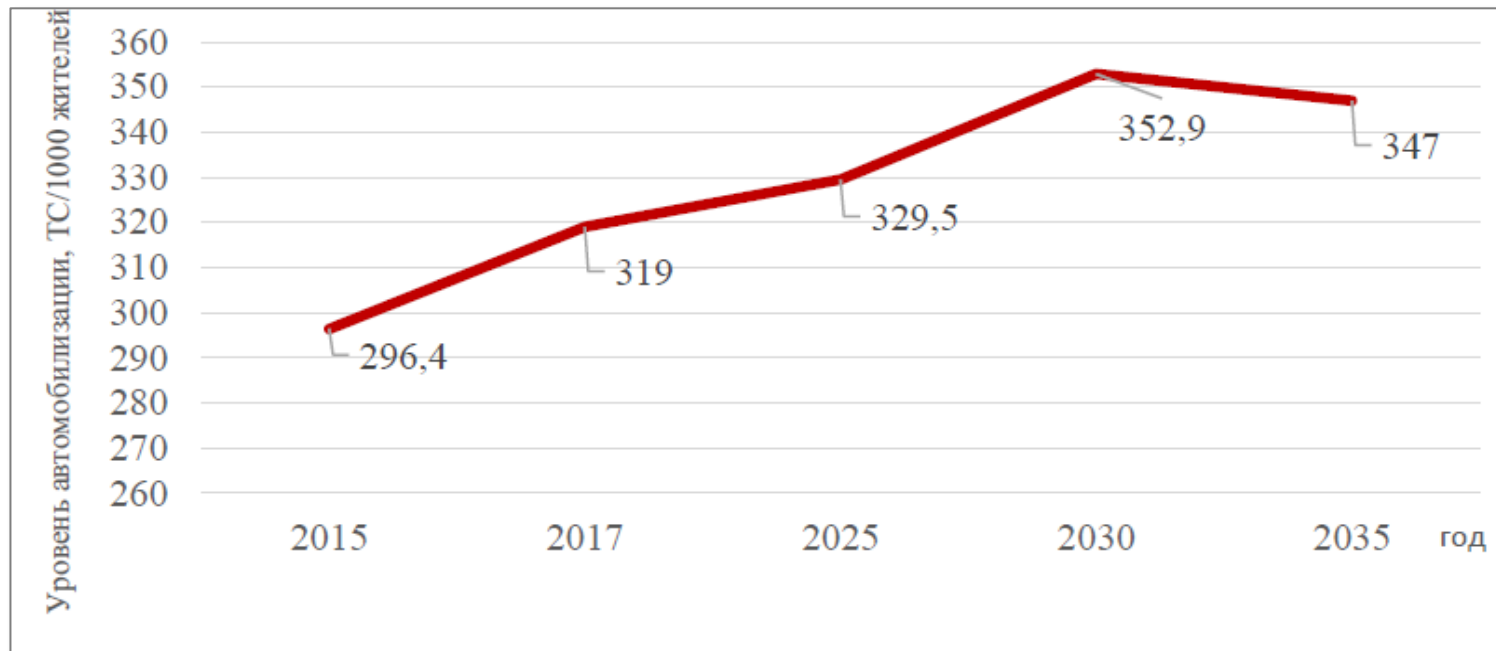
Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального района, городского округа или городского поселения

## Типовые ошибки:

- Отсутствие обоснования прогнозных значений
- Отсутствие информации о классах ТС, возрасте, экологических классах, видах используемого топлива

## Проблематика:

- Отсутствие методики прогнозирования уровня автомобилизации
- Необходимость управления уровнем пользования личным транспортом





# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения

## Параметры эффективности ОДД:

- средняя задержка ТС в движении на участке;
- временный индекс, выражающий удельные потери времени ТС на единицу времени движения ТС;
- уровень обслуживания дорожного движения (выражение средней скорости движения ТС к скорости движения ТС в условиях свободного движения);
- показатель перегруженности дорог – доля времени с неудовлетворительными условиями движения;
- буферный индекс – дополнительные затраты времени движения ТС, обусловленные непредсказуемостью движения. Рассчитывается как отношение времени движения по участку к среднему времени, которое не превышает 85% обследованных проездов ТС по этому участку.

## Типовые ошибки:

- Несоответствие перечня параметров нормативным документам
- Отсутствие данных мониторинга ОДД
- Отсутствие расчетов параметров ОДД
- Отсутствие анализа параметров

## Проблематика:

- Отсутствие научно-обоснованных подходов по влиянию мероприятий ОДД на параметры эффективности ОДД
- Отсутствие методики расчета параметров ОДД с использованием средств моделирования

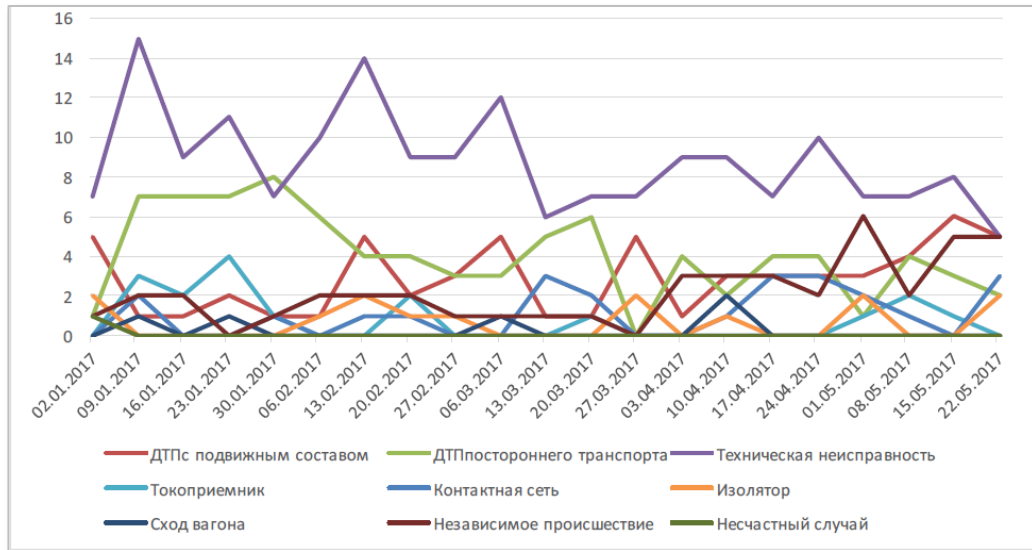
# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Анализ прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств



Динамика падения пассажиропотоков городского электротранспорта в 2000-2017 гг.



Распределение количества задержек движения МТС по видам причин задержек

## Типовые ошибки:

- Несоответствие содержания раздела его наименованию
- Отсутствие анализа именно участков дорог с задержками ПТОП

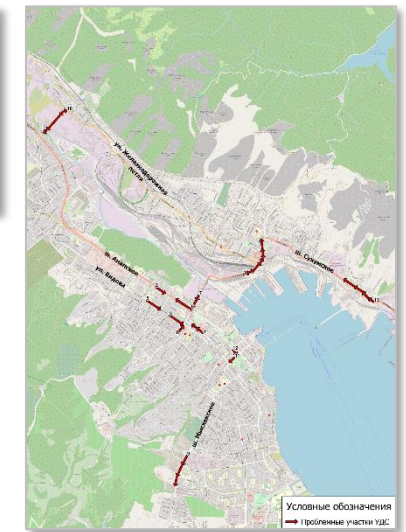
## Проблематика:

- Снижение задержек ПТОП
- Обеспечение приоритета вопросов развития ПТОП

Потери времени при проезде на обследуемых маршрутах общественного транспорта

№ маршрута	Наименование маршрута	Базовое время проезда в одном направлении в условиях свободного движения, мин	Время проезда в одном направлении в часы пик, мин	Разлика между временем проезда в одном направлении, %	Базовое время проезда в обратном направлении в условиях свободного движения, мин	Время проезда в обратном направлении в часы пик, мин	Разлика между временем проезда в обратном направлении, %
1 (трол.)	9-й микрорайон - Улица Ветова - 9-й микрорайон	32	46	+43,75	32	48	+50,00
3	"ул. Советов пер. Красноваршавский"	11	9	-18,18	8	11	+37,50
5м	"ул. Советов пер. Красноваршавский"	10	9	-10,00	7	17	+142,86
6 (трол.)	"ул. Матвеевская ул. Жуковского"	32	41	+28,13	32	47	+46,88
7а	"ул. Путило - Полюк Б.а Шель"	55	76	+38,18	53	52	-1,89

№ участка	Участок УДС	Протяженность участка, м	Прохождение по участку маршрута	Временной интервал зазора	Потери времени, мин	Изображение участка
6	ш. Авицкое, от пересечения с ул. Магистральная до д. 19 (по ш. Авицкое), при движении в сторону ул. Лунарского	434	1 (трол.), 1а, 7 (трол.), 7а, 8, 8а, 8б, 11 (трол.), 14а, 15а, 18, 19, 22, 22а, 30, 101, 101а, 102, 102а, 103а, 104а, 105, 105а, 106, 106а	11:40 - 13:50, 16:50 - 19:00	2	
7	ул. Магистральная, от пересечения с ул. Мира до пересечения с ш. Авицкое, при движении в сторону ш. Авицкое	346	6 (трол.), 10 (трол.), 10а, 11а, 12 (трол.), 14 (трол.), 15а, 20, 23а, 25, 27, 31, 32, 199, 646, 732	17:10 - 18:30	2	



# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения ДТП



## Типовые ошибки:

- Отсутствие исследования причин и условий возникновения ДТП
- Отсутствие анализа ДТП без пострадавших
- Отсутствие анализа мест концентрации ДТП на основе обследований и изучения карточек ДТП

## Проблематика:

- Комплексное решение вопросов БДД, в том числе используя инструментов аудита БДД

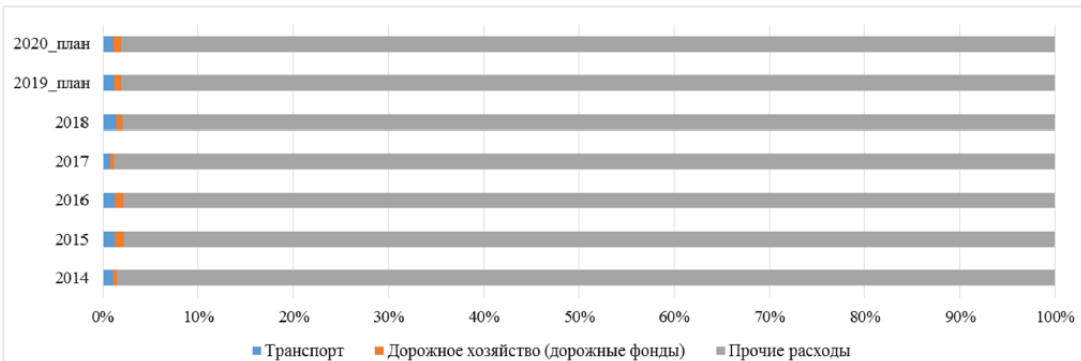


# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



## Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Показатель	2014	2015	2016	2017	2018	2019 план	2020 план
Всего расходов, тыс. руб.	1 167 929	1 002 151	1 081 219	1 784 546	961 054	843 764	855 037
Транспорт	12 013	12 503	12 866	13 575	13 684	9 328	8 828
Дорожное хозяйство (дорожные фонды)	4 953	9 575	10 500	6 162	6 017	6 788	7 414
Транспорт, %	1,0%	1,2%	1,2%	0,8%	1,4%	1,1%	1,0%
Дорожное хозяйство (дорожные фонды), %	0,4%	1,0%	1,0%	0,3%	0,6%	0,8%	0,9%
Прочие расходы, %	98,5%	97,8%	97,8%	98,9%	98,0%	98,1%	98,1%



### Типовые ошибки:

- Несоответствие содержания раздела его наименованию
- Отсутствие оценки финансирования именно деятельности по ОДД (по Приказу Минтранса РФ от 13.11.2018 г. №406 «Об утверждении Классификации работ по организации дорожного движения и о внесении изменений в Классификацию работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог, утвержденную Приказом Минтранса РФ от 16.11.2012 г. №402»)

### Проблематика:

- Обеспечение соответствия объемов мероприятий КСОДД бюджетным возможностям



# ХАРАКТЕРИСТИКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КСОДД



Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Наименование автомобильной дороги	Сумм. интенсивность, ед./час	Выбросы загрязняющих веществ, г/с								
		CO	NO	NO2	CxHy (по бензину)	CxHy (по керосину)	Сажа	SO2	Формальдегид	Бенз(а)пирен
а/д «Москва-Егорьевск-Тума-Касимов» (уч. 1)	138	14,31	0,358	0,049	1,198	2,02	0,116	0,514	0,07	0,000003
«Москва-Егорьевск-Тума-Касимов» (уч. 2)	258	15,001	0,444	0,059	1,224	2,77	0,138	0,615	0,1	0,000004
«Егорьевск-Воскресенск»	234	5,841	0,236	0,029	0,588	0,368	0,018	0,095	0,015	0,00000087
«Егорьевск-Б. Гридино-Семеновское» (уч. 1)	150	17,86	0,393	0,05	0,88	0,789	0,534	0,152	0,027	0,0000015
«Егорьевск-Б. Гридино-Семеновское» (уч. 2)	396	22,557	0,395	0,05	2,127	2,338	0,117	0,553	0,088	0,0000043
«Егорьевск-М5 «Урал» (уч. 1)	138	5,178	0,195	0,023	0,53	0,272	0,014	0,073	0,011	0,00000072
«Егорьевск-М5 «Урал» (уч. 2)	324	10,334	0,382	0,045	1,062	0,515	0,026	0,14	0,021	0,00000142
«Запутное-Коробята-Поминово»	156	10,89	0,405	0,047	1,117	0,552	0,028	0,15	0,023	0,0000015
«Михали-Ст.Спас»	210	16,266	0,694	0,087	1,617	1,155	0,058	0,291	0,045	0,0000026
«Назарово-Иншино»	150	3,264	0,139	0,017	0,325	0,232	0,012	0,058	0,009	0,00000051
«Каданок-Рязановка-Ст.Спас-Двойни»	158	20,028	0,806	0,098	2,019	1,243	0,062	0,321	0,049	0,000003
«Егорьевск-Шувое»	243	10,703	0,698	0,08	1,108	0,48	0,024	0,134	0,02	0,00000142
		<b>152,232</b>	<b>5,145</b>	<b>0,634</b>	<b>13,795</b>	<b>12,734</b>	<b>1,147</b>	<b>3,096</b>	<b>0,478</b>	<b>0,0000248</b>
<b>ВСЕГО: 189,261 г/с (2486,89 т/год)</b>		<b>2000,33 т/год</b>	<b>67,605 т/год</b>	<b>8,331 т/год</b>	<b>181,266 т/год</b>	<b>167,325 т/год</b>	<b>15,072 т/год</b>	<b>40,681 т/год</b>	<b>6,281 т/год</b>	<b>0,000326 т/год</b>

## Типовые ошибки:

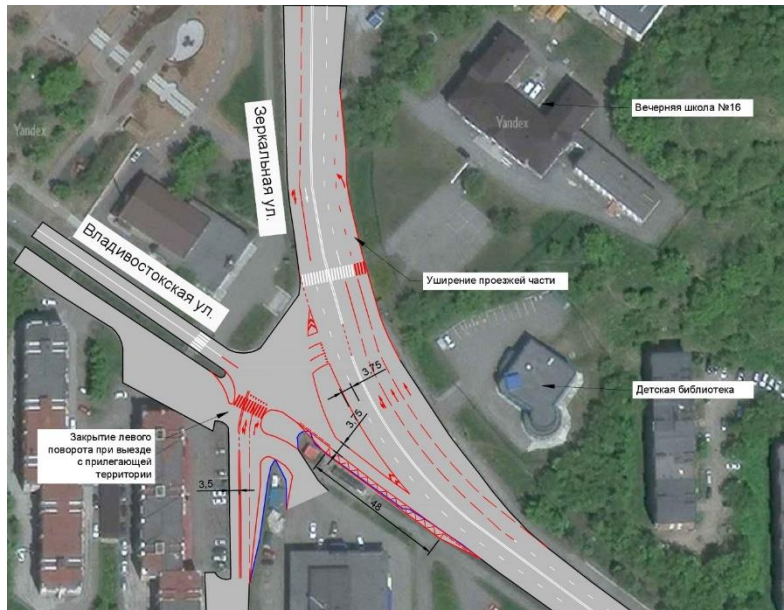
- Отсутствие оценки согласно нормативам

## Проблематика:

- Отсутствие научно-обоснованных подходов по влиянию мероприятий ОДД на параметры экологической безопасности
- Обеспечение приоритета показателей экологии



**Повышение пропускной способности дорог**, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирование кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкция перекрестков и строительство транспортных развязок



Пересечение с большой площадью и неорганизованными выездами с прилегающей территории, что приводит к хаотичному движению и повышению риска возникновения ДТП

В целях повышения безопасности движения предлагается канализирование движения и нанесение дорожной разметки

В результате утвержденного КСОДД проведено канализирование движения на пересечении



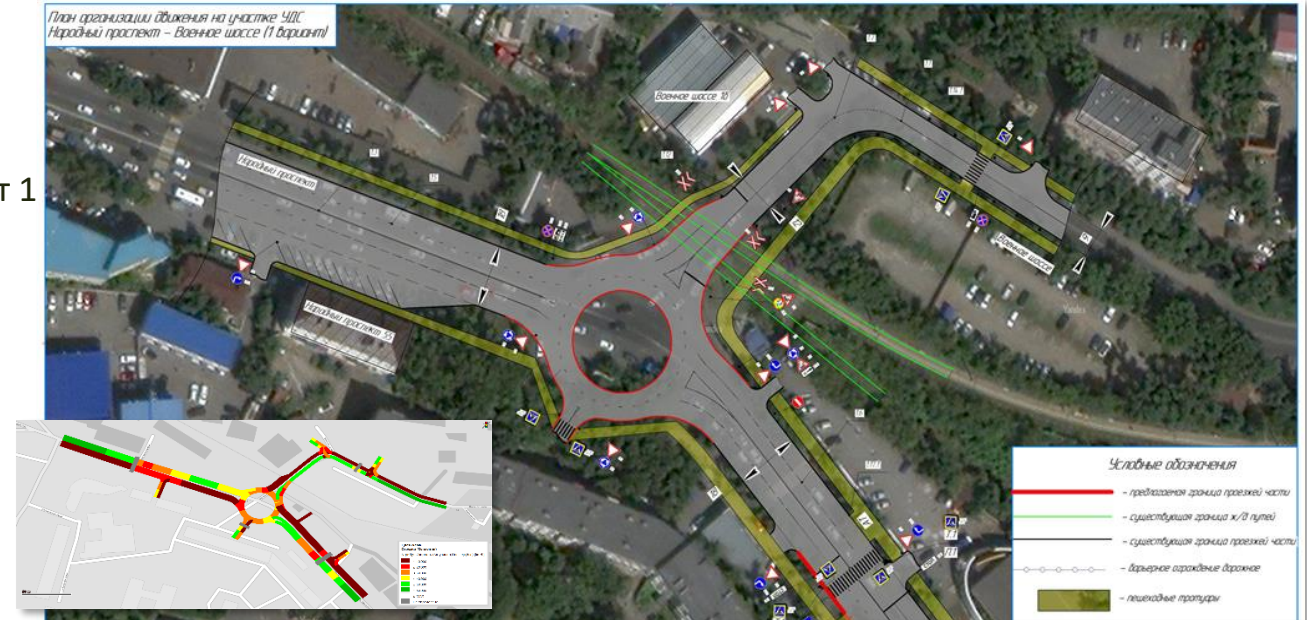
# МЕРОПРИЯТИЯ (РЕШЕНИЯ ПО ОДД) В СОСТАВЕ КСОДД

## Формирование кольцевых пересечений

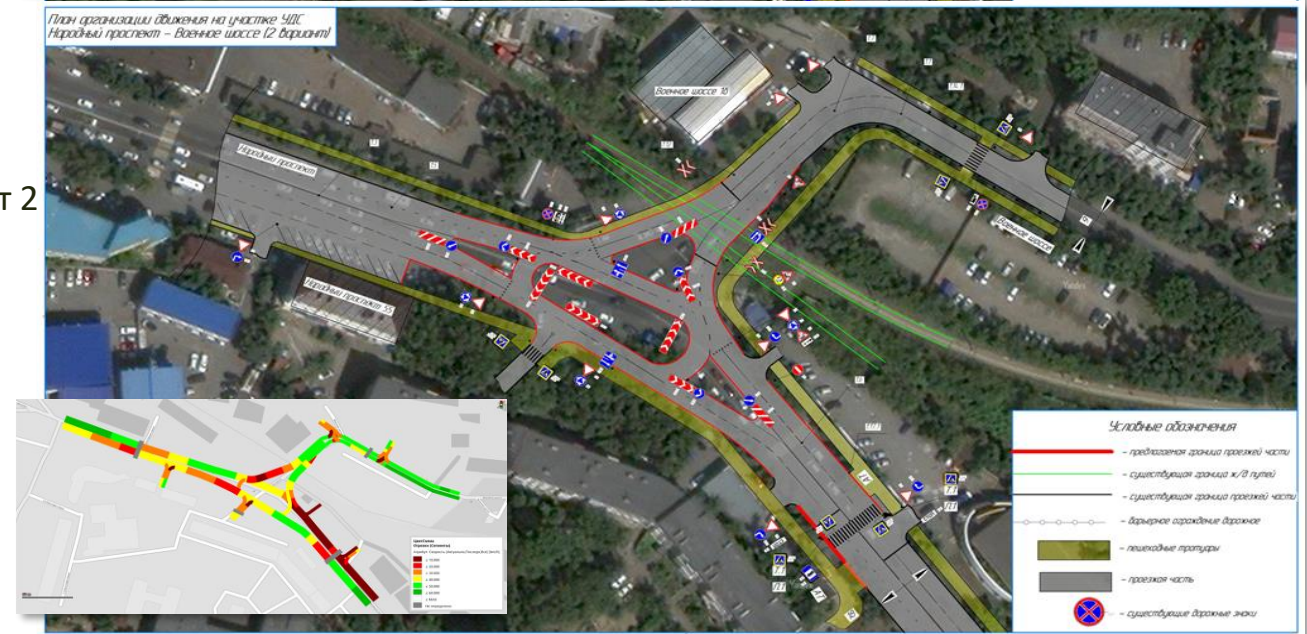


Существующая ситуация

Вариант 1



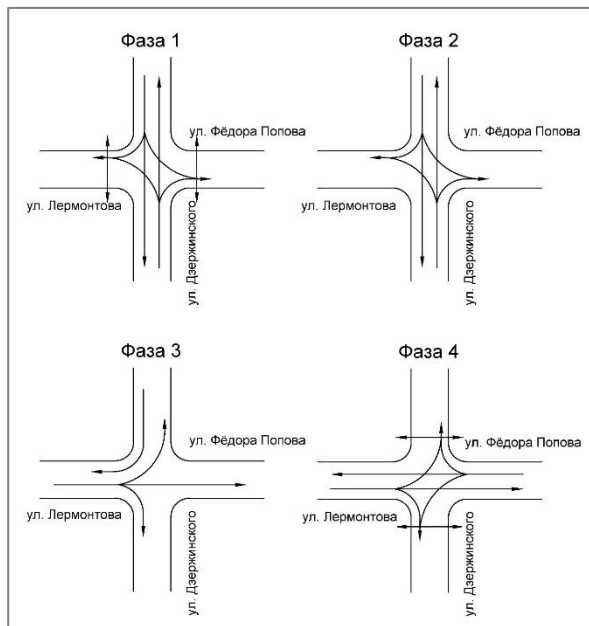
Вариант 2







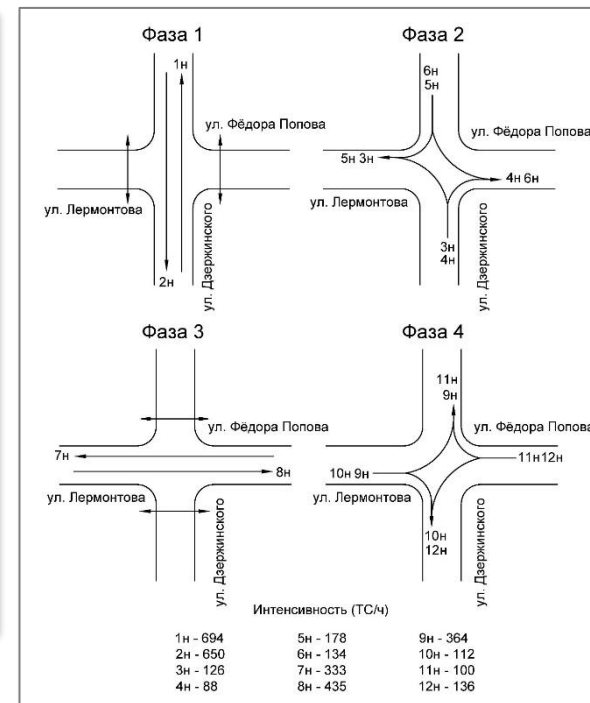
## Оптимизация светофорного регулирования, управление светофорными объектами, включая адаптивное управление



Существующий пофазный разъезд



Транспортная ситуация на пересечении



Предлагаемый пофазный разъезд

На пересечении зафиксирована низкая пропускная способность, регулярные транспортные заторы, а также потенциально опасные маневры (одновременное движение левоповоротного и прямоходного потоков, пересекающиеся автомобильный и пешеходный потоки)

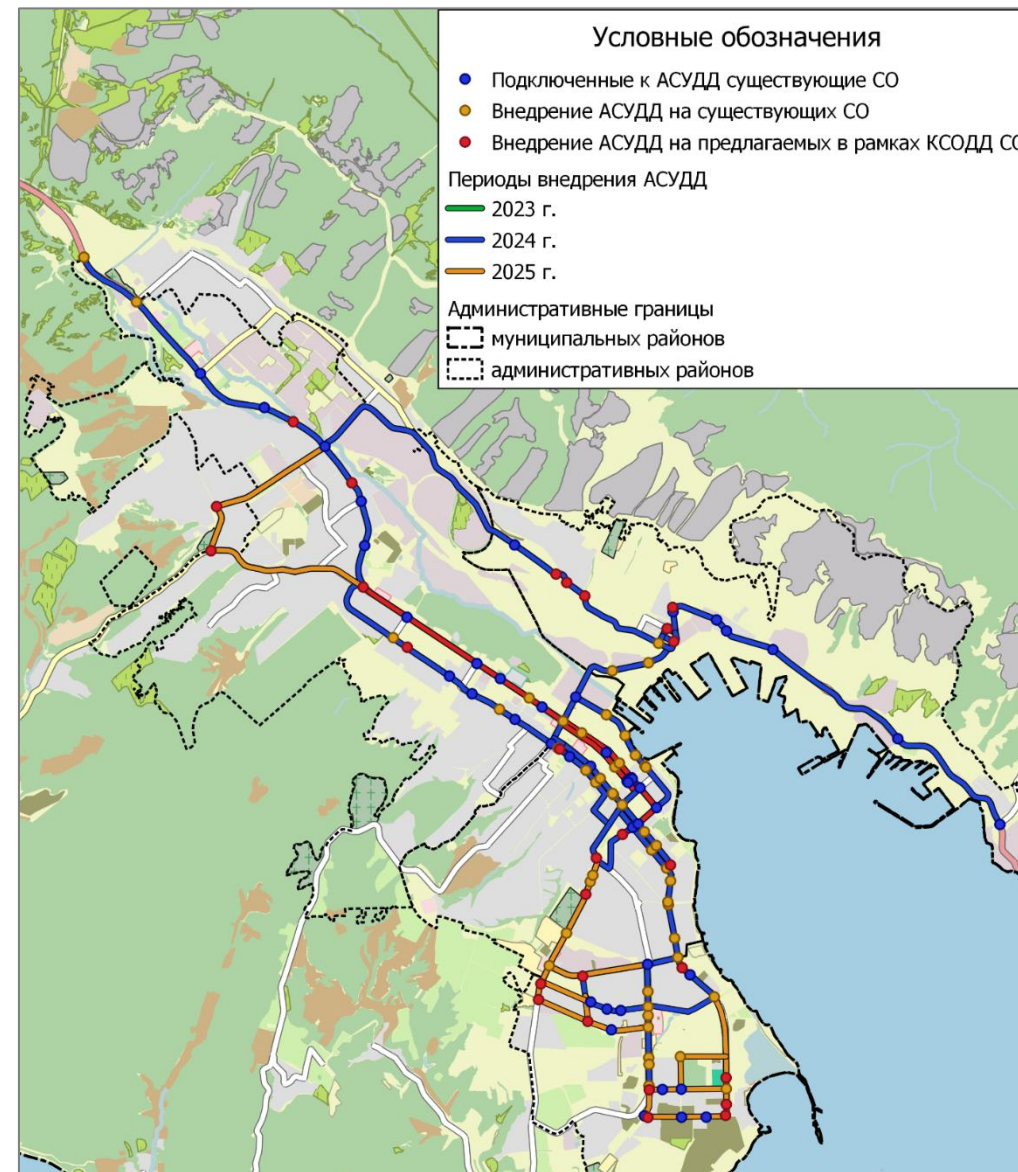
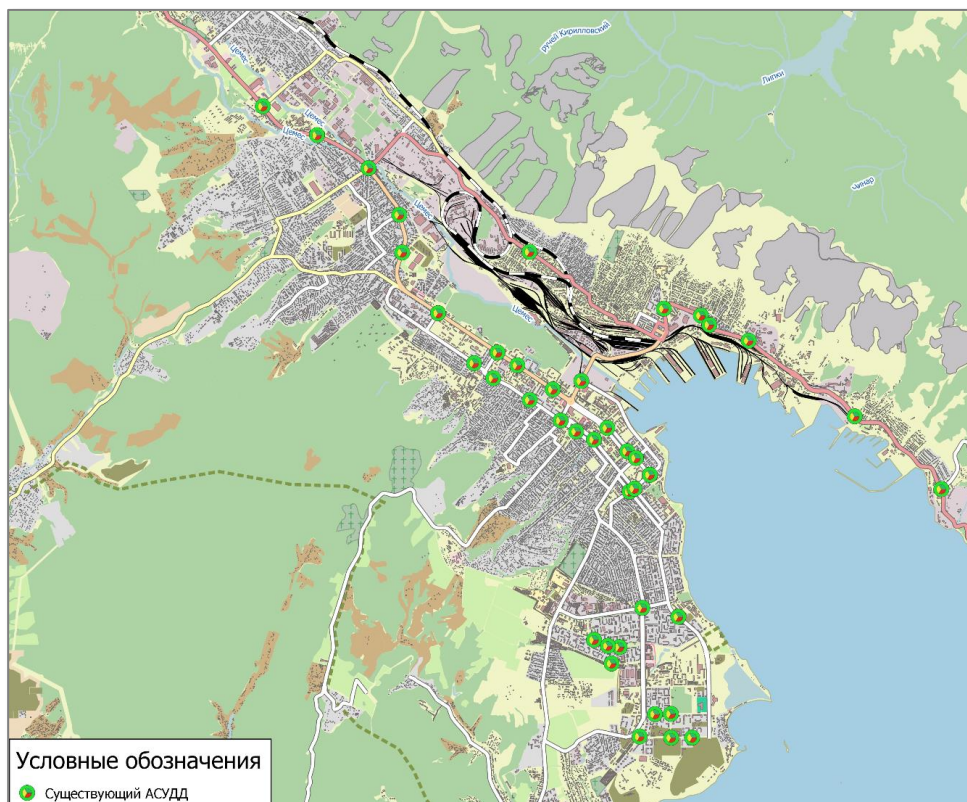




## Согласование (координация) работы светофорных объектов

(светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения

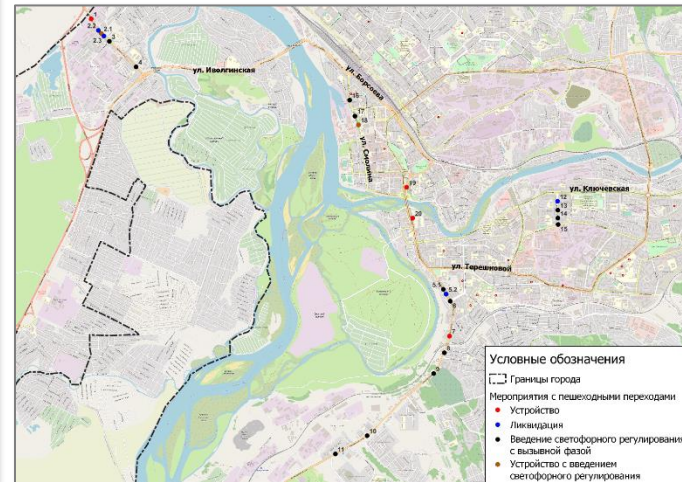
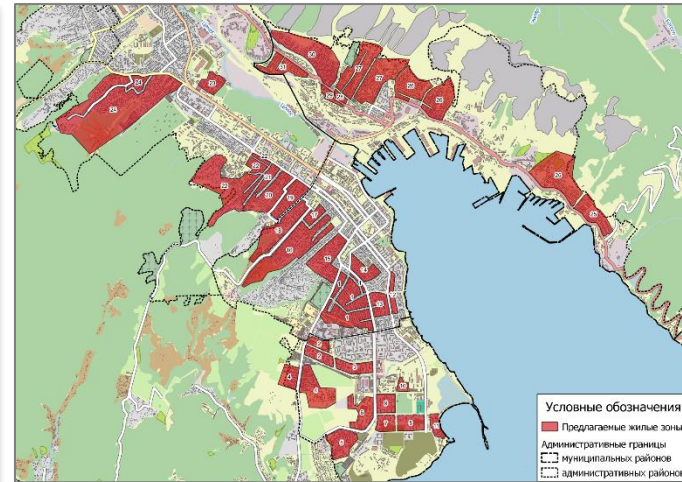
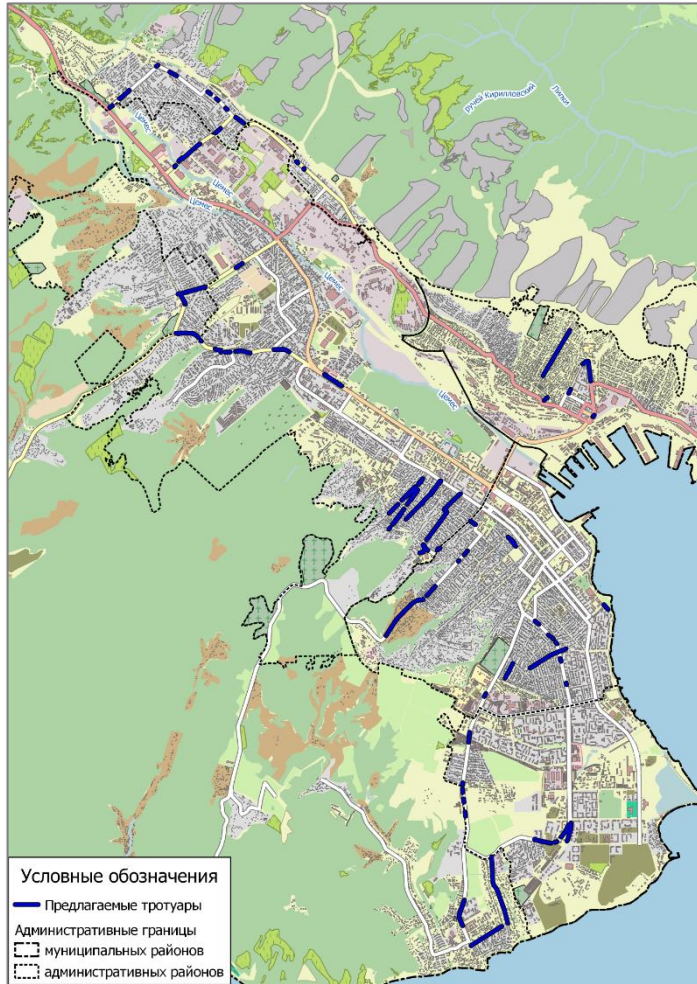
Основными задачами развертывания АСУДД являются: повышение пропускной способности; повышение эффективности управления дорожным движением на магистральных улицах общегородского значения; снижение аварийности на улично-дорожной сети.







## Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов



В результате проведенного анализа, в целях исправления выявленных проблем пешеходного движения (отсутствие пешеходных переходов, высокая частота пешеходных переходов, отсутствие светофорного регулирования на пешеходных переходах там, где оно необходимо, отсутствие тротуаров), а также проблем, связанных с отсутствием инфраструктуры для движения велосипедистов и пользователей СИМ, предлагаются мероприятия по устройству и ликвидации пешеходных переходов, по устройству светофорного регулирования на пешеходных переходах, по устройству тротуаров, организации жилых зон, а также устройству необходимой инфраструктуры для движения велосипедистов и пользователей СИМ.

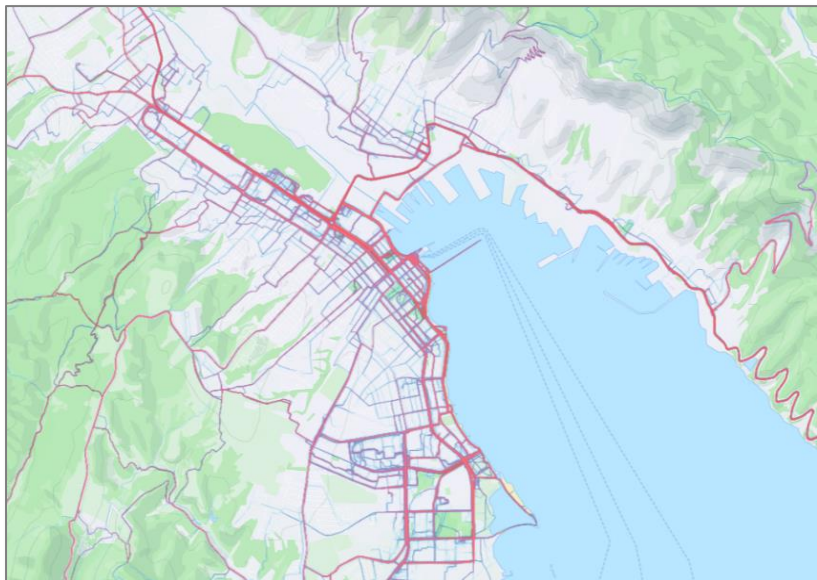


# МЕРОПРИЯТИЯ (РЕШЕНИЯ ПО ОДД) В СОСТАВЕ КСОДД



## Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов

Для определения востребованности велодорожек и основных маршрутов движения велосипедистов и пользователей СИМ анализируется тепловая карта треков, основанная на перемещениях участников велосипедного движения с использованием GSM и GPRS систем навигации (чем большее количество поездок было совершено участниками, тем более яркий остается трек движения) и тепловая карта треков предоставленная кикшеринговым сервисом аренды электросамокатов Whoosh

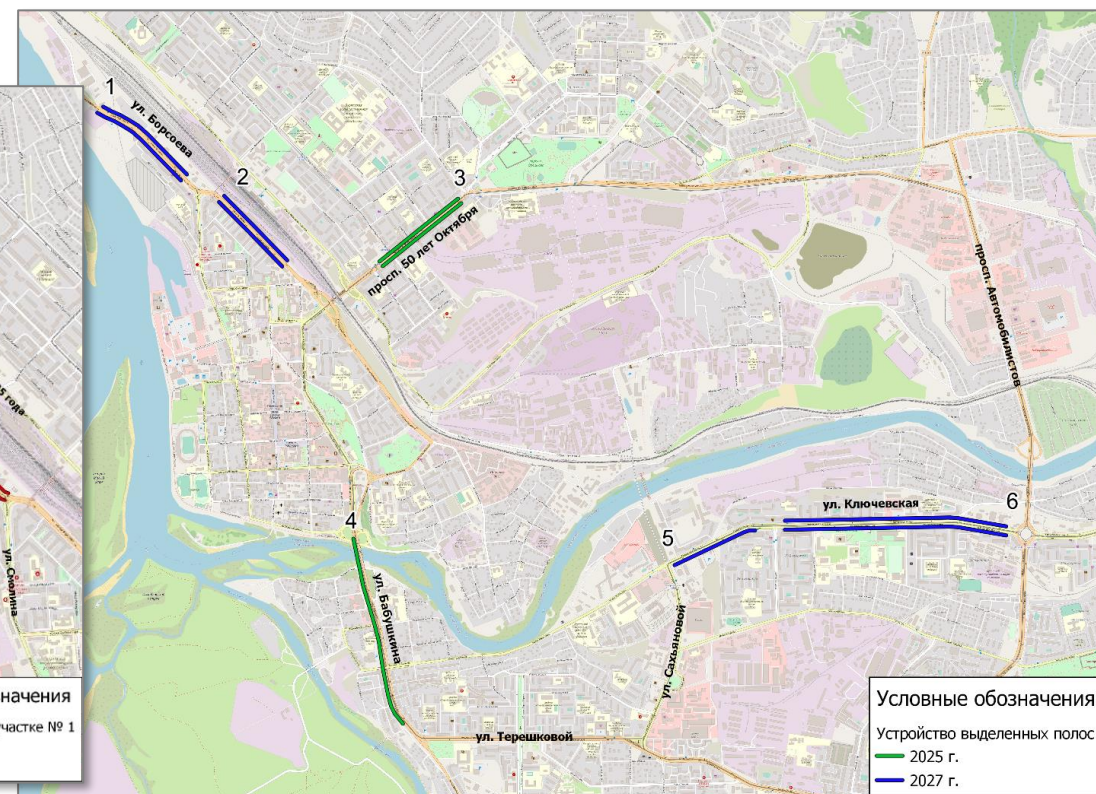
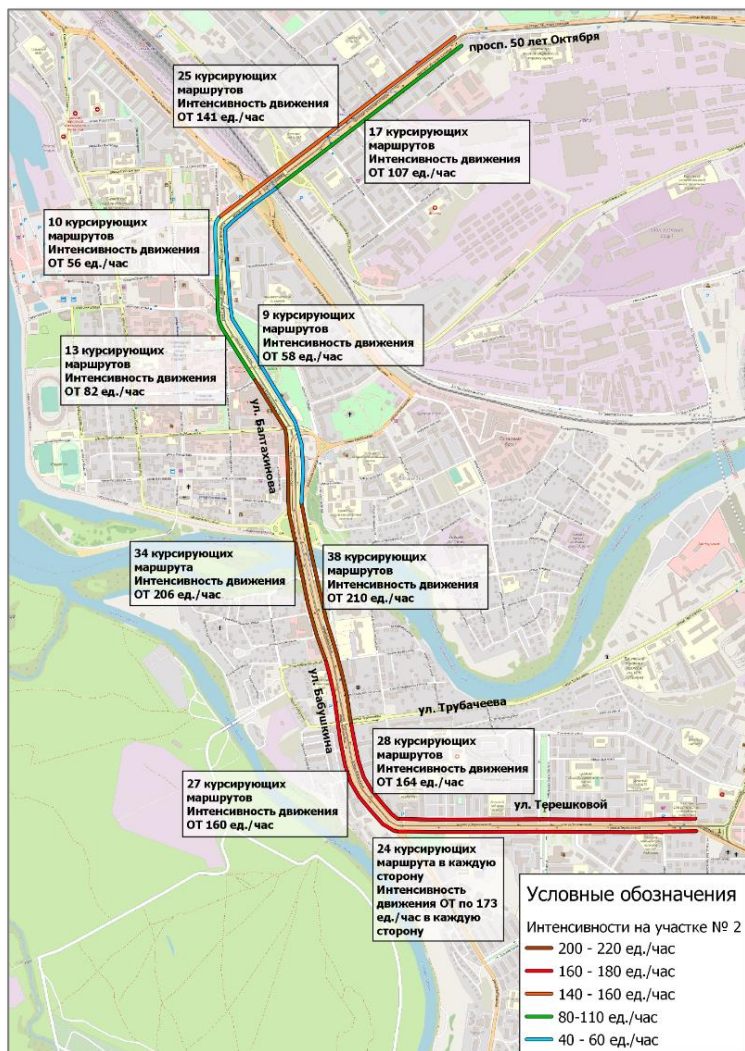






## Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств

В результате анализа интенсивности движения общественного транспорта по участкам улично-дорожной сети предлагается введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств, путем организации выделенных полос, предназначенных для движения общественного транспорта на участках, где это реализуемо (достаточное количество полос, ширина полос и т.д.)





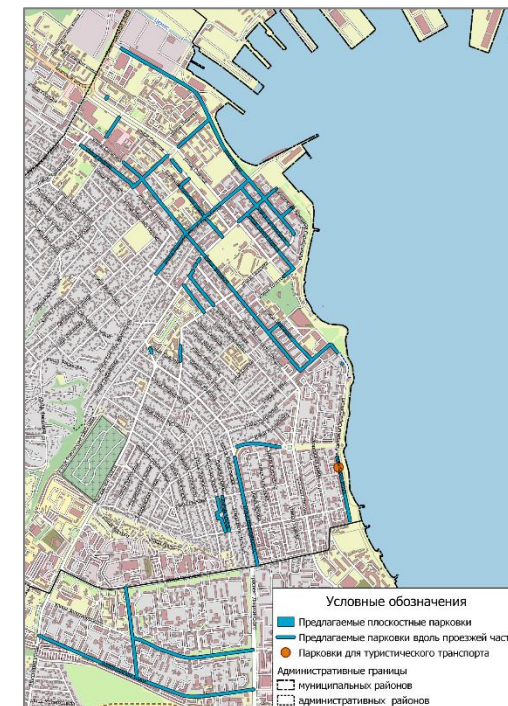
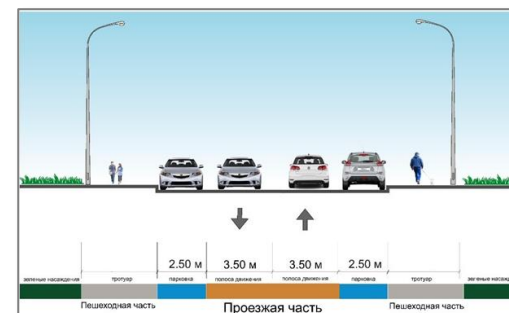
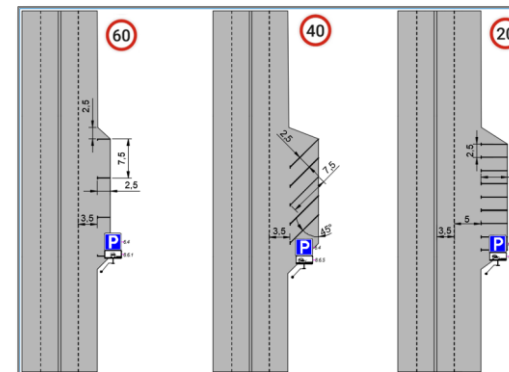


## Развитие парковочного пространства

Хаотичная постановка транспортных средств на парковочных пространствах негативно влияет на БДД, затрудняет заезд на парковку и выезд с неё, задерживая таким образом транспортные потоки, движущиеся по УДС.

Мероприятия

Предлагается организация новых и реорганизация существующих парковочных мест, согласно прилагаемым схемам организации парковочных пространств, а также организация парковочных мест туристического транспорта вблизи мест притяжения

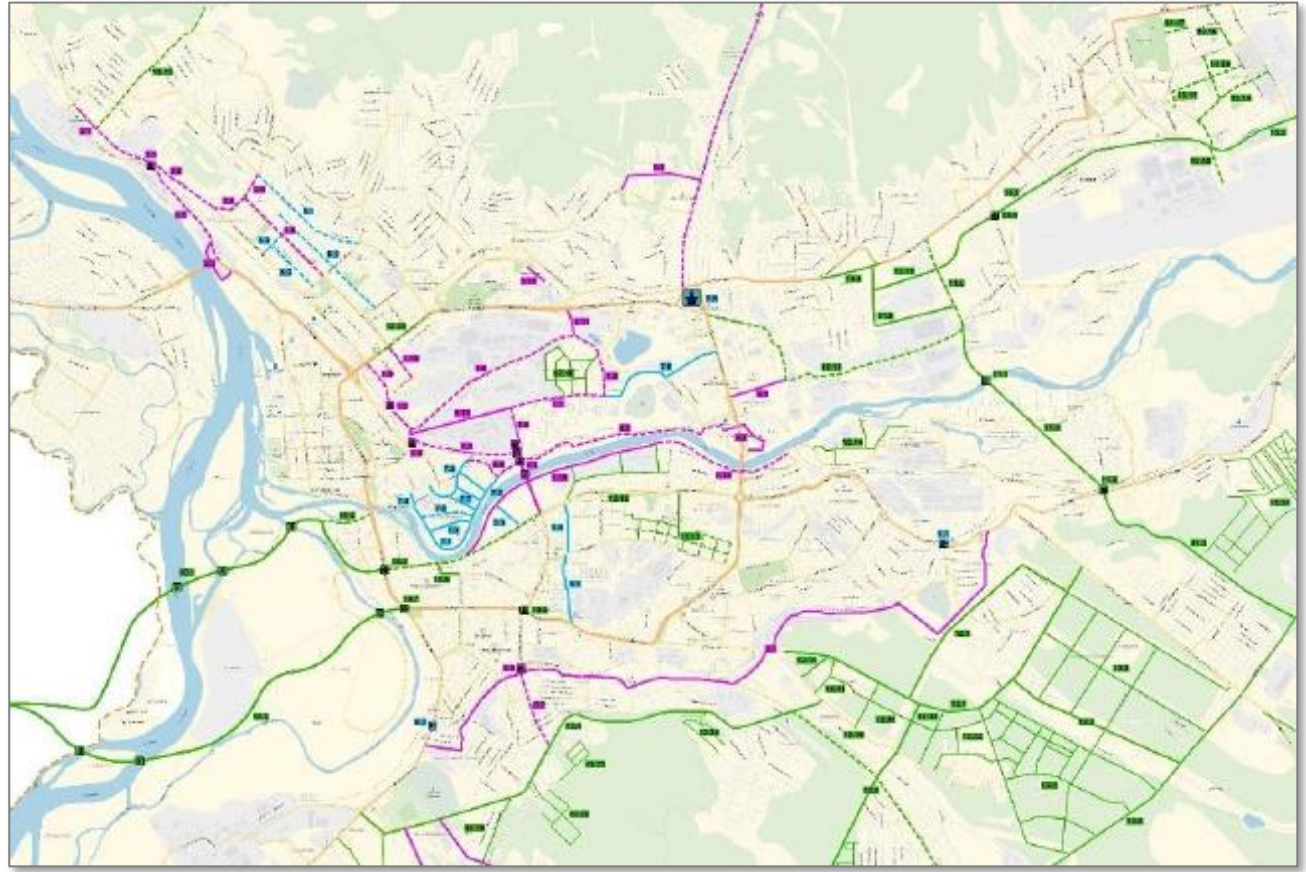




## Введение временных ограничений или прекращений движения транспортных средств



## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территории





# МЕРОПРИЯТИЯ (РЕШЕНИЯ ПО ОДД) В СОСТАВЕ КСОДД

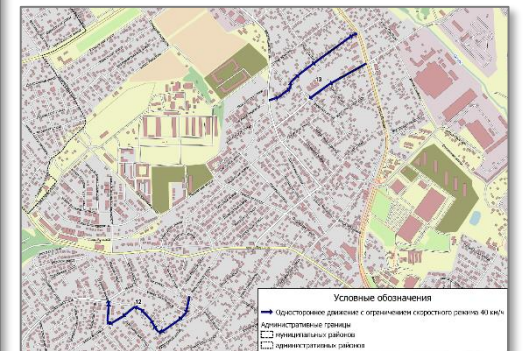
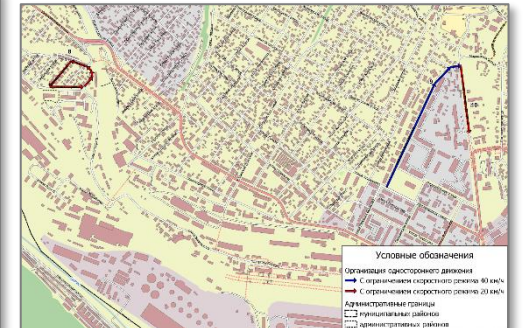
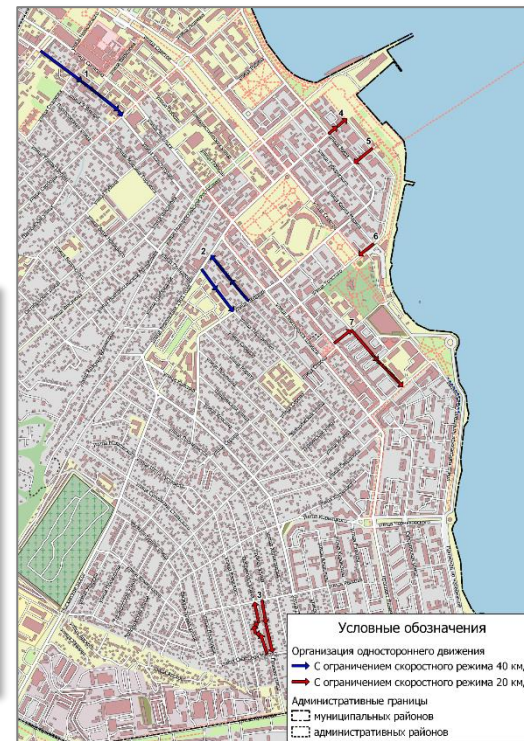
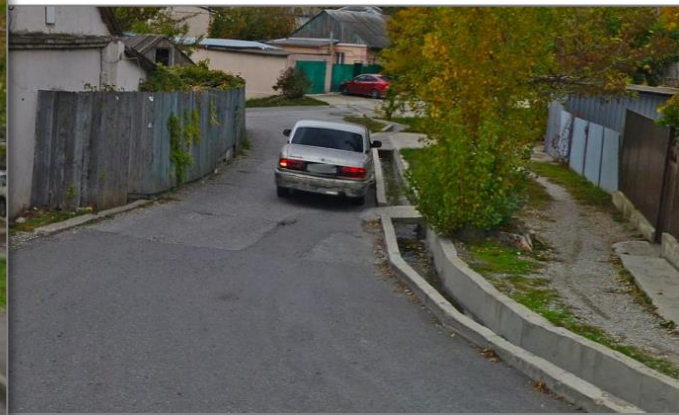


## Применение реверсивного движения и организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечень пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

В процессе анализа существующей организации дорожного движения и транспортной ситуации на УДС выявляются случаи парковки на 2-полосных автомобильных дорогах таким образом, что встречный проезд невозможен. Строгий запрет остановки и стоянки транспортных средств в данной ситуации нецелесообразен, в связи с тем, что данные участки УДС проходят сквозь густонаселенные жилые районы или в непосредственной близости от важных мест притяжения.

Также выявляются узкие участки УДС, где затруднено встречное движение и по которым организовано движение маршрутных транспортных средств.

В связи с этим, на выявленных проблемных участках, предлагается введение одностороннего движения с организацией парковок по одной стороне проезжей части





# МЕРОПРИЯТИЯ (РЕШЕНИЯ ПО ОДД) В СОСТАВЕ КСОДД

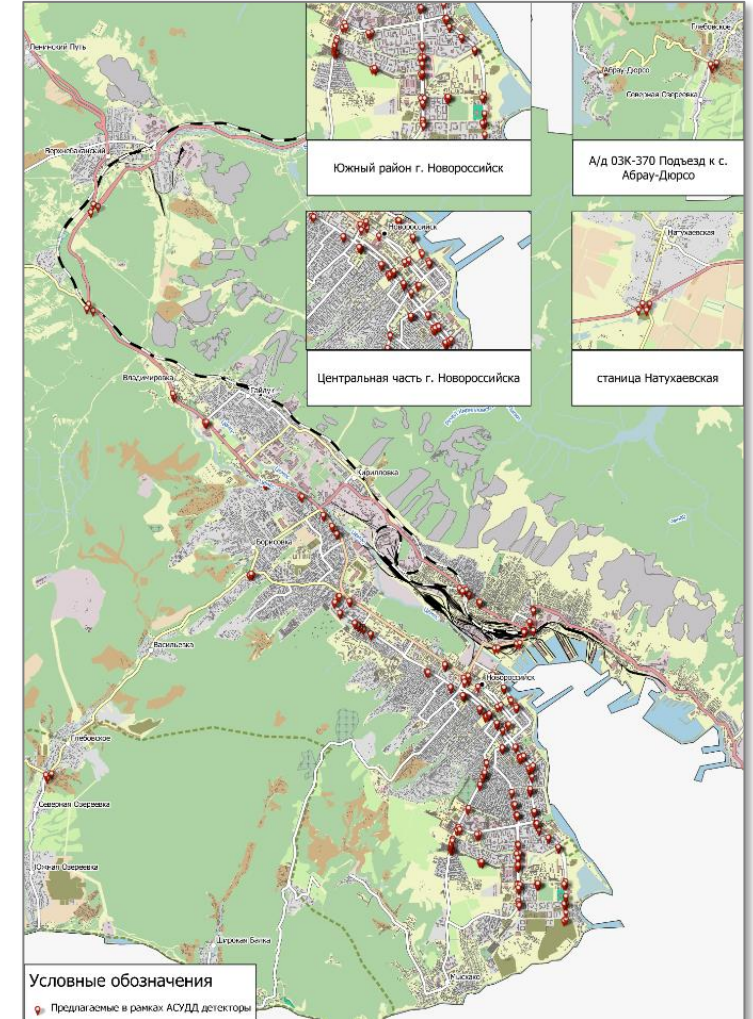


**Скоростной режим движения транспортных средств** на отдельных участках дорог или в различных зонах



**Организация или оптимизации системы мониторинга дорожного движения,**

установка детекторов транспорта,  
организация сбора и хранения документации по организации дорожного движения;





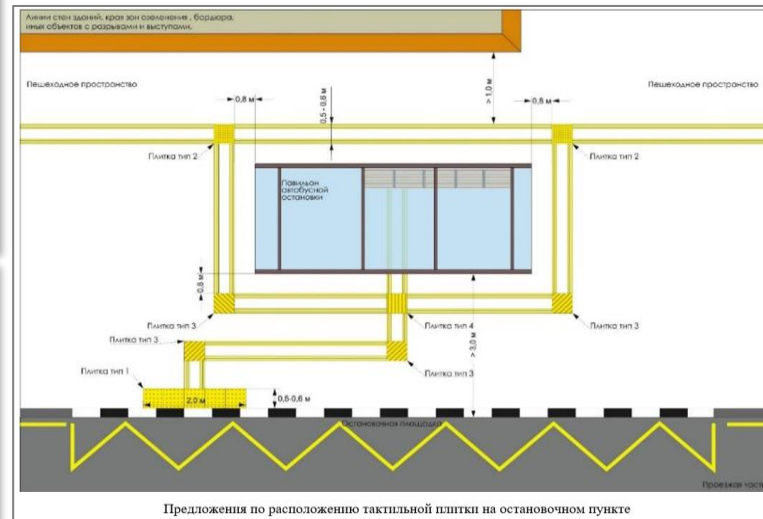
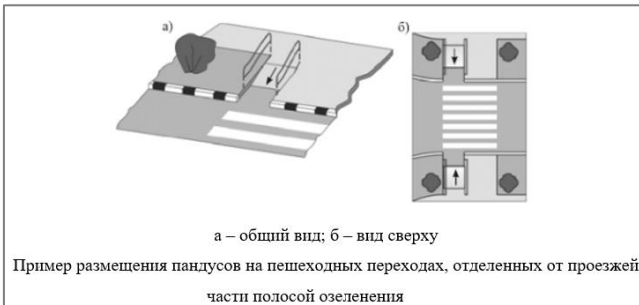
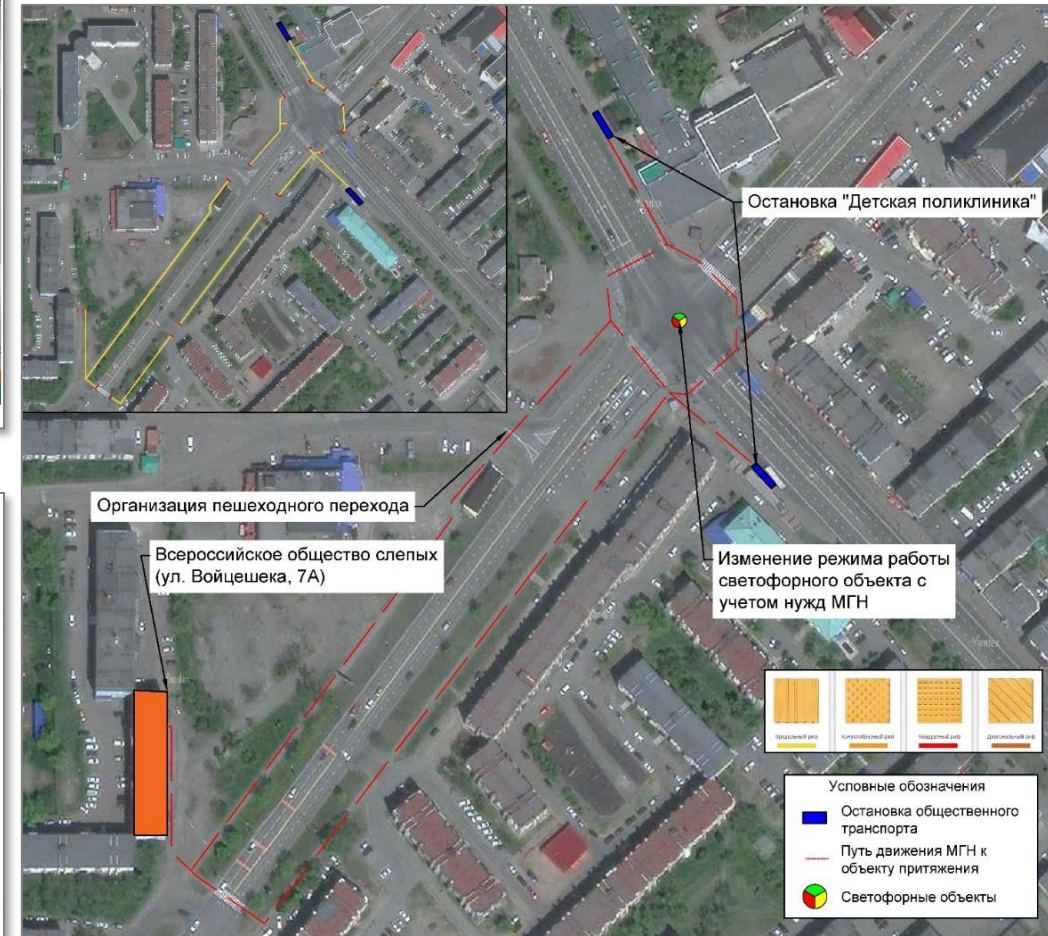
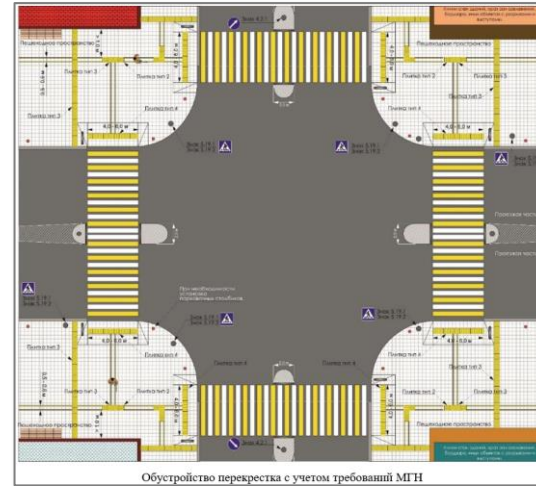






## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Реализация первоочередных мероприятий по обеспечению транспортной доступности пешеходных переходов и остановочных пунктов, а также обеспечению наличием парковочных мест для инвалидов и других категорий МГН предлагается вблизи социальных учреждений (медицинских, административных и др.), расположенных в рассматриваемом муниципальном образовании



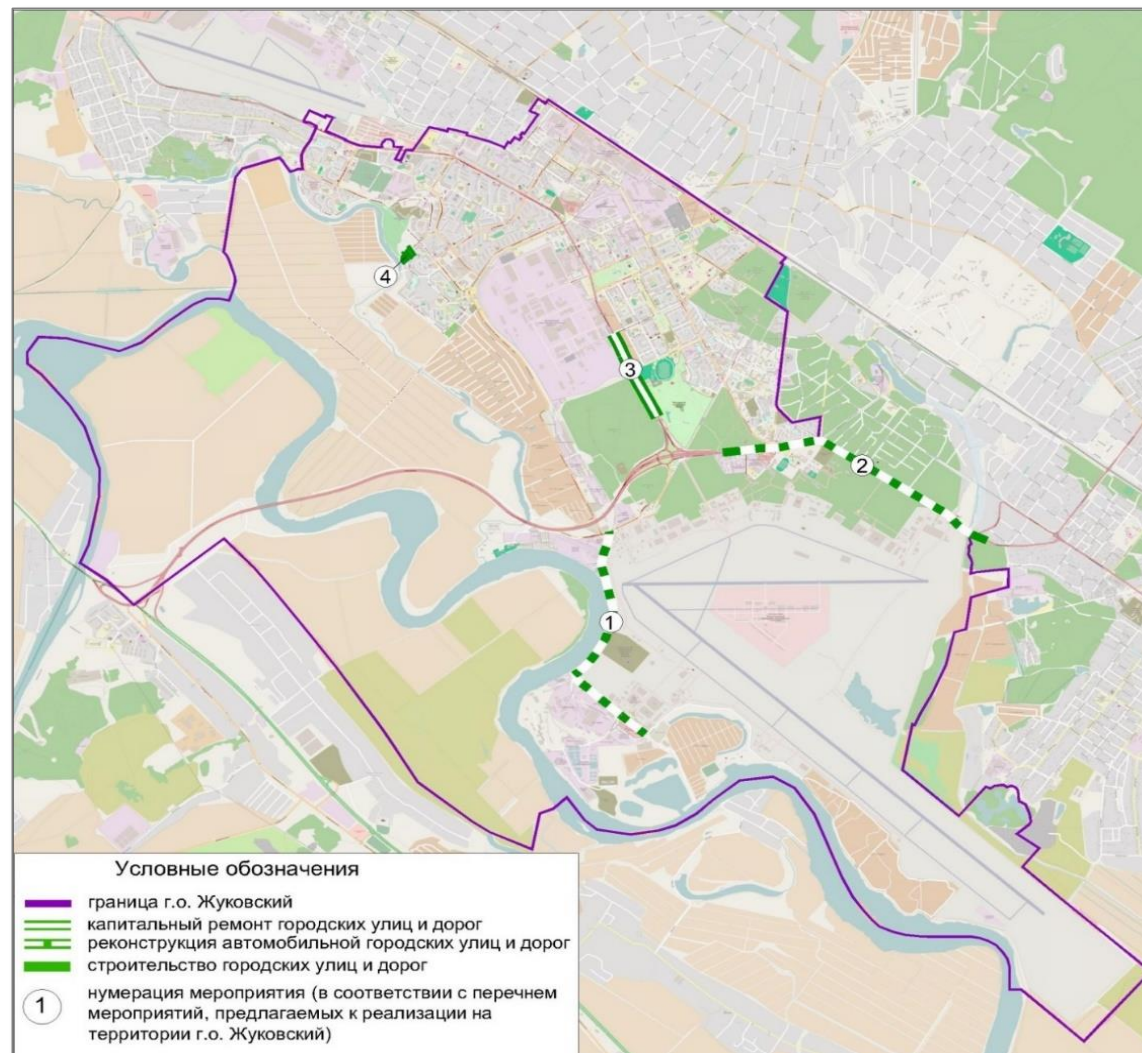




## Обеспечение маршрутов движения детей к образовательным организациям



## Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом

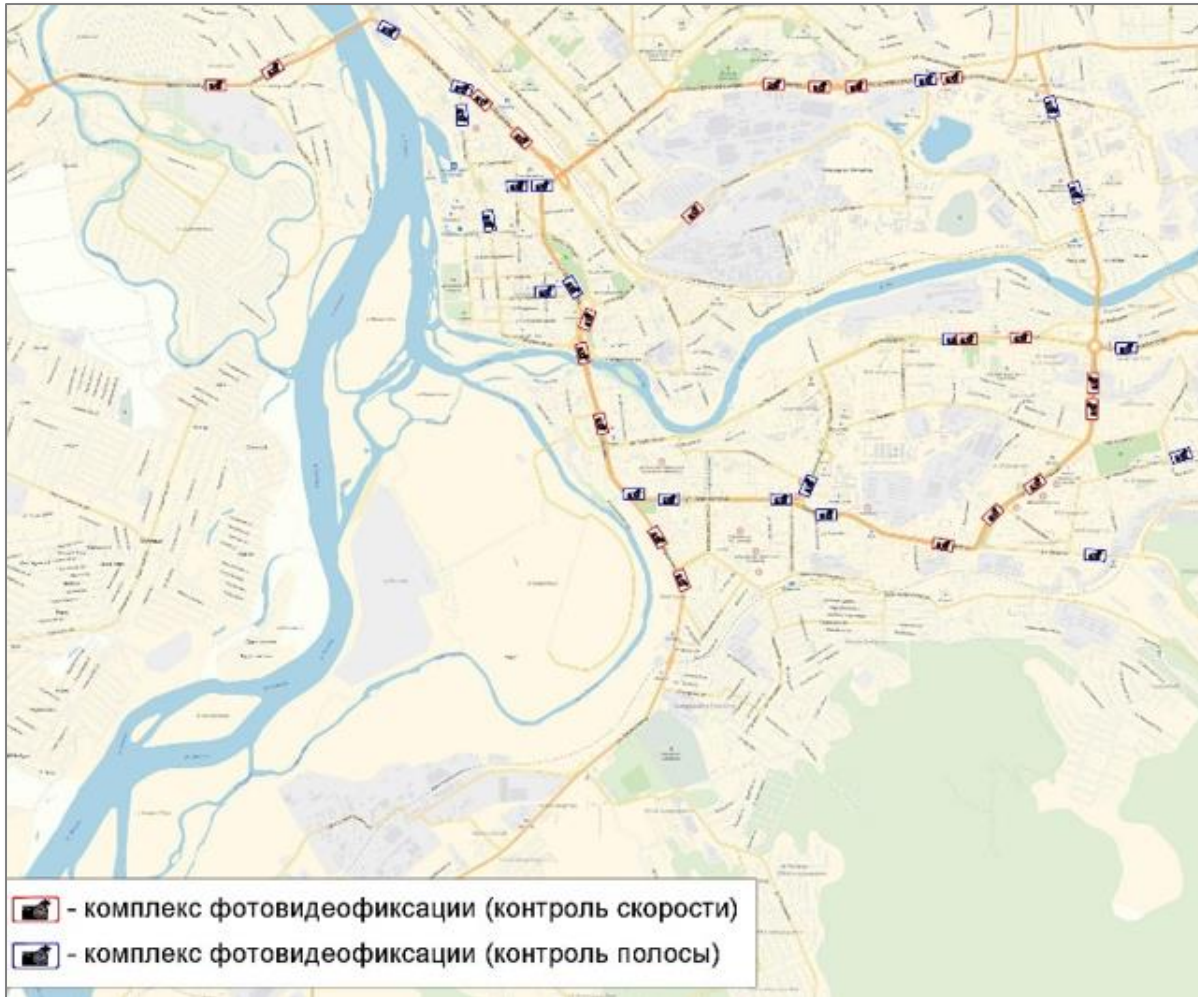




# МЕРОПРИЯТИЯ (РЕШЕНИЯ ПО ОДД) В СОСТАВЕ КСОДД



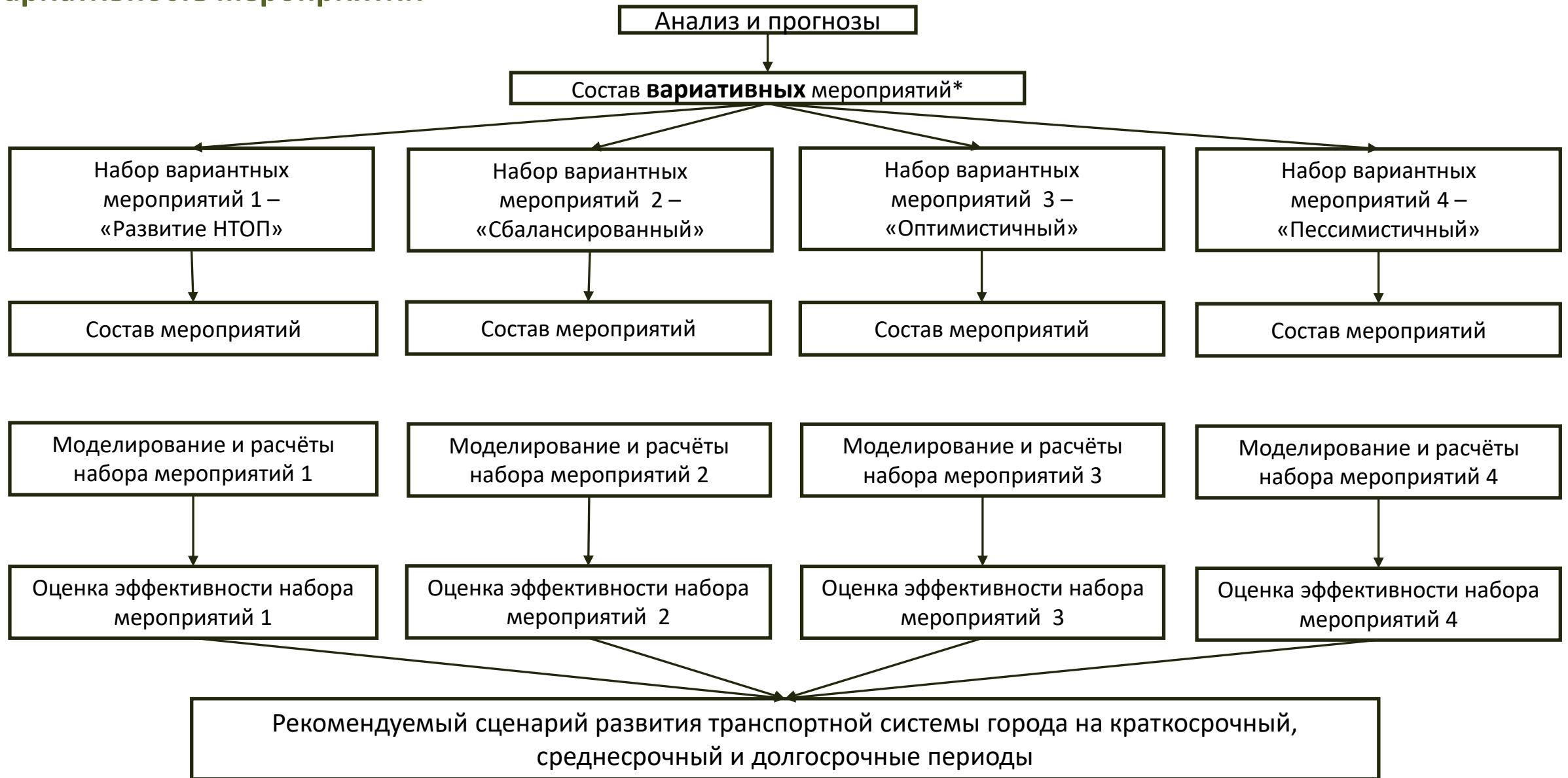
## Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения



В случае отсутствия в утвержденном КСОДД решений по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации достижение показателей по безопасности дорожного движения становится случайным процессом, а эффективность и правомерность расстановки комплексов фото- и видеофиксации создает предпосылки для необоснованности сбора штрафов для данной территории.



## Вариативность мероприятий



\* все наборы вариантных мероприятий содержат мероприятия, реализация которых предусмотрена действующими документами, определяющими развитие территории и транспортной системы МО



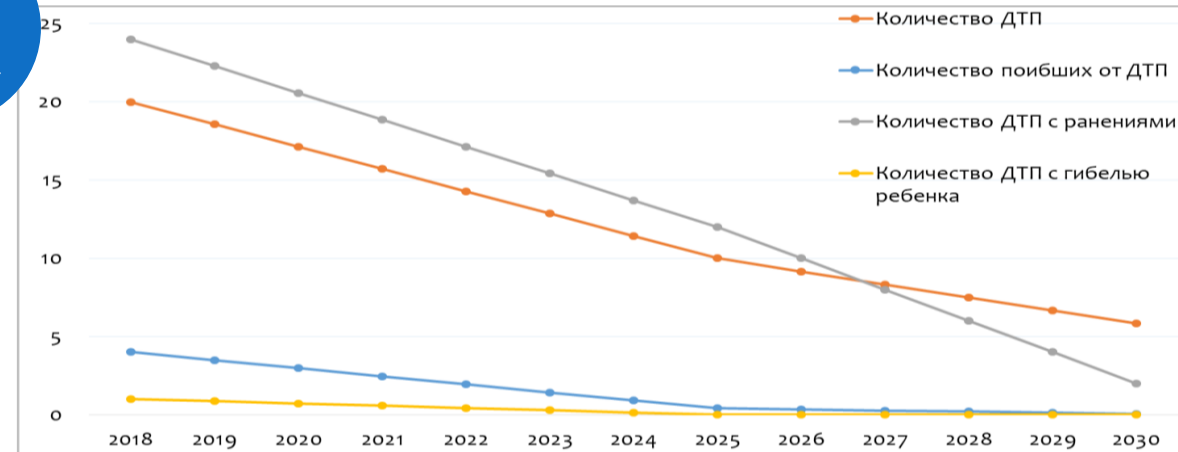
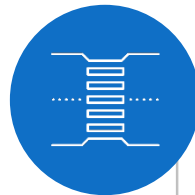
# ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОДД



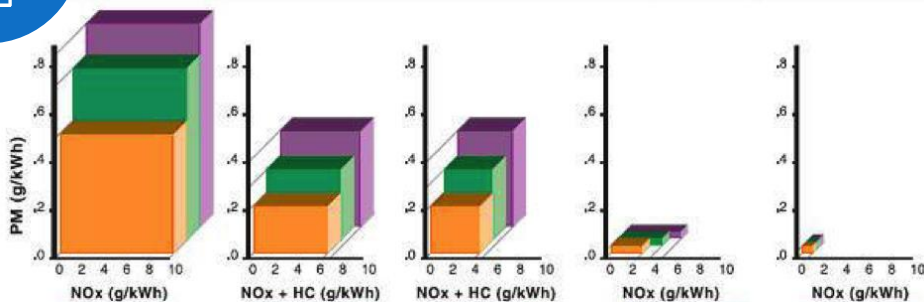
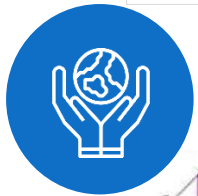
прогноз параметров эффективности организации дорожного движения



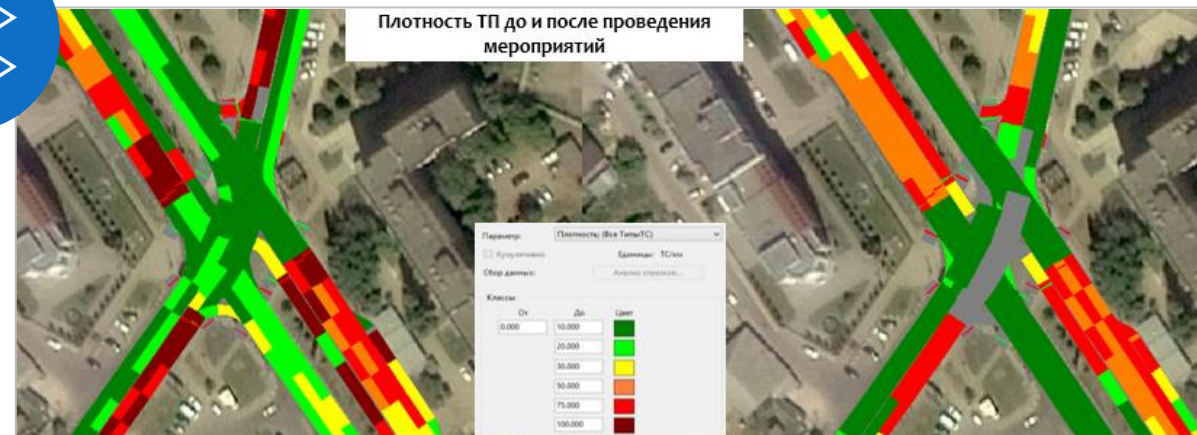
прогноз показателей безопасности дорожного движения



прогноз экологических показателей



прогноз параметров, характеризующих дорожное движение



ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения



Если в течение периода оценки социально-экономического эффекта от реализации мероприятия в зоне его транспортного влияния будут вводиться в эксплуатацию новые улицы или дороги либо произойдет изменение пропускной способности существующих улиц (дорог) вследствие мероприятий КСОДД, это необходимо учесть в расчетах.



**МОО «КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ОРГАНИЗАЦИИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»**

**Член Президиума**

**Литвин Евгений Владимирович**

**[www.ksodd.ru](http://www.ksodd.ru)**

**[ksodd@ksodd.ru](mailto:ksodd@ksodd.ru)**

**Телефон: +7 985 991-84-54**