



# Государственный контроль в области организации дорожного движения

Обзор направлений федерального и регионального  
государственного контроля ОДД

- **Федеральный государственный контроль в области организации дорожного движения осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти**
- **Федеральный государственный контроль в области организации дорожного движения осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.**
- **Федеральный государственный контроль в области организации дорожного движения - контроль деятельности уполномоченных федеральных органов исполнительной власти по организации дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения.**

- Региональный государственный контроль в области организации дорожного движения осуществляется **уполномоченными органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации**
- Региональный государственный контроль в области организации дорожного движения осуществляется **в порядке, установленном высшими исполнительными органами государственной власти субъектов Российской Федерации.**

Региональный государственный контроль в области организации дорожного движения - контроль деятельности уполномоченных органов **исполнительной власти субъектов Российской Федерации**, уполномоченных **органов местного самоуправления**, в том числе:

- по осуществлению **мониторинга** организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения
- по оценке соответствия фактических параметров дорожного движения параметрам, установленным как характеризующие дорожное движение и **эффективность дорожного движения** в документации по организации дорожного движения
- по оценке обеспечения эффективности организации дорожного движения в решениях, предусмотренных в **документации по организации дорожного движения**
- выявление и **пресечение нарушений** законодательства в области организации дорожного движения



1. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. № 1379 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения учета»
2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 декабря 2018 года №479 «Об утверждении методических рекомендаций по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения в части значений основных параметров дорожного движения»



**ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

от 16 ноября 2018 г. № 1379

МОСКВА

**Об утверждении Правил определения основных параметров  
дорожного движения и ведения их учета**

В соответствии со статьей 10 Федерального закона "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т** :

1. Утвердить прилагаемые Правила определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета.

2. Настоящее постановление вступает в силу со дня вступления в силу Федерального закона "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Председатель Правительства  
Российской Федерации



Д.Медведев

Параметры, характеризующие дорожное движение:

- **ИНТЕНСИВНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ** - количество транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно);
- **СОСТАВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ** - количество транспортных средств каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку дороги;
- **СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА УЧАСТКЕ ДОРОГЕ** - величина, равная среднему арифметическому значению скорости движения транспортных средств, проследовавших в одном направлении по участку дороги;
- **ПЛОТНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ** - величина, равная отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения;
- **ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬЮ ДОРОГИ** - максимальное значение интенсивности движения транспортных средств в одном направлении на определенном участке дороги. Значение пропускной способности дороги определяется по утвержденному проекту организации дорожного движения.



# КОНТРОЛЬ МОНИТОРИНГА И ЭФФЕКТИВНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПАРАМЕТРЫ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

№ п.п.	Расчетная категория транспортных средств	Коэффициент приведения к легковому автомобилю, $k_i$
1	Легковые автомобили и мотоциклы	1,0
<b>Грузовые автомобили, грузоподъемностью, тонн:</b>		
2	≤ 2	1,3
3	2 – 6	1,4
4	6 – 8	1,6
5	8 – 14	1,8
6	≥ 14	2,0
<b>Автопоезда, грузоподъемностью, тонн:</b>		
7	≤ 12	1,8
8	12 – 20	2,2
9	20 – 30	2,7
10	≥ 30	3,2
<b>Автобусы в том числе:</b>		
11	особо малого класса	1,3
12	малого класса	1,4
13	среднего класса	2,5
14	большого класса	3,0
15	особо большого класса и троллейбусы	4,6

### Интенсивность дорожного движения

Интенсивность дорожного движения определяется количеством транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно).

$$N = \frac{\sum_{i=1}^{15} N_i k_i}{t_H}, \text{ приведенных легковых автомобилей/час,}$$



**Состав транспортных средств** определяется количеством транспортных средств каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку дороги.

**Средняя скорость движения транспортных средств ( $\bar{V}$ )** на участке дороги рассчитывается по формуле:

$$\bar{V} = \frac{l}{\bar{T}}, \text{ километр/час,}$$

где:

$l$  – протяженность участка дороги, километр;

$\bar{T}$  – среднее время движения транспортных средств по участку дороги, час.







## ПАРАМЕТРЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ХАРАКТЕРИЗУЮЩИЕ ПОТЕРЮ ВРЕМЕНИ (ЗАДЕРЖКУ) В ДВИЖЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И (ИЛИ) ПЕШЕХОДОВ:

- средняя задержка транспортных средств в движении на участке дороги, которая выражает потерю времени участниками дорожного движения;
- временный индекс, выражающим удельные потери времени участниками дорожного движения на единицу времени движения транспортного средства;
- уровень обслуживания дорожного движения, представляющий собой показатель, выражающий отношение средней скорости движения транспортных средств к скорости транспортных средств в условиях свободного движения, согласно приложение № 1 к настоящему постановлению;
- показатель перегруженности дорог, выражающий долю времени, в течение которого на участке дороги сохраняются условия движения, соответствующие неудовлетворительному уровню обслуживания, содержащемуся в уровнях, указанных в приложении № 1 к настоящему постановлению;
- буферный индекс, отражающий удельные дополнительные затраты времени движения транспортного средства, обусловленные непредсказуемостью условий движения и определяемым как отношение времени движения по участку дороги, которое не превышает 85% обследованных проездов транспортных средств по данному участку дороги, к среднему времени движения по данному участку дороги.





## УРОВЕНЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Уровень обслуживания	Отношение средней скорости движения транспортных средств к скорости транспортных средств в условиях свободного движения (процентов)
A	$\geq 90$
B	70-90
C	50-70
D	40-50
E	33-40
F	$\leq 33$



## КОНТРОЛЬ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При выполнении работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участков дороги проезжая часть на данных участках дороги может быть закрыта для проезда не более чем на 50 процентов. В случае необходимости закрытия проезда на участках дороги более чем на 50 процентов должен быть обеспечен объезд данных участков дороги.

Устройство ограждений в целях выполнения работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участка дороги допускается не раньше чем за три календарных дня до начала указанных работ.

Установка ограждений для выполнения работ по реконструкции, капитальному ремонту или ремонту участка дороги, сроки выполнения которых не определены в договорах на выполнение указанных работ, не допускается.



# Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 апреля 2019 года №114 «Об утверждении Порядка мониторинга дорожного движения»



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

## П Р И К А З

18 апреля 2019 г.

Москва

№ 114

### Об утверждении Порядка мониторинга дорожного движения

В соответствии с пунктом 4 Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. № 1379 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 48, ст. 7420), п р и к а з ы в а ю:

Утвердить прилагаемый Порядок мониторинга дорожного движения.

Министр

Е.И. Дитрих

Осиповский Дмитрий Евгеньевич  
(499) 495 07 14



## Мониторинг дорожного движения

### 1. Сбор значений параметров дорожного движения\*

а) осуществляется при обследовании дорожного движения посредством регистрации значений параметров дорожного движения на стационарных постах учета и (или) координатно-временных параметров движения (далее - треки ГЛОНАСС/GPS) с применением транспортных средств, оснащенных средствами навигации и движущихся по заданному маршруту с соблюдением особых условий движения (далее - контрольное транспортное средство)

б) осуществляется посредством приема треков ГЛОНАСС/GPS от организаций, владеющих данными о координатно-временных параметрах движения транспортных средств (далее - агрегаторы геоданных)

в) осуществляется посредством получения информации с пунктов автоматизированного учета интенсивности дорожного движения

### 2. Обработка основных параметров дорожного движения

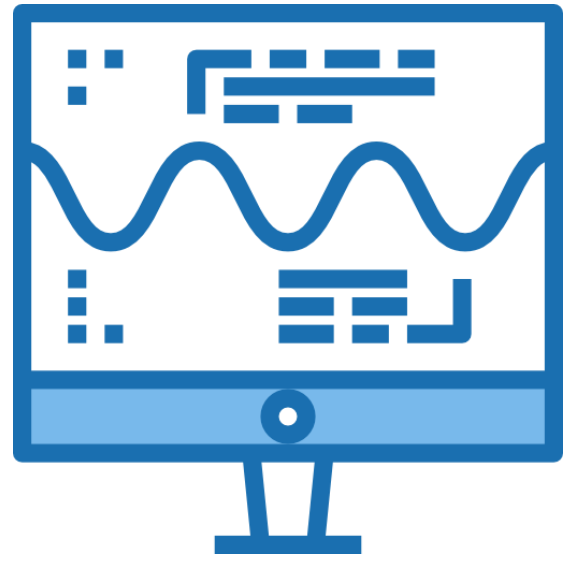
осуществляется посредством оценки и упорядочения значений параметров дорожного движения и расчета параметров эффективности организации дорожного движения

### 3. Накопление основных параметров дорожного движения

осуществляется посредством регулярного пополнения объема данных мониторинга дорожного движения

### 4. Анализ основных параметров дорожного движения

осуществляется посредством сопоставления данных мониторинга дорожного движения с диапазонами значений, соответствующими удовлетворительным условиям дорожного движения (далее - допустимые значения) и неудовлетворительным условиям дорожного движения (далее - критические значения)



\*основные параметры дорожного движения установлены Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 16.11.2018 г. № 1379 «Об утверждении Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета»



Мониторинг дорожного движения проводится **не реже 1 раза в год.**

По итогам мониторинга дорожного движения учетные сведения об основных параметрах дорожного движения посредством форм передачи отчетных данных в электронном виде следует предоставлять:



Федеральным дорожным агентством непосредственно или через уполномоченные им подведомственные организации – оператору информационно-аналитической системы регулирования на транспорте (далее – АСУ ТК), в отношении автомобильных дорог федерального значения;



Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» – оператору АСУ ТК в отношении автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление компании



органами исполнительной власти субъекта Российской Федерации либо организациями, уполномоченными ими в области организации дорожного движения, – оператору АСУ ТК в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, а также автомобильных дорог общего пользования местного значения и параметры эффективности организации дорожного движения для дорог, расположенных в границах городских поселений и городских округов, за исключением автомобильных дорог федерального значения;



органами местного самоуправления, либо организациями, уполномоченными ими в области организации дорожного движения – уполномоченному органу исполнительной власти субъекта Российской Федерации либо уполномоченной им в области организации дорожного движения организации – в отношении автомобильных дорог общего пользования местного значения и дорог, расположенных в границах городских поселений и городских округов, за исключением автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения



## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В границах городских поселений и городских округов обследование дорожного движения необходимо осуществлять на следующих категориях дорог, установленных в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»\*:

- а) магистральные городские дороги скоростного и регулируемого движения;
- б) магистральные улицы общегородского значения непрерывного и регулируемого движения;
- в) участки дорог вне зависимости от категории, пересекающие естественные и искусственные преграды, включая участки, проходящие через мосты, тоннели, эстакады, железнодорожные переезды;
- г) участки дорог вне зависимости от категории, обеспечивающие кратчайшие связи между территориальными и (или) функциональными зонами, расположенными на территории городского поселения, городского округа;
- д) участки дорог вне зависимости от категории, обеспечивающие кратчайшие связи городского округа, городского поселения с другими поселениями.

В границах городских поселений и городских округов с численностью населения **менее 250 тысяч человек** обследование необходимо осуществлять также в сечениях улиц и городских дорог районного значения.

\*Постановление Правительства РФ от 26.12.2014 г. №1521 «Об утверждении перечня национальных стандартов и сводов правил (частей таких стандартов и сводов правил), в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»





На межселенных территориях в границах муниципальных районов обследование необходимо осуществлять на следующих категориях дорог:

- а) автомагистрали (категория IA);
- б) скоростные автомобильные дороги (категория IB);
- в) дороги обычного типа (нескоростные дороги) (категории IV, II и III);
- г) участки дорог вне зависимости от категории, обеспечивающие кратчайшие связи городских поселений в составе муниципального района между собой и с другими городскими поселениями и городскими округами.

Обследования дорожного движения проводятся:

- а) на стационарных постах учета;
- б) с применением контрольных транспортных средств;
- в) с применением пунктов автоматизированного учета интенсивности дорожного движения.







# МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СТАЦИОНАРНЫХ ПОСТАХ УЧЕТА

**Объектами** обследования дорожного движения являются:

- зоны пересечения и примыкания дорог в одном уровне (далее - пересечение),
- участки дорог между двумя пересечениями (далее - перегон),
- участки дорог, включающие перегон (в одном направлении движения) и пересечение, смежное с ним по направлению движения транспортных средств (далее - опорный участок) в границах городских округов и городских поселений, на межселенных территориях в границах муниципальных районов, обеспечивающие наиболее массовые транспортные корреспонденции.

Обследование дорожного движения, обработка результатов обследования

регистрация интенсивности и условий дорожного движения в различные периоды суток (далее – временные периоды), включая: утренний пиковый период, дневной межпиковый период, вечерний пиковый период, ночной межпиковый период, а также временные периоды, связанные с изменениями основных параметров дорожного движения и условий дорожного движения

определение уровня обслуживания дорожного движения на пересечении в составе опорного участка за каждый час обследования и за обследуемый временной период

определение уровня обслуживания дорожного движения на опорном участке за каждый час обследования и за каждый из обследуемых временных периодов с подведением итогового значения за сутки



# МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СТАЦИОНАРНЫХ ПОСТАХ УЧЕТА

Обследование дорожного движения следует проводить в течение **1 суток** (вторник, среда четверг) в обследуемых сечениях опорных участков учетчиками (наблюдателями) и (или) техническими средствами регистрации, передачи, приема и хранения информации в автоматическом режиме.

Подготовка к обследованию дорожного движения, осуществляемому учетчиками (наблюдателями)

1. Инструктаж лиц (в том числе по правилам безопасности при проведении транспортных обследований), привлекаемых к участию в обследовании в качестве учетчиков (наблюдателей)

2. Составление схематического изображения перегона, пересечения, примыкания дорог, на котором отображаются обследуемые сечения, направления движения транспортных средств и пешеходов

3. Определение расположения постов учета по условиям обеспечения свободного обзора движущихся транспортных средств и пешеходов, мест разделения и слияния обследуемых направлений транспортных средств и пешеходов

4. Закрепление учетчиков (наблюдателей) на постах учета

# МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СТАЦИОНАРНЫХ ПОСТАХ УЧЕТА

Число учетчиков (наблюдателей) на посту учета необходимо устанавливать из условия регистрации **не более 300 автомобилей в час** одним человеком. Учетчик (наблюдатель) должен одновременно фиксировать транспортные средства и пешеходов только одного направления движения (движущихся «к себе»).

При обследовании движения транспортных средств на пересечениях число учетчиков (наблюдателей) назначается из расчета **один человек на каждое направление движения** транспортных средств и пешеходов.

Продолжительность работы учетчика (наблюдателя) на посту учета не должна превышать **2-х часов**.

В границах городских поселений, городских округов следует устанавливать из расчета **один пост учета на 4 километра** общей протяженности обследуемых дорог.





# МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА СТАЦИОНАРНЫХ ПОСТАХ УЧЕТА

Сбор и обработка основных параметров дорожного движения в обследуемых сечениях опорных участков в **автоматическом** режиме необходимо осуществлять на постах учета движения транспортных средств техническими средствами регистрации, передачи, приема и хранения информации, а также программными средствами управления и обработки данных.



Обработка данных обследования дорожного движения производится

а) посредством суммирования отметок в формах первичного учета интенсивности и состава движения транспортных средств, интенсивности движения пешеходов

б) посредством расчета пропускной способности перегонов и пересечений в составе обследуемых опорных участков

в) посредством занесения результатов в формы предоставления отчетных данных об основных параметрах дорожного движения

Анализ данных обследования дорожного движения производится

а) посредством определения числа и продолжительности временных периодов в целях планирования обследования дорожного движения с применением контрольных транспортных средств

б) посредством сопоставления значений уровней обслуживания дорожного движения, рассчитанных для обследованных опорных участков с установленными допустимыми и критическими значениями





**Объектом** обследования дорожного движения является:

- сеть дорог в границах городских округов и городских поселений, на межселенных территориях в границах муниципальных районов.

Обследование следует проводить методом регистрации треков ГЛОНАСС/GPS контрольных транспортных средств либо обработки треков, предоставленных агрегаторами геоданных.

В ходе обследования дорожного движения с применением контрольных транспортных средств и обработки треков ГЛОНАСС/GPS следует проводить:

- ✓ определение средней скорости движения транспортных средств на обследуемой сети дорог в течение каждого из временных периодов;
- ✓ выявление участков обследуемой сети дорог, на которых наблюдаются критические значения уровня обслуживания.



Минимальное необходимое число контрольных транспортных средств, одновременно находящихся на сети дорог в течение временного периода, следует определять по формуле:

$$N_{\text{авт}} = \frac{100 \cdot L \cdot n}{V_{\text{max}} \cdot \gamma \cdot t_{\text{об}}}, \text{ контрольное транспортное средство,}$$

где.

L – общая протяженность обследуемой сети дорог во всех направлениях движения, километр;

n – число заездов контрольного транспортного средства, необходимое для получения статистически значимой оценки временного индекса;

$\gamma$  – отношение средней скорости движения транспортных средств в пиковый период к средней скорости движения транспортных средств в условиях свободного движения, %, а при отсутствии данных обследований,  $\gamma = 70\%$ , что соответствует уровню обслуживания дорожного движения «В»;

$V_{\text{max}}$  – максимальная скорость движения транспортных средств по участку дороги, допустимая при соблюдении установленных ограничений скорости движения транспортных средств, километр/час;

$t_{\text{об}}$  – продолжительность обследования, час. Следует принимать равной продолжительности данного временного периода, выявленной в ходе обследований интенсивности движения транспортных средств на стационарных постах учета.



# МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ КОНТРОЛЬНЫХ ТС

Коэффициент вариации скорости движения ( $k$ ) следует определять по формулам:

$$k = \frac{\sigma_V}{\bar{V}};$$

$$\sigma_V = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (V_i - \bar{V})^2}{n}}, \text{ километр/час,}$$

где:

$\sigma_V$  – среднеквадратичное отклонение скорости движения транспортных средств, километр/час;

$\bar{V}$  – средняя скорость движения контрольных транспортных средств, километр/час;

$V_i$  – значение скорости движения транспортного средства, зафиксированное в автоматическом режиме на стационарном посту учета движения транспортных средств при обследовании дорожного движения, километр/час;

$n$  – число замеров скорости движения, выполненных в ходе обследования дорожного движения на стационарных постах учета.

При отсутствии данных о вариации скоростей движения коэффициент вариации скорости движения следует принимать равным 0,14.



# МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ КОНТРОЛЬНЫХ ТС

Для каждого из участвующих в обследовании контрольных транспортных средств следует устанавливать маршрут движения на обследуемой сети дорог по каждому из временных периодов.

На основе установленных маршрутов движения для водителей контрольных транспортных средств следует формировать задания на период проведения обследования.

Обследование на сети дорог следует производить в течение **1 суток** (вторник, среда, четверг).

Режим движения контрольных транспортных средств должен соответствовать данным условиям и обеспечиваться равенством числа транспортных средств, обогнавших контрольное транспортное средство, числу транспортных средств, которые опередили само контрольное транспортное средство, определяемым визуально.

Для выполнения обследования в качестве контрольных транспортных средств необходимо использовать транспортные средства категорий М1 или N1.



ТС категории М1



ТС категории N1



# МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ КОНТРОЛЬНЫХ ТС

Обработку данных треков ГЛОНАСС/GPS, записанных в ходе обследования средствами навигации, установленными на контрольных транспортных средствах, следует проводить с использованием:

- специализированного программного обеспечения,
- редактора электронных таблиц.

Специализированное ПО обеспечивает:

поддержку форматов данных треков ГЛОНАСС/GPS, записываемых средствами навигации, применяемыми в ходе обследования дорожного движения

наличие графического интерфейса с возможностью отображения треков ГЛОНАСС/GPS на карте (схеме) обследуемой сети дорог, а также с возможностью редактирования (разделения, объединения) участков треков ГЛОНАСС/GPS

наличие алгоритмов исключения из набора треков ГЛОНАСС/GPS недостоверных значений координат и скоростей движения транспортных средств, возникающих вследствие ошибок средств навигации

возможность определения принадлежности каждой точки данных трека ГЛОНАСС/GPS (координаты, скорость, время) к определенному опорному участку сети дорог (далее – привязка)

возможность экспорта данных треков ГЛОНАСС/GPS в формат электронных таблиц



## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ КОНТРОЛЬНЫХ ТС

Средствами ПО необходимо осуществлять:

а) исключение из набора треков ГЛОНАСС/GPS недостоверных значений координат и скоростей движения транспортных средств, возникающих вследствие ошибок средств навигации

б) привязку треков ГЛОНАСС/GPS, полученных в результате проездов контрольных транспортных средств, к схеме (графу) обследованной сети дорог

Данные треков ГЛОНАСС/GPS, предоставляемые агрегаторами геоданных, допускается использовать при условии обеспечения:

привязки к сети дорог  
(для каждой точки данных трека должна быть указана ее принадлежность к определенному участку сети дорог)

записи данных треков исключительно средствами навигации, установленными на транспортных средствах категорий М1 и (или) N1

предварительного исключения недостоверных значений скоростей и координат транспортных средств, обусловленных ошибками работы средств навигации, установленных на транспортных средствах

При обработке результатов обследования данные треков ГЛОНАСС/GPS, записанных в неблагоприятных дорожных условиях (штормовой ветер, туман, ливень или интенсивный снегопад и т.п.), и на участках проведения дорожных работ, **исключаются**.



# МОНИТОРИНГ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОБСЛЕДОВАНИЙ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ С ПРИМЕНЕНИЕМ КОНТРОЛЬНЫХ ТС

Для каждого из треков ГЛОНАСС/GPS на обследованной сети дорог следует производить выделение участков, записанных в течение каждого из временных периодов.

Для каждого из временных периодов данные по участкам треков ГЛОНАСС/GPS, записанным за этот период, следует объединять в массив треков (один массив на каждый период). В случае, если массив содержит более одного трека ГЛОНАСС/GPS, записанного на опорном участке сети дорог в течение соответствующего временного периода, при расчете основных параметров дорожного движения следует использовать все записанные для данного опорного участка треки ГЛОНАСС/GPS. При отсутствии данных в массиве треков по обследуемому участку дороги необходимо выполнить дополнительное обследование.

Расчет значений уровня обслуживания дорожного движения для обследуемой сети дорог следует производить по массивам треков для каждого из временных периодов.

Для каждого из участков дорог необходимо производить расчет значений уровня обслуживания дорожного движения по каждому из временных периодов.

Анализ данных обследования дорожного движения необходимо производить посредством сопоставления рассчитанных значений уровня обслуживания дорожного движения с допустимыми и критическими значениями.

На опорных участках обследованной сети дорог, где были зарегистрированы критические значения уровня обслуживания, необходимо проводить **дополнительное обследование дорожного движения на стационарных постах учета** в течение временного периода, когда на данных опорных участках наблюдались критические значения уровня обслуживания дорожного движения.





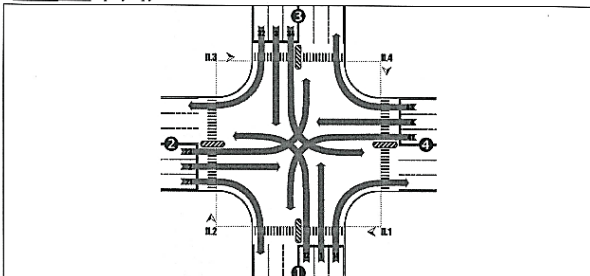
# ФОРМЫ ОТЧЕТНЫХ ДАННЫХ МОНИТОРИНГА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1  
к приказу Минтранса России  
от 14.05.2014 № 114

**ФОРМА № 1 ПЕРЕДАЧИ ОТЧЕТНЫХ ДАННЫХ ОБСЛЕДОВАНИЯ  
ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ, С  
ПРИМЕНЕНИЕМ СТАЦИОНАРНЫХ ПОСТОВ УЧЕТА ДВИЖЕНИЯ**  
(на пересечении, по направлениям движения, в течение суток)

Перекресток, примыкание, вид: \_\_\_\_\_, улиц: \_\_\_\_\_

Идентификационный код: \_\_\_\_\_ Вид: \_\_\_\_\_, регулируемый, \_\_\_\_\_

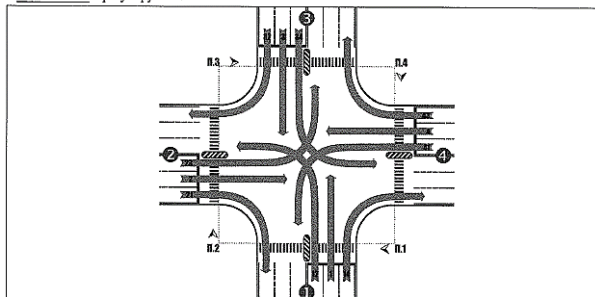


Время обследования начало - окончание, (час)	Количество ТС по направлениям движения, (прив. ед. в час)				Средняя задержка ТС на пересечении, по направлениям движения, (с.)			Уровень обслужива ния, при въезде на пересече ние
	Налево 12 / 23 / 34 / 43	Прямо 1 / 2 / 3 / 4	Направо 14 / 21 / 32 / 41	Итого	Налево 12 / 23 / 34 / 43	Прямо 1 / 2 / 3 / 4	Направо 14 / 21 / 32 / 41	
00.00 – 01.00								
01.00 – 02.00								
02.00 – 03.00								
03.00 – 04.00								
04.00 – 05.00								
05.00 – 06.00								
06.00 – 07.00								
07.00 – 08.00								
08.00 – 09.00								
09.00 – 10.00								
10.00 – 11.00								
11.00 – 12.00								
12.00 – 13.00								
13.00 – 14.00								
14.00 – 15.00								
15.00 – 16.00								
16.00 – 17.00								
17.00 – 18.00								

**ФОРМА № 2 ПЕРЕДАЧИ ОТЧЕТНЫХ ДАННЫХ ОБСЛЕДОВАНИЯ ИНТЕНСИВНОСТИ  
ДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДОВ НА ПЕРЕХОДЕ, С ПРИМЕНЕНИЕМ СТАЦИОНАРНЫХ  
ПОСТОВ УЧЕТА ДВИЖЕНИЯ**  
(на переходе, в обоих направлениях, в течение суток)

Перекресток, примыкание, вид: \_\_\_\_\_, улиц: \_\_\_\_\_

Идентификационный код: \_\_\_\_\_ Вид: \_\_\_\_\_, регулируемый, \_\_\_\_\_



Время обследования начало - окончание, (час)	Количество пешеходов на переходах, в обоих направлениях движения, (пеш.)				Средняя задержка пешеходов на переходе, в обоих направлениях, (с.)				Уровень обслуживания, на пеш. переходах			
	Пешехо дный переход 1	Пешехо дный переход 2	Пешехо дный переход 3	Пешехо дный переход 4	Пешехо дный переход 1	Пешехо дный переход 2	Пешехо дный переход 3	Пешехо дный переход 4	№1	№2	№3	№4
00.00 – 01.00												
01.00 – 02.00												
02.00 – 03.00												
03.00 – 04.00												
04.00 – 05.00												
05.00 – 06.00												
06.00 – 07.00												
07.00 – 08.00												
08.00 – 09.00												
09.00 – 10.00												
10.00 – 11.00												
11.00 – 12.00												
12.00 – 13.00												
13.00 – 14.00												
14.00 – 15.00												
15.00 – 16.00												
16.00 – 17.00												
17.00 – 18.00												
18.00 – 19.00												

**ФОРМА № 3 ПЕРЕДАЧИ ОТЧЕТНЫХ ДАННЫХ  
ОБСЛЕДОВАНИЯ ИНТЕНСИВНОСТИ И СОСТАВА ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СЕЧЕНИИ ДОРОГИ С  
ПРИМЕНЕНИЕМ СТАЦИОНАРНЫХ ПОСТОВ УЧЕТА ДВИЖЕНИЯ**

Часы обследования, с 00 <sup>00</sup> до 12 <sup>00</sup>	Дата обследования											Пропускная способность, (сут.)		
	00 <sup>00</sup>	01 <sup>00</sup>	02 <sup>00</sup>	03 <sup>00</sup>	04 <sup>00</sup>	05 <sup>00</sup>	06 <sup>00</sup>	07 <sup>00</sup>	08 <sup>00</sup>	09 <sup>00</sup>	10 <sup>00</sup>		11 <sup>00</sup>	
Количество ТС, проследовавших через сечение в обследуемом направлении, (физ. ед.)														
Количество ТС, проследовавших через сечение в обследуемом направлении, (прив. ед.)														
Средняя скорость движения ТС, (км/ч.)														
Мгновенная скорость движения ТС 85%- ной обеспеченности, (км/ч) <sup>1</sup>														
														Показатель перегружен ности (сут.)

<sup>1</sup> Мгновенная скорость движения ТС 85%-ной обеспеченности рассчитывается как максимум мгновенной скорости движения транспортного средства среди 85% минимальных значений дисперсного ранжированного ряда мгновенных скоростей движения.

**ФОРМА № 4 ПЕРЕДАЧИ ОТЧЕТНЫХ ДАННЫХ ОБСЛЕДОВАНИЯ  
С ПРИМЕНЕНИЕМ КОНТРОЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПО КАЖДОМУ ОПОРНОМУ УЧАСТКУ, СУТОЧНАЯ**

ВРЕМЕННЫЕ ПЕРИОДЫ	Продолжитель ность	Средняя скорость движения ТС, (км/час)	Средняя задержка ТС в движении, на 1 км пробега, (мин)	Средняя задержка ТС в движении, (мин)	Уровень обслуживания дорожного движения	Показатель перегружен ности дорог	Време шлой индекс	Буферный лидзе 1 ь
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	от _____ до _____							
2	от _____ до _____							
3	от _____ до _____							
4	от _____ до _____							
5	от _____ до _____							
6	от _____ до _____							
7	от _____ до _____							
8	от _____ до _____							
....	от _____ до _____							
За сутки	—							



1

При размещении объектов капитального строительства должны быть учтены в соответствии с законодательством о градостроительной деятельности Требования к обеспечению эффективности организации дорожного движения.

2

Размещение объектов капитального строительства в нарушение требований по обеспечению эффективности организации дорожного движения не допускается.

# ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ОБЪЕКТА КАПИТАЛЬНОГО СТОИТЕЛЬСТВА НА ТРАНСПОРТНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ



## ТИП ОБЪЕКТА

- ✓ объект капитального строительства жилого назначения
- ✓ объект капитального строительства производственного назначения
- ✓ объект капитального строительства общественно-делового назначения

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТА

- ✓ Территория объекта
- ✓ Планируемое количество посетителей
- ✓ Планируемое количество машиномест

## ТЕРРИТОРИЯ РАЗМЕЩЕНИЯ

- ✓ Внешние связи, транспортная доступность объекта (наличие подъездных путей, обеспеченность остановками транспорта общего пользования, наличие пешеходных путей, анализ организации движения транспорта)

## ПАРАМЕТРЫ ДВИЖЕНИЯ

- ✓ Уровень загрузки дорог, наличие запаса пропускной способности, планируемое развитие транспортной инфраструктуры





ОБЪЕКТ КАПИТАЛЬНОГО  
СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛОГО  
НАЗНАЧЕНИЯ

ОБЪЕКТ КАПИТАЛЬНОГО  
СТРОИТЕЛЬСТВА  
ПРОИЗВОДСТВЕННОГО  
НАЗНАЧЕНИЯ

ОБЪЕКТ КАПИТАЛЬНОГО  
ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВОГО  
НАЗНАЧЕНИЯ

- соотношение между поглощением и генерацией транспортных потоков;
- соотношение внешней и внутренней миграции;
- типы потоков (грузовые ТС, легковые ТС, спецтехника и т.д.)
- среднее время стоянки/остановки;
- коэффициент оборачиваемости посетителей;
- пиковое время нагрузки на улично-дорожную сеть от объекта капитального строительства;



КОЛИЧЕСТВО И ТИПЫ ТС, УРОВЕНЬ ЗАГРУЗКИ В ЧАС «ПИК», НЕОБХОДИМОЕ КОЛИЧЕСТВО МАШИНОМЕСТ ДЛЯ  
СТОЯНКИ/ОСТАНОВКИ

*СП 42.13330.2016 «СПиП 2.07.01-89\* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»*



# ОЦЕНКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕШЕНИЯХ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ В ДОКУМЕНТАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПРИКАЗ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РФ ОТ 26 ДЕКАБРЯ 2018 Г.  
№480 «ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПРАВИЛ ПОДГОТОВКИ ДОКУМЕНТАЦИИ  
ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»



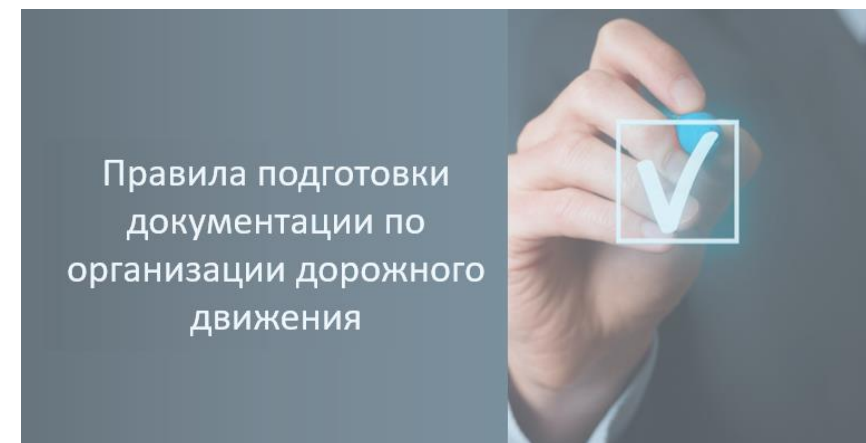
## Основные принципы организации дорожного движения в Российской Федерации

- 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.

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

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

Приложение 2. Условные обозначения элементов обустройства дороги для КСОДД и ПОДД





## I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Правила устанавливают требования к:

- составу и содержанию комплексных схем организации дорожного движения (далее – КСОДД) и проектов организации дорожного движения (далее – ПОДД).

(Исключение: ПОДДы, разрабатываемые в составе проектной документации объектов капитального строительства согласно Постановлению Правительства РФ от 16.02.2008 г. №87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию»);

- порядку их подготовки, согласования и утверждения.

### Действие Правил распространяется на:

- дороги;
- территории общего пользования, предназначенные для перемещения транспортных средств и (или) пешеходов (далее – дороги).

КСОДД разрабатывается специалистами по разработке КСОДД. ПОДД разрабатывается специалистами по разработке КСОДД и ПОДД (согласно Приказу Минтранса РФ от 29.12.2018 №487 «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и классификационных требований к ним»).

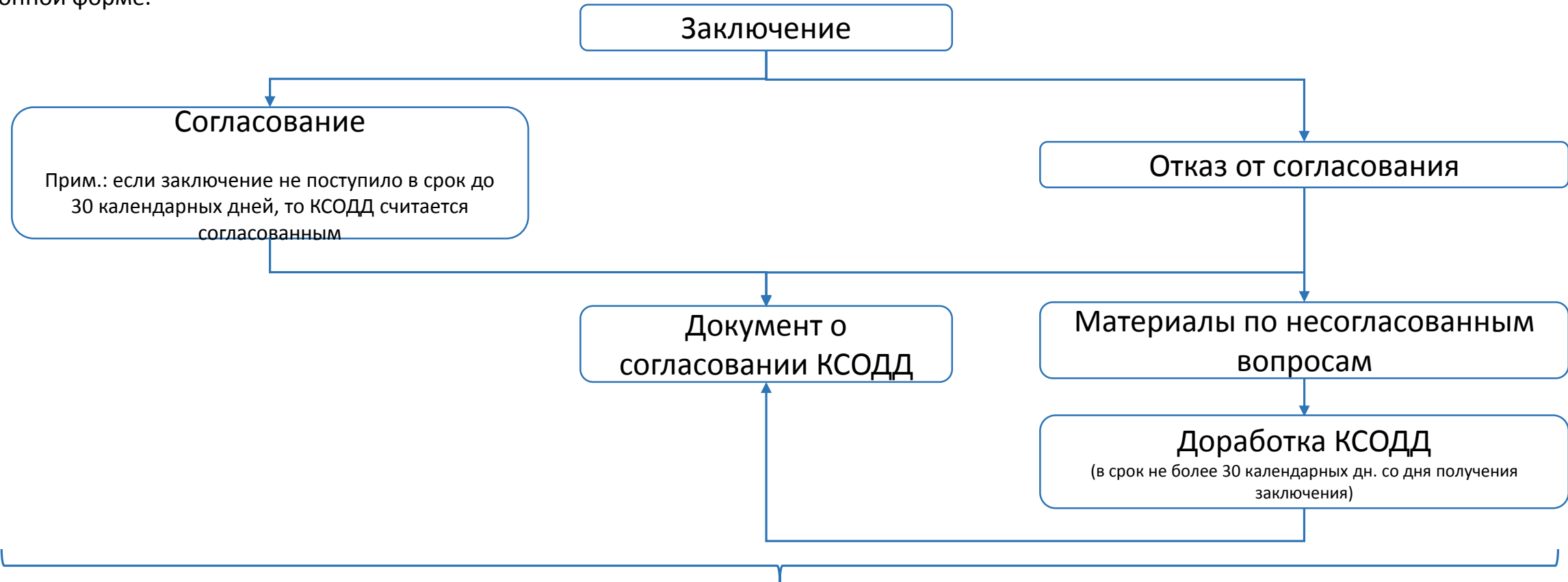
При разработке КСОДД и ПОДД учитывается **приоритет безопасности дорожного движения** по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов.



## II. 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 в письменной и электронной форме.



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



## II. 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.





## III. ТРЕБОВАНИЯ К СОСТАВУ И СОДЕРЖАНИЮ КСОДД

### СОСТАВ КСОДД

1

Паспорт  
КСОДД

2

Характеристика  
существующей  
дорожно-транспортной  
ситуации

3

Мероприятия  
по ОДД и очередность  
их реализации

4

Оценка объемов и  
источников  
финансирования  
мероприятий по ОДД

5

Оценка  
эффективности  
мероприятий по ОДД

В целях обеспечения эффективности ОДД и качества транспортного обслуживания населения на территории МО разработчиком КСОДД в составе КСОДД могут быть подготовлены предложения по корректировке документов, на основе которых осуществлялась подготовка КСОДД.

Данные предложения направляются разработчиком КСОДД в адрес органов местного самоуправления МО для принятия решения о целесообразности их реализации.



## IV. ТРЕБОВАНИЯ К ПОРЯДКУ ПОДГОТОВКИ, СОГЛАСОВАНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ ПОДД

ПОДД, разрабатываемые для автомобильных дорог **федерального значения** либо их участков, утверждаются:



федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, или подведомственными ему федеральными государственными учреждениями



в случаях, если автомобильные дороги переданы в доверительное управление Государственной компании «Российские автомобильные дороги», этой компанией.

ПОДД, разрабатываемые для автомобильных дорог **регионального или межмуниципального значения** либо их участков, утверждаются:



органами государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченными в области организации дорожного движения.

ПОДД, разрабатываемые для автомобильных дорог **местного значения** либо их участков, для иных автомобильных дорог либо их участков, расположенных в границах МО, утверждаются:



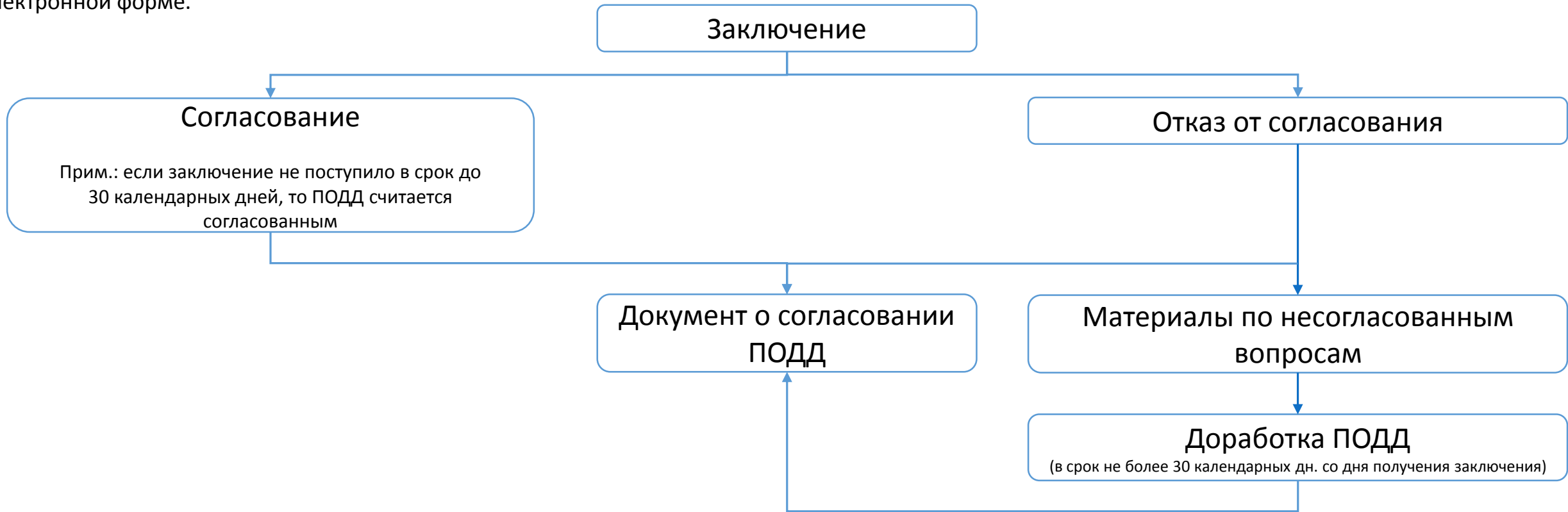
органами местного самоуправления или организациями, уполномоченными органами местного самоуправления в области организации дорожного движения.



## IV. ТРЕБОВАНИЯ К ПОРЯДКУ ПОДГОТОВКИ, СОГЛАСОВАНИЯ И УТВЕРЖДЕНИЯ ПОДД

Срок рассмотрения ПОДД не может превышать **30 календарных дней** со дня его поступления на согласование.

По итогам рассмотрения проекта ПОДД органы, рассматривающие ПОДД, предоставляют разработчику заключение на проект ПОДД в письменной и электронной форме.



Срок рассмотрения проектов ПОДД на период введения временных ограничения или прекращения движения ТС по дорогам на срок более суток:

- связанных с проведением работ по ремонту автомобильных дорог, не может превышать **5 рабочих дней**;



Внесение изменений в ПОДД должно осуществляться органом власти, утвердившим ПОДД, в срок **не более 60 календарных дней** (с направлением в течение 30 календарных дней в организации, согласовавшие ПОДД) **уведомления** о внесении указанных изменений на основании:

- изменившейся дорожно-транспортной ситуации,
- требования, предписания или представления, в том числе выданных:
  - ✓ подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации,
  - ✓ федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим федеральный государственный контроль в области организации дорожного движения,
  - ✓ органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющими региональный государственный контроль в области организации дорожного движения.



ПОДД в срок **не более 30 дней** со дня его 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.



### СОСТАВ ПОДД

1

анализ  
существующей  
дорожно-  
транспортной  
ситуации

2

проектные решения  
по организации  
дорожного  
движения

3

расчет объемов  
строительно-  
монтажных работ

4

оценка  
эффективности  
решений по  
организации  
дорожного движения

В состав ПОДД допускается включать иную информацию в зависимости от специфики разрабатываемого ПОДД, имеющуюся в составе документации по планировке территории или ранее разработанной документации по ОДД.





## V. ТРЕБОВАНИЯ К СОСТАВУ И СОДЕРЖАНИЮ ПОДД

Проектные решения по ОДД при разработке ПОДД для маршрутов или участков маршрутов движения крупногабаритных ТС включают следующие сведения:



схема и описание маршрута движения



порядок проезда поворотов, перекрестков, железнодорожных переездов, сужений проезжей части, участков с выездом на полосу встречного направления движения и с ограниченной видимостью с нанесенной на схему траекторией движения



характеристики и параметры ТС, участвующих в движении



места осуществления контрольных промеров габаритов искусственных сооружений и коммуникаций в процессе перевозки



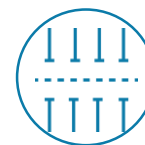
схема(ы) размещения и крепления груза



информация о необходимости полного или частичного перекрытия движения на участках дороги



график движения по маршруту с учетом интенсивности дорожного движения



места остановок и стоянок для отдыха и пропуска попутных (встречных) ТС



схемы организации движения и прикрытия на участках, имеющих ограниченную видимость, и места, указанные в графе «Особые условия движения» специального разрешения на движение по автомобильным дорогам ТС, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, утвержденного приказом Минтранса России от 24 июля 2012 г. № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам ТС, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов», с указанием расположения автомобилей сопровождения (прикрытия), схемы изменения ОДД

В соответствии с ч. 3 ст. 94 Федерального закона от 05.04.2013 № 44-ФЗ для проверки предоставленных Исполнителем результатов Работ, предусмотренных Контрактом, в части их соответствия условиям Контракта Заказчик обязан провести экспертизу

### ЭКСПЕРТИЗА ПРОЕКТОВ КСОДД

#### СИЛАМИ ЗАКАЗЧИКА

Создание экспертных групп из представителей органов власти, общественных объединений, заинтересованных организаций, представителей научных профильных организаций и т.д.

Требования по сдаче-приемке работ устанавливаются в государственном/муниципальном контракте, а по экспертизе проекта КСОДД, требуемым согласованиям могут быть установлены дополнительно

#### НЕЗАВИСИМЫЕ ЭКСПЕРТЫ

Необходимо устанавливать требования к экспертным организациям, включающие:

- требования к экспертам (например, образование, ученая степень, опыт работы, опыт проведения экспертиз);
- форму экспертизы

#### Предлагаемый состав формы экспертизы:

- 1 Время и место производства экспертизы;
- 2 Сведения об экспертной группе (состав экспертной группы) и/или эксперте (образование, ученая степень, опыт работы, должность и т.д.);
- 3 Основание производства экспертизы;
- 4 Сведения о лице, назначившем экспертизу;
- 5 Вопросы, поставленные перед экспертом;
- 6 Объекты исследований, представленные эксперту для производства экспертизы;
- 7 Оценка соответствия техническому заданию;
- 8 Экспертная оценка по предлагаемой матрице критериев оценки КСОДД
- 9 Выводы по объекту экспертизы, предложения и замечания, рекомендации для Заказчика
- 10 Заверение подписью эксперта/членов экспертной группы



# ОЦЕНКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## МАТРИЦА КРИТЕРИЕВ ОЦЕНКИ КАЧЕСТВА ПРОЕКТА КСОДД



1) Комплектность собранных и проанализированных данных	Натурное обследование транспортных, пассажирских, пешеходных, велосипедных потоков, проведение социологического опроса	Оценка существующей улично-дорожной и маршрутной сети, мест генерация и поглощения транспортных потоков, объектов грузогенерации и грузопоглощения	Анализ документов территориального и стратегического планирования	Анализ статистики ДТП
2) Оценка прогноза транспортного спроса в увязке с документами транспортного планирования и документами стратегии социально-экономического развития	Прогноз численности населения с трендами демографического развития муниципального образования и новым жилищным строительством	Прогноз численности рабочих мест в увязке с общей конъюнктурой развития региона, инвестиционной политикой и т.д.	Прогноз подвижности населения с учетом социально-экономических прогнозных данных, документов градостроительного и территориального развития и роста РВП	Оценка пространственно-временной структуры транспортного спроса
3) Оценка качества инструмента принятия решения (выбора мероприятий)	Соответствие модельных расчетных значений существующему положению (коэффициент GEN, коэффициент корреляции, средняя относительная ошибка и т.д.)		Чувствительность модели к вносимым изменениям	
4) Оценка вариантов проектирования, целевых показателей и индикаторов, используемых для выбора оптимального варианта проектирования	Выбор целевых показателей и индикаторов в увязке с документами стратегического и программного планирования региона	Набор мероприятий, обоснованный выявленной потребностью региона	Оценка стоимости и значений индикаторов каждого из вариантов	Соответствие выбранного варианта проектирования документам стратегического планирования муниципального образования
5) Расчет экономической эффективности	Использование конкурентоспособных цен	Определение объема работ	Оценка социальной значимости проекта	
6) Оценка соответствия КСОДД действующим нормативным правовым и нормативно-техническим документам РФ				



## Пункт 7 статьи 11 443-ФЗ

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

К документации по ОДД относятся **только** КСОДД и ПОДД

Мероприятия, предусмотренные документацией по организации дорожного движения, являются обязательными для исполнения



# Контроль исполнения прочих подзаконных документов по организации дорожного движения

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 ноября 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 Министра России от 16 ноября 2012 г. №402»

Приказ Минтранса России от 25.03.2019 № 87 «Об утверждении нормативов финансовых затрат бюджетов субъектов Российской Федерации на выполнение работ и оказание услуг по реализации мероприятий по организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения»

Приказ Минтранса России «Об утверждении **нормативов финансовых затрат** на выполнение работ и услуг в области организации дорожного движения на автомобильных дорогах федерального значения **и правилах их расчета**»

Приказ от 29.12.2018 № 487 «Об утверждении перечня профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, и квалификационных требований к ним»



Решения о создании парковок общего пользования на территориях общего пользования в границах элемента планировочной структуры, застроенного многоквартирными домами, принимаются органами местного самоуправления в соответствии с утвержденной документацией по планировке территории, а также с учетом мнения собственников помещений в данных многоквартирных домах, расположенных на земельных участках, прилегающих к таким территориям общего пользования. Выявление и учет мнения собственников помещений в многоквартирных домах, а также установление границ элемента планировочной структуры осуществляется в порядке, предусмотренном муниципальными нормативными правовыми актами.

Решения о создании парковок общего пользования в границах земельного участка, относящегося к общему имуществу собственников помещений в многоквартирном доме, принимаются в соответствии с жилищным законодательством и земельным законодательством.





Реестр парковок общего пользования представляет собой общедоступный информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований.

Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом субъекта Российской Федерации, уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.



Установка ограждений и иных конструкций, препятствующих использованию парковок общего пользования, за исключением платных парковок, не допускается.

Организация въезда транспортных средств на парковку общего пользования и выезда с нее, движение транспортных средств на парковке общего пользования должны осуществляться в соответствии с проектом организации дорожного движения.

Пользователи парковок общего пользования при размещении транспортных средств обязаны соблюдать правила пользования парковками общего пользования, установленные владельцами парковок. Владельцы парковок общего пользования обязаны размещать правила пользования парковками общего пользования в общедоступных местах для ознакомления.

Контроль за соблюдением правил пользования парковками общего пользования осуществляется владельцами таких парковок.



Законом субъекта Российской Федерации могут быть запрещены платные парковки на территориях, непосредственно прилегающих к объектам спорта, зданиям, в которых размещены образовательные организации, в том числе дошкольные образовательные организации, медицинские организации государственной и муниципальной систем здравоохранения, организации культуры, органы государственной власти, органы местного самоуправления и организации, предоставляющие государственные и муниципальные услуги, а также на земельных участках, относящихся в соответствии с жилищным законодательством к общему имуществу многоквартирных домов.

Законом субъекта Российской Федерации могут быть установлены периоды времени суток, а также выходные и нерабочие праздничные дни, когда платные парковки, расположенные на землях, находящихся в государственной или муниципальной собственности, используются бесплатно.

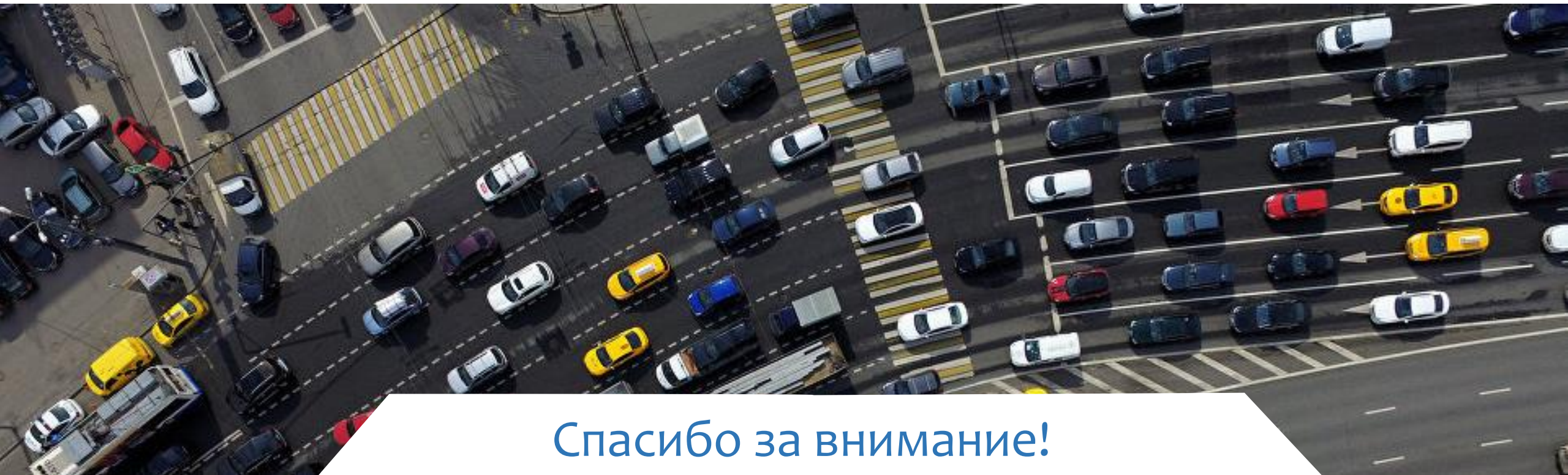
Право бесплатного пользования платной парковкой предоставляется в соответствии с законодательством Российской Федерации, законодательством субъектов Российской Федерации. Владелец платной парковки вправе устанавливать дополнительные категории пользователей платной парковки, категории транспортных средств, которым предоставляется право бесплатного или льготного пользования платной парковкой.



Органы государственной власти субъекта Российской Федерации, органы местного самоуправления обязаны осуществлять информирование населения о подготовке указанными органами решения о создании и использовании платных парковок посредством размещения соответствующей информации в периодических печатных изданиях, учрежденных органами государственной власти, органами местного самоуправления для опубликования (обнародования) официальных материалов и сообщений, нормативных правовых и иных актов, а также посредством размещения не позднее чем за тридцать дней до начала пользования платными парковками на своих официальных сайтах в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" следующей информации:

1. обоснование необходимости пользования платными парковками, основные проблемы в сфере дорожного движения, которые планируется решить посредством введения платы за пользование парковками общего пользования;
2. дата начала пользования платными парковками;
3. предполагаемые зоны платных парковок на территориях субъекта Российской Федерации, муниципального образования;
4. порядок пользования платными парковками;
5. размер и порядок осуществления оплаты за пользование парковками.





Спасибо за внимание!

Межрегиональная общественная организация  
"Координационный совет по организации  
дорожного движения"

101000, г. Москва, Уланский пер., д. 14, корп. А  
Тел./факс: +7-985-991-84-54  
E-mail: [ksodd@ksodd.ru](mailto:ksodd@ksodd.ru)  
[www.ksodd.ru](http://www.ksodd.ru)