



КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ
ТАРУССКИЙ РАЙОН
АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
"ТАРУССКИЙ РАЙОН"

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

г.Таруса

3.12.2018г.

№ 673

**«Об утверждении комплексной
схемы организации дорожного движения»»**

В соответствии с Федеральным законом от 06.10.2003г. №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федеральным законом от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», с пунктом 4 «б» перечня Поручений Президента Российской Федерации и согласно положениям Приказа Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», администрация МР «Тарусский район», -

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить разработанную в соответствии с муниципальным контрактом от 22.10.2018г. №0137300013418000059 комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования муниципального района «Тарусский район» Калужской области (далее - Комплексная схема), согласно приложению.

2. Комплексная схема вступает в силу с даты подписания акта сдачи-приемки выполненных работ (с 29.11.2018г.)

2. Главам администраций поселений Тарусского района при подготовке и утверждении градостроительной документации, планировании и реализации мероприятий по организации дорожного движения, содержанию и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения, руководствоваться Комплексной схемой.

3. Настоящее постановление вступает в силу со дня его подписания.

4. Разместить настоящее постановление на официальном сайте администрации МР «Тарусский район», в сети интернет.

5. Контроль за исполнением настоящего постановления возлагается на Караулова И.Н, заместителя главы администрации МР «Тарусский район».

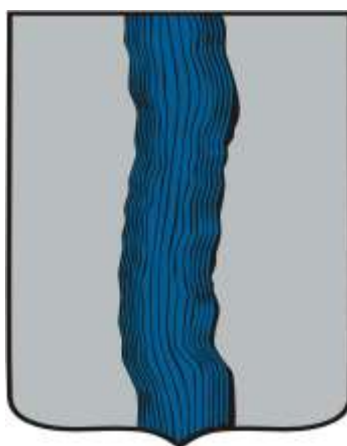
Глава администрации
МР «Тарусский район»



Е.М.Мальцев

**ПРИОРИТЕТНЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ
«БЕЗОПАСНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ»**

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ
МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН
«ТАРУССКИЙ РАЙОН»
КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ**



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
«ТАРУССКИЙ РАЙОН»
КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ**

**Орёл-Таруса,
2018**

**ПРИОРИТЕТНЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ
«БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ ДОРОГИ»**

**МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ
МУНИЦИПАЛЬНЫЙ РАЙОН
«ТАРУССКИЙ РАЙОН»
КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ**

УДК 656.13.072/.073

Инв. № _____

«УТВЕРЖДАЮ»

Глава администрации МР «Тарусский район» Калужской области

_____ Е.М. Мальцев

«_____» _____ 20__ года

«РАЗРАБОТЧИК

ИП Севостьянов А.Л.

_____ А.Л. Севостьянов

«_____» _____ 20__ года

ОТЧЕТ

о научно-исследовательской работе по муниципальному контракту

№0137300013418000059:

**«КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
«ТАРУССКИЙ РАЙОН» КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ»
(заключительный)**

Руководитель темы: _____ к.т.н., доцент А.Л. Севостьянов

Орёл-Таруса,
2018

СПИСОК ИСПОЛНИТЕЛЕЙ

№ п/п	Ф.И.О.	Ученая степень	Ученое звание
1	Севостьянов Александр Леонидович	Кандидат технических наук	Доцент
2	Липенков Александр Владимирович	Кандидат технических наук	Доцент
3	Гладких Роман Игоревич	Инженер	-

РЕФЕРАТ

Отчет 138 стр., 50 табл., 21 рисунка, 8 приложений, частей – 1, количество использованных источников – 14, этапов работы – 3.

АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА, АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, БЮДЖЕТ, ВЕЛОСИПЕДНАЯ ДОРОЖКА, ВИД ТРАНСПОРТА, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ, ИНВЕСТИЦИИ, ИНТЕНСИВНОСТЬ, МАРШРУТ, МОДЕЛЬ, ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ, ПЕШЕХОДНЫЙ ПОТОК, СХЕМА, СТРОИТЕЛЬСТВО, ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТОК

Объектом исследования являются дороги и территории общего пользования, предназначенные для перемещения транспортных средств и пешеходов.

Цель проекта – разработка программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории муниципального района «Тарусский район» Калужской области.

Задачи проекта:

- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;
- снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Методы исследования:

- анализ;
- натурное обследование;
- имитационное моделирование.

В работе определены характеристики функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры муниципального района «Тарусский район» Калужской области на текущий и плановый период до 2032 г.

Приведён анализ состояния муниципального района «Тарусский район» Калужской области в сфере транспорта, транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения, даны предложения и рекомендации их развитию. Разработан «Оптимальный» вариант мероприятий по организации дорожного движения, определены направления институциональных преобразований, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и развития транспортной инфраструктуры.

Область применения, степень внедрения: результаты работы применимы и подлежат внедрению на территории муниципального района «Тарусский район» Калужской области.

СОДЕРЖАНИЕ

Нормативные ссылки	9
Определения	12
Обозначения и сокращения	16
Введение	17
1 Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения	18
1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	18
1.1.1 Методы и средства получения исходной информации	18
1.1.2 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах	19
1.2 Анализ положения района в структуре пространственной организации РФ и субъекта РФ	26
1.3 Краткая историческая справка о районе	27
1.4 Анализ документов территориального планирования, документация по планировке территории, документов стратегического планирования	27
1.5 Социально-экономическая характеристика района, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса	32
1.5.1 Социально-экономическая характеристика района	32
1.5.2 Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта	37
1.6 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения	38
1.7 Характеристика функционирования и показатели работы транспорта	38
1.7.1 Железнодорожный транспорт	38
1.7.2 Автомобильный транспорт	38
1.7.3 Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД	39
1.7.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог и транспортного спроса	42
1.9 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации района, обеспеченность парковочными местами	64
1.10 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока	65
1.11.1 Железнодорожный транспорт	65
1.8.2 Автомобильный транспорт	65
1.9 Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения	73
1.10 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств	73
1.11 Анализ уровня безопасности дорожного движения	74
1.12 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	75
1.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры	75
1.13.1 Характеристика существующих условий	75
1.13.2 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры	76
1.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры	77

1.15 Оценка финансирования мероприятий по организации дорожного движения	78
2 Разработка транспортной модели	79
2.1 Построение сети. Ввод параметров, объектов УДС и транспортной инфраструктуры	79
2.2 Результаты моделирования	83
3 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов	89
3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития	89
3.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта	90
3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта	91
3.4 Прогноз развития дорожной сети	91
3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения	91
3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения	92
3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения	92
4 Принципиальные варианты организации дорожного движения, их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта	93
4.1 Принципиальные варианты по организации дорожного движения	93
4.1.1 Организация движения транспортных средств и пешеходов	93
4.1.2 Обустройство отдельных участков, пересечений и размещению искусственных сооружений	93
4.1.3 Обустройство наземных и внеуличных пешеходных переходов и их обустройству, обеспечению беспрепятственного передвижения инвалидов	93
4.1.4 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	93
4.1.5 Организация движения велосипедистов, размещение объектов инфраструктуры для такого движения	94
4.1.6 Организация скоростного режима движения транспортных средств, включая введение зональных ограничений на скоростной режим движения	94
4.1.7. Организация движения маршрутных транспортных средств, обустройству остановочных пунктов маршрутных транспортных средств	94
4.1.8 Организация пропуска или введению ограничений на движение транзитных транспортных средств	94
4.1.9 Организация реверсивного движения (при дополнительном обосновании)	94
4.1.10 Размещение и обустройство парковок (парковочных мест)	94
4.1.11 Размещение дорожных знаков, выполненных в соответствии с действующими стандартами Российской Федерации	94
4.1.12 Организация работы светофорных объектов, включая корректировку режимов их работы, введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог	95
4.1.13 Нанесение дорожной разметки	96
4.1.14 Координация работы светофорных объектов	96
4.1.15 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	96
4.1.16 Размещение искусственных неровностей	96
4.1.17 Устройство транспортных и пешеходных ограждений, направляющих устройств, островков безопасности	97
4.2 Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов по организации дорожного движения	100

4.3 Выбор предлагаемого к реализации варианта по организации дорожного движения _____	101
5 Перечень мероприятий по организации дорожного движения, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий _____	103
6 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения _____	107
7 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения _____	120
8 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории района _____	131
Заключение _____	132
Список использованных источников _____	133
Приложения _____	133

Нормативные ссылки

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, N 50, ст. 4873; 1999, N 10, ст. 1158; 2002, N 18, ст. 1721; 2003, N 2, ст. 167; 2004, N 35, ст. 3607; 2006, N 52 (ч. 1), ст. 5498; 2007, N 46, ст. 5553; N 49, ст. 6070; 2009, N 1, ст. 21; N 48, ст. 5717; 2010, N 30, ст. 4000; N 31, ст. 4196; 2011, N 17, ст. 2310; N 27, ст. 3881; N 29, ст. 4283; N 30 (ч. 1), ст. 4590, ст. 4596; 2012, N 25, ст. 3268; N 31, ст. 4320; 2013, N 17, ст. 2032; N 19, ст. 2319; N 27, ст. 3477; N 30 (ч. 1), ст. 4029; N 48, ст. 6165; N 52 (ч. 1), ст. 7002; 2014, N 42, ст. 5615).

- Федеральный закон от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, N 46, ст.5553; 2008, N 20, ст.2251; N 30 (ч.1), ст.3597; N 30 (ч.2), ст.3616; N 49, ст.5744; 2009, N 29, ст.3582; N 39, ст.4532; N 52 (ч.1), ст.6427; 2010, N 45, ст.5753; N 51 (ч.3), ст.6810; 2011, N 7, ст.901; N 15, ст.2041; N 17, ст.2310; N 29, ст.4284; N 30 (ч.1), ст.4590, 4591; N 49 (ч.1), ст.7015; 2012, N 26, ст.3447).

- Федеральный закон от 13 июля 2015 года №220-ФЗ «Федеральный закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ».

- Федеральный закон от 29 декабря 2017 года N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

- Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

- Постановление Правительства Калужской области от 11.10.2010 N 401 (в редакции Постановлений Правительства Калужской области от 24.12.2012 №657, от 05.03.2014 №149, от 15.02.2016 N 97) «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Калужской области».

- Постановление Правительства Калужской области от 4 декабря 2013 года N 652 Об утверждении государственной программы Калужской области «Развитие дорожного хозяйства Калужской области» (с изменениями на 11 сентября 2018 года) (в ред. Постановлений Правительства Калужской области от 18.12.2013 N704, от 01.04.2014 N 217, от 14.08.2014 N 477, от 11.12.2014 N 735, от 27.04.2015 N228, от 01.10.2015 N 552, от 30.11.2015 N 666, от 26.02.2016 N 123, от 31.05.2016 N 314, от 23.06.2016 N 350, от 27.12.2016 N 690, от 10.03.2017 N 104, от 11.05.2017 N 270, от 07.07.2017 N 394, от 06.10.2017 N 565, от 12.12.2017 N733, от 28.12.2017 N 803, от 21.02.2018 N 111 , от 29.03.2018 N 186, от 24.04.2018 N 254, от 11.07.2018 N 417, от 11.09.2018 N 547).

- Приказ Управления архитектуры и градостроительства Калужской области от 17 июля 2015 года N 59 «Об утверждении региональных нормативов градостроительного проектирования калужской области (в редакции Приказа Управления архитектуры и градостроительства Калужской области от 29.11.2016 N 150).

- ГОСТ 32729-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения упругого прогиба нежестких дорожных одежд для определения прочности.

- ГОСТ 32825-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений.

- ГОСТ 32965-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Интенсивность движения транспортного потока. Методы измерений.

- ГОСТ 33078-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием.

- ГОСТ 33101-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения ровности.

- ГОСТ 33220-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию.
- ГОСТ Р 50597-2017. Национальный стандарт Российской Федерации. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля.
- ГОСТ 3634-99 Люки смотровых колодцев и дождеприемники ливнесточных колодцев. Технические условия.
- ГОСТ 32758-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Временные технические средства организации дорожного движения. Технические требования и правила применения.
- ГОСТ 32759-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные тумбы. Технические требования.
- ГОСТ 32825-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения геометрических размеров повреждений.
- 13. ГОСТ 32843-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Столбики сигнальные дорожные. Технические требования.
- ГОСТ 32865-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации. Технические требования.
- ГОСТ 32866-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования.
- ГОСТ 32945-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования.
- 17. ГОСТ 32947-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Опоры стационарного электрического освещения. Технические требования.
- ГОСТ 32948-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Опоры дорожных знаков. Технические требования.
- ГОСТ 32953-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования.
- ГОСТ 32964-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля.
- ГОСТ 33078-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы измерения сцепления колеса автомобиля с покрытием.
- ГОСТ 33101-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные покрытия. Методы измерения ровности.
- ГОСТ 33128-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования.
- ГОСТ 33151-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения.
- ГОСТ 33176-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Горизонтальная освещенность от искусственного освещения. Технические требования.
- ГОСТ 33178-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Классификация мостов.
- ГОСТ 33181-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания.
- ГОСТ 33382-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Техническая классификация.
- ГОСТ 33385-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования.
- ГОСТ Р 52289-2004. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (с Изменениями N 1, 2).

- ГОСТ Р 50970-2011 Технические средства организации дорожного движения. Столбики сигнальные дорожные. Общие технические требования. Правила применения.
- ГОСТ Р 50971-2011 Технические средства организации дорожного движения. Свето-возвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения.
- ГОСТ Р 51256-2011 Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования.
- ГОСТ Р 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы, основные параметры, общие технические требования, методы испытаний.
- ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования.
- ГОСТ 32944-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования.
- ГОСТ 33150-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования.
- ОСТ 218.1.002-2003 Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования.
- СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги.
- СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.
- СП 113.13330.2012 Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99 (с изменением №1).
- ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог.
- Методологические рекомендации по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности граждан). – Письмо Госкомстата ОР-09-23/692 от 14.02.2002.
- Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения (утв. приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 г. N 43.

Определения

В настоящем отчете применены следующие определения:

граница городского, сельского населенного пункта: законодательно установленная линия, отделяющая земли городского или сельского населенного пункта от иных категорий земель;

земельный участок: часть поверхности земли, имеющая фиксированные границы, площадь, местоположение, правовой статус и другие характеристики, отражаемые в земельном кадастре и документах государственной регистрации;

зона (район) застройки: застроенная или подлежащая застройке территория, имеющая установленные градостроительной документацией границы и режим целевого функционального назначения;

городской узел: территория общественного назначения, формирующаяся на пересечении магистральных улиц общегородского значения;

примагистральная территория: территория, примыкающая к магистральным улицам общегородского значения на отрезках, соединяющих центр города с городским узлом или городские узлы между собой;

межмагистральные территории: территории, ограниченные красными линиями магистральных улиц общегородского значения, границами территорий городских узлов и примагистральных территорий;

улица, площадь: территория общего пользования, ограниченная красными линиями улично-дорожной сети города;

квартал: междуличная территория, ограниченная красными линиями улично-дорожной сети;

градостроительное зонирование: установление границ территориальных зон с регламентами их использования по функциональному назначению, параметрам застройки и ландшафтной организации;

пешеходная зона: территория, предназначенная для передвижения пешеходов, на ней не допускается движения транспорта за исключением специального, обслуживающего эту территорию;

хранение: пребывание автотранспортных средств, принадлежащих постоянному населению города, по месту регистрации автотранспортных средств;

парковка: временное пребывание на стоянках автотранспортных средств, принадлежащих посетителям объектов различного функционального назначения;

автостоянки: открытые площадки, предназначенные для хранения или парковки автомобилей. Автостоянки для хранения могут быть оборудованы навесами, легкими ограждениями боксов, смотровыми эстакадами. Автостоянки могут устраиваться внеуличными (в том числе в виде карманов при расширении проезжей части) либо уличными (на проезжей части, обозначенными разметкой);

гостевые стоянки: открытые площадки, предназначенные для парковки легковых автомобилей посетителей жилых зон;

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

гаражи: здания, предназначенные для длительного хранения, парковки, технического обслуживания автомобилей;

зеленая зона: территория лесного фонда, расположенная за пределами городской черты, занятая лесами и лесопарками, выполняющими защитные и санитарно-гигиенические функции и являющимися местом отдыха населения;

автомобильная дорога: это объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Автомобильные дороги в зависимости от вида разрешенного использования подразделяются на автомобильные дороги общего и необщего пользования.

К автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ (с изменениями и дополнениями) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» к автомобильным дорогам общего пользования относятся: дороги федерального значения, относящиеся к федеральной собственности, дороги регионального или межмуниципального значения, относящиеся к собственности субъектов Российской Федерации, дороги местного значения, относящиеся к муниципальной собственности.

Автомобильными дорогами общего пользования федерального значения:

- являются дороги, соединяющие столицу Российской Федерации – город Москву со столицами сопредельных государств, с административными центрами (столицами) субъектов Российской Федерации; дороги, включенные в перечень международных автомобильных дорог в соответствии с международными соглашениями Российской Федерации.

- могут быть: дороги, соединяющие между собой административные центры (столицы) субъектов Российской Федерации; дороги, являющиеся подъездными дорогами, соединяющими автомобильные дороги общего пользования федерального значения, и имеющие международное значение крупнейшие транспортные узлы (морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции), а также специальные объекты федерального значения; дороги, являющиеся подъездными дорогами, соединяющими административные центры субъектов Российской Федерации, не имеющие автомобильных дорог общего пользования, соединяющих соответствующий административный центр субъекта Российской Федерации со столицей Российской Федерации – городом Москвой и ближайшие морские порты, речные порты, аэропорты, железнодорожные станции.

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения утверждается Правительством Российской Федерации.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения являются автомобильные дороги общего пользования (включая улицы) поселений, муниципальных районов, городских округов.

Автомобильными дорогами общего пользования местного значения:

- поселений - являются автомобильные дороги общего пользования в границах населенных пунктов поселения;

- муниципальных районов - являются автомобильные дороги общего пользования в границах муниципального района;

городских округов - являются автомобильные дороги общего пользования в границах городского округа.

Перечни автомобильных дорог общего пользования местного значения поселения, муниципального района, городского округа могут утверждаться соответственно органами местного самоуправления поселения, муниципального района, городского округа.

К автомобильным дорогам не общего пользования относятся автомобильные дороги, находящиеся в собственности юридических лиц – организаций всех видов экономической деятельности.

протяженность сети путей сообщения: суммарная протяженность в километрах участков путей транспортного сообщения. Определяется по состоянию на фиксированную дату путем суммирования длин отдельных участков, образующих сеть.

перевезено грузов (объем перевозок грузов): количество грузов в тоннах, перевезенных транспортом. Учитывается по видам транспорта, сообщения, роду грузов, направлениям перевозок. Начальный момент процесса перевозок грузов отражается показателем «отправлено (отправление) грузов», конечный момент - показателем «прибыло (прибытие) грузов». Для отдельных организаций транспорта для характеристики всего объема работы применяется показатель «перевезено (перевозка грузов)», который определяется как сумма отправленных и принятых грузов от других организаций транспорта для перевозки. Единицей наблюдения в статистике перевозок грузов является отправка, т.е. партия груза, перевозка которой оформлена договором перевозки.

По всем видам транспорта, кроме автомобильного, **объем перевезенных грузов** показан по моменту отправления. На автомобильном транспорте учет перевезенных грузов осуществляется по моменту прибытия.

Единицы измерения перевозок позволяют измерить массу перевозимого груза и количество пассажиров. Общую массу перевозимых грузов измеряют в тоннах, а для отдельных отправок грузов и в килограммах. Расстояние перевозки отдельной партии груза или одного пассажира измеряется в километрах. Общий объем перемещения грузов измеряется в тонно-километрах, для чего вес партии груза умножается на расстояние перевозки.

грузооборот транспорта: объем работы транспорта по перевозкам грузов. Единицей измерения является тонно-километр. Исчисляется суммированием произведений массы перевезенных грузов в тоннах на расстояние перевозки в километрах. Грузооборот транспорта группируется по видам транспорта, сообщения, ширине колеи, роду грузов и другим признакам.

перевезено пассажиров: число пассажиров, перевезенных за определенный период времени. Учитывается по видам транспорта и видам сообщения. Единицей наблюдения в статистике перевозок пассажиров является пассажиро-поездка. Учет пассажиров на железнодорожном, автомобильном, городском электрическом транспорте определяется по моменту приобретения билета. Момент прибытия в статистике перевозок пассажиров на практике не используется. Данные по перевозке пассажиров приведены с учетом пассажиров, пользующихся правом бесплатного и льготного проезда.

пассажирооборот: характеризует перевозку пассажиров с учетом расстояний, на которые перевезены пассажиры. Единицей измерения является пассажиро-километр. Определяется путем суммирования произведений количества пассажиров по каждой позиции перевозки на расстояние перевозки; исчисляется отдельно по видам транспорта, сообщения и другим признакам.

наличие автомобилей: приводится по данным регистрирующих органов Министерства внутренних дел Российской Федерации. Учет ведется по типам (грузовые, пикапы и легковые фургоны, легковые, автобусы, автомобили специального назначения). Учет автомобилей по видам используемого топлива (бензин, дизельное и другие виды топлива), конструкции кузова (с бортовой платформой, самосвалы, грузовые фургоны, рефрижераторы, цистерны, лесовозы и прочие), грузоподъемности грузовых автомобилей, пассажироместимости автобусов ведется по крупным и средним организациям всех видов экономической деятельности.

грузовой автомобиль: дорожное механическое транспортное средство на жесткой раме, предназначенное исключительно или преимущественно для перевозки грузов.

К *грузовым* автомобилям относятся грузовые автомобили общего назначения (имеющие в качестве грузонесущей емкости открытые бортовые /без бортовые/ платформы) и специализированные.

К *специализированным грузовым* автомобилям относятся автомобили, конструкция грузонесущих емкостей которых предназначена для перевозки грузов определенных видов: самосвалы для перевозки сыпучих строительных и сельскохозяйственных грузов; фургоны для перевозки продовольственных, промышленных товаров, хлебобулочных изделий, мебели и

других грузов; фургоны с изотермическими кузовами и рефрижераторы для перевозки скоропортящихся продуктов в охлажденном или замороженном состоянии; цистерны для перевозки нефтепродуктов, химически активных жидкостей, технической и питьевой воды, молока и других жидких грузов, автобетоносмесители, авторастворовозы, цементовозы и прочие; автомобили для перевозки строительных конструкций (панелей, ферм, блоков и др.); лесовозы, трубовозы, плетевозы, контейнеровозы и др.

пикап и легковой фургон: малотоннажный грузовой или грузопассажирский автомобиль с кузовом, сконструированным на шасси легкового автомобиля.

Автобус: пассажирское дорожное механическое транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров, вместимостью *более восьми мест для сидения*, не считая места водителя.

Легковой автомобиль: пассажирский автомобиль вместимостью *до восьми мест для сидения*, не считая места водителя.

Данные по **перевозкам пассажиров и пассажирообороту** автобусного транспорта, приведены с учетом объемов перевозок пассажиров, выполненных на маршрутах регулярного сообщения автобусами и маршрутными такси в соответствии с расписанием отправления, согласованным с органом исполнительной власти Калужской области (органом местного самоуправления).

Количество лиц *с правом бесплатного проезда* устанавливается по справкам организаций о количестве выданных документов, на основании которых разрешен бесплатный проезд отдельных категорий граждан. Количество перевезенных пассажиров определяется из расчета 30 поездок в месяц для всех категорий лиц, пользующихся правом бесплатного проезда, или по данным обследования пассажиропотоков.

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 28.07.2012 г.) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» перевозки пассажиров в автобусах учитываются по видам сообщения:

внутригородские перевозки - перевозки, осуществляемые на маршрутах в пределах черты города (другого населенного пункта);

пригородные - перевозки, осуществляемые за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно;

междугородные - перевозки, осуществляемые за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 километров. В междугородные перевозки включаются внутриобластные, которые осуществляются на маршрутах, проходящих в пределах одной области, края, республики в составе России, межобластные - на маршрутах, проходящих по территории двух и более субъектов Российской Федерации.

международные - перевозки между Россией и странами СНГ и между Россией и странами дальнего зарубежья.

Обозначения и сокращения

В настоящем отчете применены следующие сокращения:

АЗС – автомобильная заправочная станция;
АССУД – автоматизированная система управления дорожным движением;
БДД – безопасность дорожного движения;
БУЗ – бюджетное учреждение здравоохранения;
ГП – городское поселение;
ДО – дошкольное образование;
ДПТ – дорожно-транспортное происшествие;
КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;
МБУЗ – муниципальное бюджетное учреждение здравоохранения;
МБУК – муниципальное бюджетное учреждение культуры;
МР – муниципальный район;
НПА – нормативный правовой акт;
ОДД – организация дорожного движения;
ПКиО – парк культуры и отдыха;
ПОДД – проект организации дорожного движения;
ПП – пешеходный поток;
ПСД – проектно-сметная документация;
СДК – сельский дом культуры;
СП – сельское поселение;
СТО – станция технического обслуживания;
ТП – транспортный поток;
ТС – транспортное средство;
ТСОДД – технические средства организации дорожного движения;
УДС – улично-дорожная сеть;
ФАП – фельдшерско-акушерский пункт.

Введение

Из послания Президента Федеральному собранию.¹ «...Для развития городов и посёлков, роста деловой активности, обеспечения «связанности» страны нам нужно буквально «прошить» всю территорию России современными коммуникациями.

Мы серьёзно обновили федеральные автомобильные трассы. Теперь нужно привести в порядок региональные и местные дороги. Я сейчас не буду называть цифры, но я об этом знаю. Федеральные трассы действительно в значительной степени приведены в порядок. Чуть хуже дело обстоит с региональными. А местные – это вообще никуда не годится. Обращаюсь к руководителям регионов и городов: состояние дорог должно быть постоянно в центре вашего внимания. Нужно наращивать качество и объёмы дорожного строительства, использовать для этого новые технологии и решения, инфраструктурную ипотеку, контракты жизненного цикла.

И конечно, наша важнейшая задача – повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП.

В общей сложности в предстоящие шесть лет необходимо практически удвоить расходы на строительство и обустройство автомобильных дорог России, направить на эти цели более 11 триллионов рублей из всех источников. Это много, имея в виду, что в 2012 – 2017 годах мы на эти цели направили 6,4 триллиона рублей, тоже большая цифра, но нужно 11...».

Сложившаяся ситуация с организацией и безопасностью дорожного движения определяет необходимость совершенствования как существующей государственной системы организации и безопасности дорожного движения, так и региональной.

Система организации и безопасности дорожного движения на современном уровне экономического развития должна представлять собой сложную, и в то же время гибкую систему, состоящую из определенного количества разнородных элементов и подсистем, подчиненных общей цели: повышению уровня организации и безопасности дорожного движения.

Самое сложное условие для достижения сбалансированного функционирования системы организации и безопасности дорожного движения – исследование социальных, организационных, технических и экономических аспектов. Поэтому разработка КСОДД будет определять стратегическую политику по формированию организационных и экономических механизмов управления социально-экономической системой, связанной с организацией и безопасностью дорожного движения.

КСОДД муниципального района «Тарусский район» Калужской области – это, прежде всего, инструмент управления организацией и безопасностью дорожного движения на долгосрочную перспективу, где все факторы развития представлены в единой системной взаимосвязи.

Работа основывается на общих принципах, основных требованиях и генеральных направлениях государственной Концепции перехода Российской Федерации к модели устойчивого развития.

КСОДД района разработана в соответствии с требованиями законодательства о градостроительной деятельности, законодательства Российской Федерации об автомобильных дорогах, о дорожной деятельности и об организации дорожного движения, законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения, законодательства Российской Федерации о пожарной безопасности, законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности, законодательства в области охраны окружающей среды, законодательства о техническом регулировании, а также требованиям региональных и муниципальных НПА.

ИП Севостьянов А.Л., кандидат технических наук, доцент выполнил разработку КСОДД в соответствии с муниципальным контрактом № 0137300013418000059.

¹ Послание Президента Федеральному собранию / 1 марта 2018 года / <http://kremlin.ru/events/president/news/56957>

1 Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения

1.1 Сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных, необходимых для разработки проекта. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

1.1.1 Методы и средства получения исходной информации

В отечественной, и тем более зарубежной практике известно большое количество методов исследования, сбора и систематизации исходных данных для составления КСОДД – начиная от простейших, выполнение которых доступно одному исследователю без специального оборудования, и заканчивая трудоемкими, требующими применения специальных высокотехнологичных приборов и передвижных лабораторий. Многообразие методов объясняется с одной стороны множеством задач, решаемых с помощью ОДД, а с другой, постоянным развитием технической базы для сбора исходных данных.

При разработке КСОДД использовался следующий комплекс методов исследования характеристик и условий дорожного движения:

- Анализ (изучение документов, планов, графиков, программ);
- Натурные обследования;
- Моделирование дорожного движения, в том числе физическое, математическое и имитационное.

Анализ документов – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию (иначе такой тип исследования называют камеральным).

При разработке КСОДД анализу были подвержены следующие материалы и документы:

- Схема территориального планирования муниципального района «Тарусский район» Калужской области;
- Документация по планировке территории (правила землепользования и застройки, проекты планировки территории, проекты межевания территории);
- Документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на уровне муниципальных образований муниципального района «Тарусский район» Калужской области, программы комплексного развития транспортной инфраструктуры сельских поселений.
- Материалы инженерных изысканий, результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
- Общие сведения о территории муниципального образования: размер территории, функциональное зонирование; транспортная значимость территории, ее связанность с прилегающими территориями; численность населения с динамикой за последние пять лет; основные топографические данные (максимальный перепад высот, предельные уклоны на дорогах); климатические условия (продолжительность сохранения снежного покрова, среднее количество осадков в году, максимальные и минимальные температуры воздуха); основные экологические характеристики (уровень шума, концентрация вредных веществ в атмосфере);
- Характеристика дорог, дорожных сооружений: планировочная организация сети дорог на текущий период и на расчетный срок разработки документации по ОДД; общая протяженность дорог, в том числе с твердым покрытием; технические параметры дорог (тип дорожного покрытия, ширина проезжей части, наличие разделительных полос, защитных полос, велосипедных полос и дорожек, тротуаров, ширина в красных линиях, продольные уклоны, наличие и характеристика искусственного освещения); наличие и характеристика дорожных обходов территории, характеристика дорожных подходов к территории муниципального образования; расположение и характеристика мостов, путепроводов, железнодорожных переездов, внеуличных пешеходных переходов; сведения о сетях инженерно-технического обеспечения (ливневая канализация, водопровод, канализация, электро- и телефонные кабели, теплопроводы);

- Характеристика транспортной инфраструктуры: характеристика муниципального образования (территории) как транспортного узла (внешние объекты тяготения транспортных потоков и размещение основных объектов тяготения транспортных средств на территории, в отношении которой осуществляется разработка документации по ОДД); численность парка автомобилей, отношение численности парка автомобилей к численности жителей за последние пять лет, в том числе по категориям транспортных средств (грузовые, легковые, автобусы); сведения по интенсивности дорожного движения, уровню загрузки дорог движением, скорости сообщения и доли транзитного движения; общие данные по движению маршрутных транспортных средств, включающие в себя: схему маршрутов, вид транспорта, вид подвижного состава, суточный выпуск транспортных средств на линию, минимальный интервал движения на маршруте, расположение станций метрополитена и (или) пассажирского железнодорожного транспорта (при наличии); назначение, емкость и расположение парковок (парковочных мест);

- Документы и данные по ОДД: размещение и наименование технических средств ОДД (дорожные знаки и разметка, светофоры, дорожные и пешеходные ограждения, направляющие устройства, дорожные контроллеры, детекторы транспорта, островки безопасности, искусственные неровности); ПОДД; интенсивность движения транспортных средств и пешеходов;

Документы и данные о ДТП.

Натурные обследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения в течение определенного периода времени. В настоящее время натурные исследования являются самым распространенным видом получения исходных данных о характеристиках дорожного движения. Они подразделяются на активные и пассивные. При пассивном исследовании наблюдатель не вмешивается в процесс движения, т. е. получает характеристики существующего положения. На этом этапе применялись стационарные посты (обычно на перегонах или пересечениях), на которых фиксировались параметры ТП и ПП с помощью различных способов.

На практике² используются два основных способа сбора информации о ТП и ПП:

- Автоматизированный метод учета интенсивности движения (Определение интенсивности движения с применением различного рода переносного или стационарно установленного оборудования, позволяющего автоматически фиксировать, подсчитывать и сохранять данные о проходящих транспортных средствах);

- Визуальный метод учета интенсивности движения (Определение интенсивности движения визуальным наблюдением и фиксированием вручную или на электронных носителях количества транспортных средств, проходящих по автомобильной дороге).

В процессе активного исследования наблюдатель использует методы ОДД и проводит активный эксперимент с целью получения новых характеристик ТП и ПП.

Моделирование дорожного движения базируется на использовании математических методов для описания всех характеристик транспортной системы. В рамках создания КСОДД применялись различные способы моделирования ТП и ПП, такие как:

- Имитационный, заключающийся в моделировании локальных объектов транспортной системы;

- Прогнозный, предусматривающий моделирование усредненных характеристик транспортной системы.

1.1.2 Подготовка и проведение натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока в ключевых транспортных узлах

Натурное обследование УДС проводится с целью получения актуальной информации о существующем состоянии сети (данных о дорожном полотне, его размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах и других элементах улич-

² ГОСТ 32965- 2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока.

но-дорожной сети). Полученная информация являлась основой для транспортного моделирования и разработки программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

Данные натурного обследования УДС Тарусского муниципального района, которое проводилось с использованием устройства контроля геометрических параметров автомобильной дороги позволяющего снимать основные геометрические параметры УДС.

Обследование интенсивности и состава транспортных потоков на УДС муниципального района «Тарусский район» Калужской области проводилось в следующей последовательности:

- Определены основные автомобильные дороги;
- Определялись ключевые места движения ТП и ПП на этих дорогах;
- Проводилось натурное обследование интенсивности и состава ТП и ПП.

Для проведения содержательных натуральных замеров ТП и ПП предварительно проводилось районирование территории района, заключающееся в разделении её на условные (транспортные) районы, отличающиеся параметрами УДС и спросом на передвижения. В качестве границ районов принимались естественные и искусственные рубежи, затрудняющие связи между транспортными районами. Такое районирование позволило определить ключевые точки, необходимые для проведения обследования интенсивности дорожного движения и состава ТП для последующего анализа транспортной ситуации на обследуемой территории.

Определение точек проводилось на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику транспортного потока на УДС в целом и (или) на УДС конкретного условного района. Иначе, «ключевые места» УДС. В перечень обследования были включены пересечения, через которые проходят транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками, где движение наиболее плотное на протяжении всего дня. Количество и состав ключевых мест УДС для натурного обследования было согласовано с Заказчиком.

Проведение вышеуказанных мероприятий позволило приступить к обследованию интенсивности и состава ТП и ПП.

В работе был применён визуальный метод учета интенсивности движения.³

Метод основан на визуальном наблюдении и фиксировании количества транспортных средств, проходящих по автомобильной дороге.

Порядок подготовки к проведению учета интенсивности движения

При проведении учета интенсивности движения в работе выполнено следующее:

- сформирован реестр пунктов учета интенсивности движения с учетом требований технического задания на разработку КСОДД, который включал категорию и наименование автомобильной дороги, идентификацию пункта учета, тип пункта учета; месторасположение границ перегонов и дополнен дорожной картой района на которой отмечены места дислокации пунктов учета;
- разработан календарный график учета интенсивности движения по каждому пункту учета;
- сформированы и обучены группы по учету интенсивности движения;
- заготовлены формы для внесения информации при учете интенсивности движения и канцелярские товары;
- определены места учета интенсивности движения.

Порядок проведения учета интенсивности движения

Учет интенсивности движения проводится в светлое время суток непрерывно в течение не менее 4 ч.

³ ГОСТ 32965 – 2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока.

Учет интенсивности движения осуществлялся с помощью видеофиксации, которая проводилась в два этапа:

- этап 1 – видеофиксация ТП и ПП, позволяющая идентифицировать типы, конструктивные и технические особенности всех транспортных средств, движущихся в потоке;
- этап 2 - определение интенсивности движения по видеофайлам визуальным методом.







Учет интенсивности движения осуществляется по каждому часу в отдельности, типы транспортных средств, которые подвергались учету, приведены в таблице 1. Категории транспортных средств, подлежащих учету в таблице 2.

Таблица 1 – Типы транспортных средств, подлежащих учету

Группа транспортного средства	Тип транспортного средства
1	Мотоциклы
2	Легковые автомобили и небольшие грузовики (фургоны)
3	Легковые автомобили с прицепом
4	Грузовики, небольшие тяжелые грузовики, малые автобусы
5	Автопоезда (тягач с прицепом или полуприцепом)
6	Автобусы

Таблица 2 – Категории транспортных средств, подлежащих учету

Категория* транспортного средства	Рисунок	Тип транспортного средства
А		Мотоциклы
В	 	Легковые автомобили, небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом и без него
С	 	Двухосные грузовые автомобили
		Трехосные грузовые автомобили
		Четырехосные грузовые автомобили
		Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом)
		Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом)
		Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)

Категория* транспортного средства	Рисунок	Тип транспортного средства
		Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)
		Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)
		Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом)
		Шестиосные седельные автопоезда
		Автомобили с семью и более осями и другие
D		Автобусы

*Категория А - механические транспортные средства, имеющие не более трех колес (мотоциклы с коляской или без коляски, включая мотороллеры и трехколесные мотоциклы), см. таблицу Б.1.

Категория В - пассажирские и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности (автомобили, включая грузо-пассажирские автофургоны, с количеством мест для сидения не более девяти, включая место водителя, и легкие автофургоны, допустимая максимальная масса которых не превышает 3,5 т). Пассажирские и грузовые транспортные средства малой грузоподъемности учитываются независимо от наличия или отсутствия прицепов, включая жилые прицепы и транспортные средства для отдыха.

Категория С - грузовые дорожные транспортные средства (грузовые автомобили, допустимая максимальная масса которых превышает 3,5 т; грузовые автомобили с одним или несколькими прицепами; тягачи с полуприцепами и одним или несколькими прицепами; тягачи без прицепов и полуприцепов) и специализированные транспортные средства (сельскохозяйственные трактора, специализированные транспортные средства, такие как самоходные дорожные катки, бульдозеры, автокраны, автоцистерны армейского образца и другие дорожные механические транспортные средства, не указанные в других пунктах).

Категория D - городские автобусы, автобусы дальнего следования и троллейбусы.

Легкие механические транспортные средства - транспортные средства, относящиеся к категориям А и В.

Тяжелые механические транспортные средства - транспортные средства, относящиеся к категориям С и D.

Полученные данные обрабатывались в программе ЭВМ «Программное средство прогнозирования интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования для формирования и оценки регионального транспортного баланса», автор и правообладатель руководитель данной темы Севостьянов А.Л.

Результаты обследования приведены ниже на соответствующих рисунках настоящего отчета, и использованы в дальнейшем при оценке транспортного спроса, определенного на основе макромоделей муниципального района «Тарусский район» Калужской области.

Для имитационного моделирования ключевых транспортных узлов на территории муниципального района «Тарусский район» Калужской области использовались данные, полученные в результате натурного обследования в данном этапе работы, а также проводилось дополнительное обследование с целью выбора и определения параметров ключевых транспортных потоков.

Перечень ключевых транспортных узлов, выбранных для моделирования и утвержденных Заказчиком, представлен в таблице 3.

Таблица 3 – Перечень ключевых транспортных узлов

№	Наименование транспортного узла
1	Пересечение улиц «Карла Либкнехта – Розы Люксембург»
2	Пересечение улиц «Луначарского – Ленина»

На рисунке 1 представлена схема расположения ключевых транспортных узлов для моделирования.

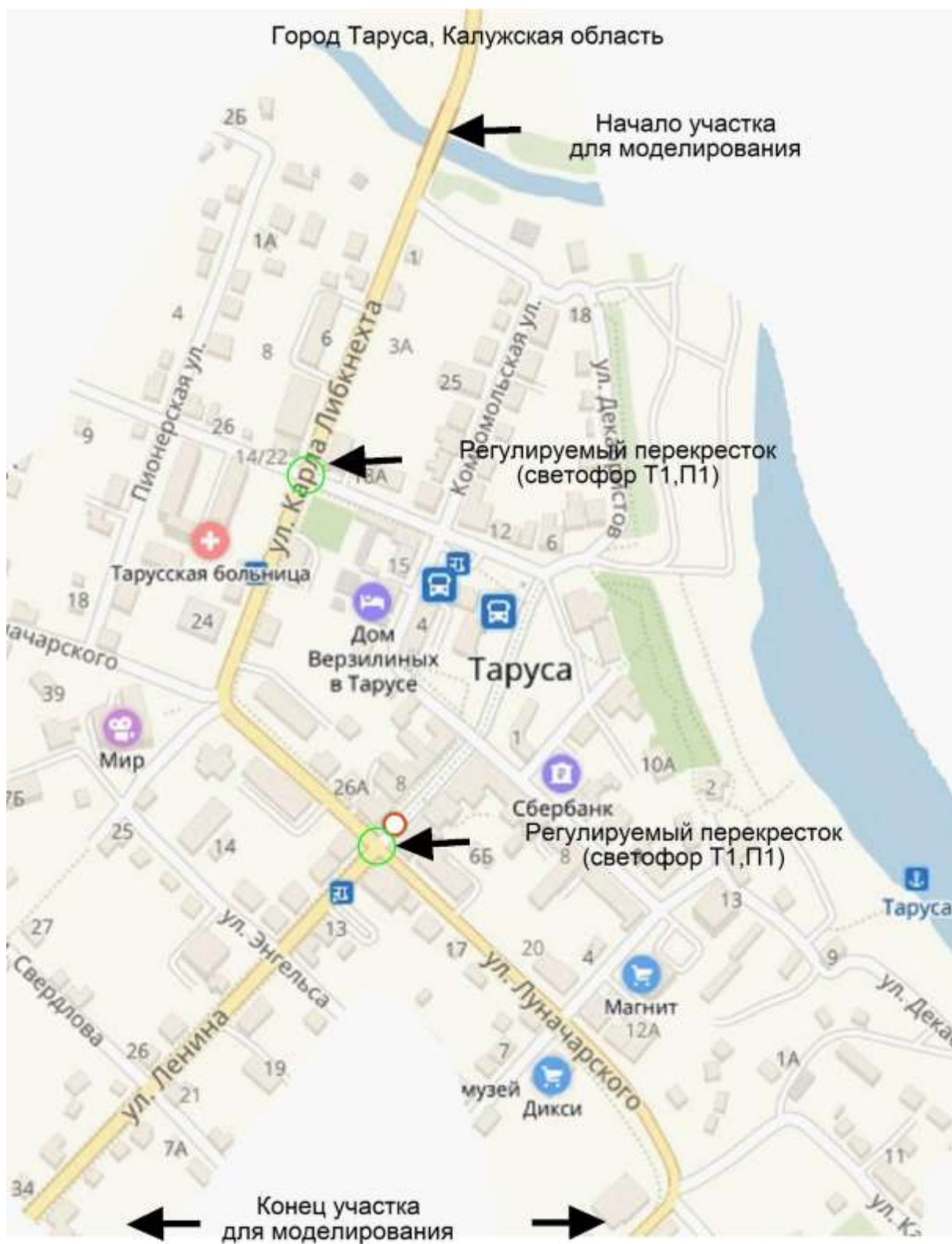


Рисунок 1 – Схема расположения ключевых транспортных узлов для моделирования

Ключевой транспортный узел № 1 пересечение улиц «Карла Либкнехта – Розы Люксембург»

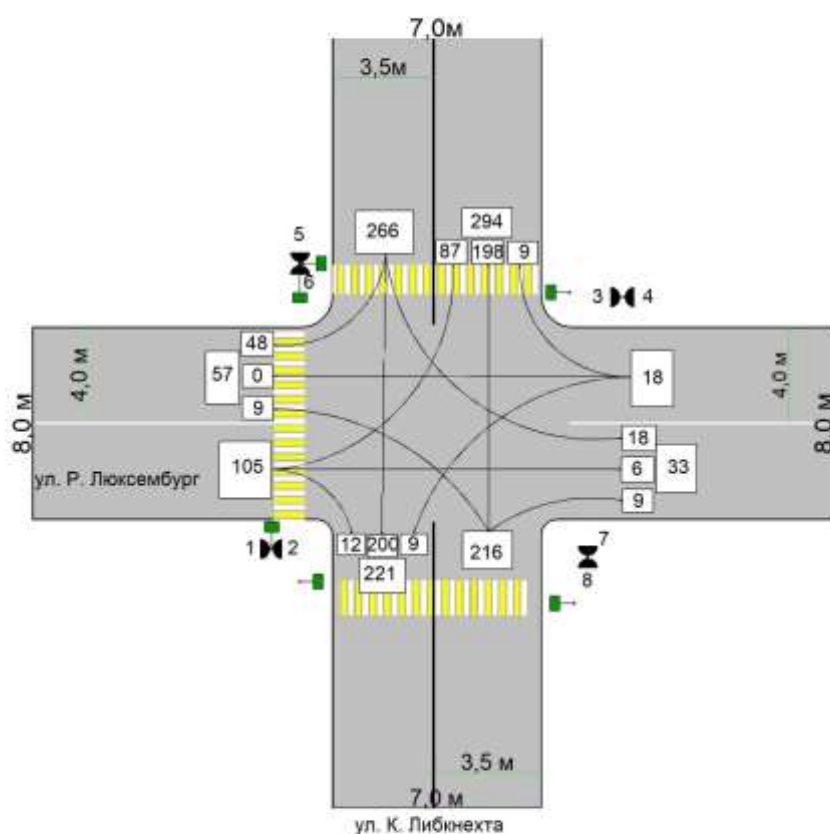
Таблица 4 – Пересечение улиц «Карла Либкнехта – Розы Люксембург»



Фото 1

Фото 2

Пересечение "ул. Карла Либкнехта - ул. Розы Люксембург"



ПРИМЕЧАНИЕ

1. Светофоры 1,2,3,4 фаза зеленого - 28 сек, красный - 30 сек.
2. Светофоры 5,6, 7,8 фаза зеленого - 33 сек, красный - 28 сек.
3. Цикл 70 сек, зеленый мигающий 3 сек, сочетание красный-желтый - 3 сек.
4. Интенсивность авто/час. В курортный период интенсивность выше на 30 процентов.
5. Требование, при моделировании учесть пешеходную фазу 14 секунд для перехода пешеходов со всех направлений

Рисунок 2 – Результаты обследования ключевого транспортного узла №1⁴

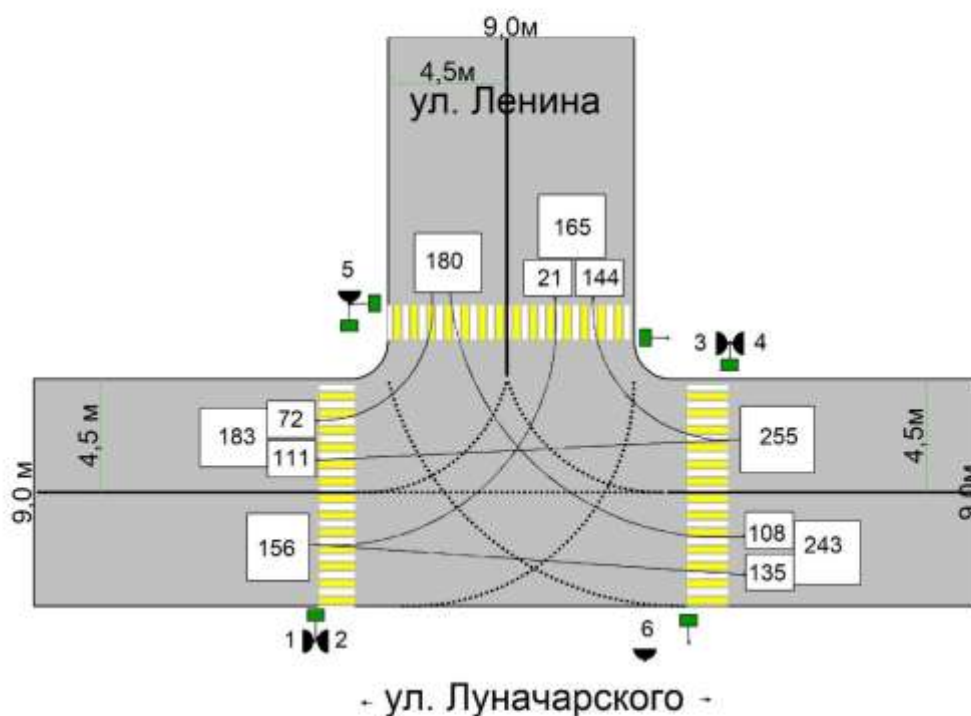
⁴ По ГОСТ 32965 – 2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока.

Ключевой транспортный узел №2 пересечение улиц «Луначарского – Ленина»

Таблица 5 – Пересечение улиц «Луначарского – Ленина»



Пересечение "ул. Луначарского - ул. Ленина"



ПРИМЕЧАНИЕ

1. Светофоры 1,2,3,4 фаза зеленого - 21 сек, красный - 33 сек.
2. Светофоры 5,6 фаза зеленого - 33 сек, красный - 21 сек.
3. Цикл 60 сек, зеленый мигающий 3 сек, сочетание красный-желтый - 3 сек.
4. Интенсивность авто/час., в курортный период интенсивность выше на 30 процентов.
5. Требование, при моделировании учесть пешеходную фазу 14 секунд для перехода пешеходов со всех направлений

Рисунок 3 – Результаты обследования ключевого транспортного узла №2⁵

⁵ По ГОСТ 32965 – 2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока.

1.2 Анализ положения района в структуре пространственной организации РФ и субъекта РФ

Калужская область - субъект Российской Федерации. Входит в состав Центрального федерального округа, образована в 1944 году.

Калужская область расположена в центральной части Восточно-Европейской равнины. Территория региона находится между Среднерусской (со средними высотами в пределах региона выше 200 м и максимальной отметкой 275 м на юго-востоке области), Смоленско-Московской возвышенностями и Днепровско-Деснинской провинцией.

Большую часть области занимают равнины, поля и леса с разнообразным растительным и животным миром. Центр области расположен на Барятинско-Сухиничской возвышенности. В западной части области в пределах ледниковой равнины выделяется Спас-Деменская гряда. Южнее неё расположена возвышенная задровая равнина, входящая в состав Брянско-Жиздринского полесья, средние высоты которого составляют до 200 м. На северо-западе области - моренная равнина с озо-камовыми образованиями.

С севера на юг Калужская область протянулась более чем на 220 км от 53°30' до 55°30' северной широты, с запада на восток - на 220 км. Площадь территории составляет 29,777 тыс. км². Через территорию области проходят важнейшие международные автомобильные и железнодорожные магистрали: Москва - Калуга - Брянск - Киев - Львов - Варшава. Калужская область граничит с Брянской, Смоленской, Московской, Тульской, Орловской областями, городом Москва (с 1 июля 2012 года).

В области 311 муниципальных образований, в том числе 24 района, 2 городских округа, 26 городских и 259 сельских поселений. Самый большой по площади - Ульяновский район, самый маленький - Тарусский.

Города Калужской области: Калуга, Балабаново, Белоусово, Боровск, Ермолино, Жиздра, Жуков, Киров, Козельск, Кондрово, Кремёнки, Людиново, Малоярославец, Медынь, Мещовск, Мосальск, Обнинск, Сосенский, Спас-Деменск, Сухиничи, Таруса, Юхнов.

Муниципальное образование муниципальный район «Тарусский район» (Далее Тарусский район, район) - административно-территориальная единица (район) и муниципальное образование (муниципальный район) в Калужской области России.

Административный центр - город Таруса.

Район расположен на северо-востоке Калужской области. Район граничит с Жуковским, Малоярославецким, Ферзиковским районами Калужской области; на северо-востоке - с Серпуховским муниципальным районом Московской области; на востоке и юго-востоке - с Алексинским и Заокским районами Тульской области. Площадь 715 км² (самый маленький район области).

Основные реки - Ока, Таруса.

Тарусский район как административно-территориальная единица включает 11 административно-территориальных единиц: 1 город, 8 сёл и 2 деревни⁶⁷, как муниципальное образование со статусом муниципального района — 11 муниципальных образований, в том числе 1 городское и 10 сельских поселений⁸.

Через район проходит автомобильная дорога регионального значения Калужской области в границах Тарусского района 29 ОП РЗ 29К-027 Калуга – Ферзиково-Таруса-Серпухов, связывающее районный центр с Калугой и Серпуховом.

⁶ Закон Калужской области «Об административно-территориальном устройстве Калужской области» (с изменениями на 7 декабря 2012 года).

⁷ http://old.admoblkaluga.ru/New/Stroit/Architecture_New/ATD/20/20.JPG.

⁸ Закон Калужской области от 01 ноября 2004 года N 369-ОЗ «Об установлении границ муниципальных образований, расположенных на территории административно-территориальных единиц «Думиничский район», «Кировский район», «Медынский район», «Перемышльский район», «Сухиничский район», «Тарусский район», «Юхновский район», и наделении их статусом городского поселения, сельского поселения, муниципального района» (с изменениями на 21 сентября 2017 года).

Умеренно-континентальный климат района типичен для среднерусской полосы. Наличие относительно крупных лесных массивов придает отдельным местам района особый микроклимат. Количество осадков достаточно для нормального роста и развития большинства сельскохозяйственных культур. Рельеф поверхности – всхолмленная равнина. Район относительно беден полезными ископаемыми. Они представлены запасами строительных материалов: песка, глины и щебня.

На территории района отсутствует железнодорожное сообщение, по территории Тарусского района автомобильные магистрали федерального значения не проходят. Водный транспорт представлен экскурсионными парходами.

Не достаточно густая транспортная сеть района не способствует развитию межрегиональной кооперации.

На территории района осуществляется местное самоуправление в полном объеме, предусмотренном Конституцией Российской Федерации, федеральным законодательством и законодательством Калужской области, настоящим Уставом и другими муниципальными правовыми актами в сфере местного самоуправления, исходя из интересов жителей района, исторических и местных традиций.

Основными бюджетобразующими отраслями района выступают сельскохозяйственное производство и непромышленная сфера.

1.3 Краткая историческая справка о районе

Первое летописное упоминание относится к 1246 г. Родовая метрополия князей Тарусских, Оболенских, Барятинских, Волконских, Долгоруких, Репниных, Кривских и др. В XV веке тарусские земли всем множеством своих мелких удельных княжеств вошли в состав Московской Руси. Долгое время, несколько веков, Таруса была частью, так называемого, «Берега» - укрепленной черты-линии, проходившей по Оке и служившей Москве в качестве засечной полосы от набегов всяческих неприятелей. А потому была укреплена и имела значительный гарнизон.

В конце XIX века в Тарусу и ее живописные окрестности облюбовали художники, писатели, музыканты, люди искусства. Она стала «творческой мастерской» великих людей культуры и искусства. В.Д. Поленов, В.Э. Борисов-Мусатов, Н.П. Крымов, В.А. Ватагин, К.Г. Паустовский, М.И. Цветаева, Н.А. Заболоцкий, С.Т. Рихтер, Б.А. Ахмадулина — имена, составляющие славу России.

В городе несколько десятков памятников истории, культуры и архитектуры. Дом писателя К.Г. Паустовского, камень Марины Цветаевой, могила художника В.Э. Борисова-Мусатова на берегу Оки. И самым чудесным памятником, живым созданием природы, постоянно притягивающим взор и душу, остается вот уже много веков подряд Ока и ее живописные берега.

1.4 Анализ документов территориального планирования, документация по планировке территории, документов стратегического планирования

Территориальное планирование и пространственная организация территории района в соответствии с поставленными стратегическими целями в отношении застроенных и подлежащих застройке территорий определяет устойчивое развитие территории района на период до 2030 г.

Схема территориального планирования Тарусского района Калужской области являются условием для роста уровня жизни населения и экономики района, развитие инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, создание «гуманной» среды обитания, сохранение и восстановление объектов культурного наследия, существенное улучшение экологической ситуации, установление границ незастроенных земельных участков.

Территориальное планирование направлено на создание предпосылок к:

- повышению качества жизни населения, посредством принятия на профессиональной основе эффективных решений по пространственной организации обустройства территории района;

- устойчивому социальному и экономическому развитию территорий, посредством определения основных направлений развития их пространственного каркаса, совершенствования пространственной организации социальных, производственных, транспортных и других инженерных инфраструктур, систем защиты природной и историко-культурной среды;
 - повышению эффективности использования территорий посредством зонирования (определяющего пространственное распределение планируемого характера изменений состояния и использования территорий и необходимых для их реализации градостроительных ограничений и регламентов) и районирования (определяющего пространственную организацию территориального управления);
 - защите связанных с осуществлением градостроительной деятельности прав граждан.
- Схема административных границ Тарусского района приведена на рисунке 4⁹.

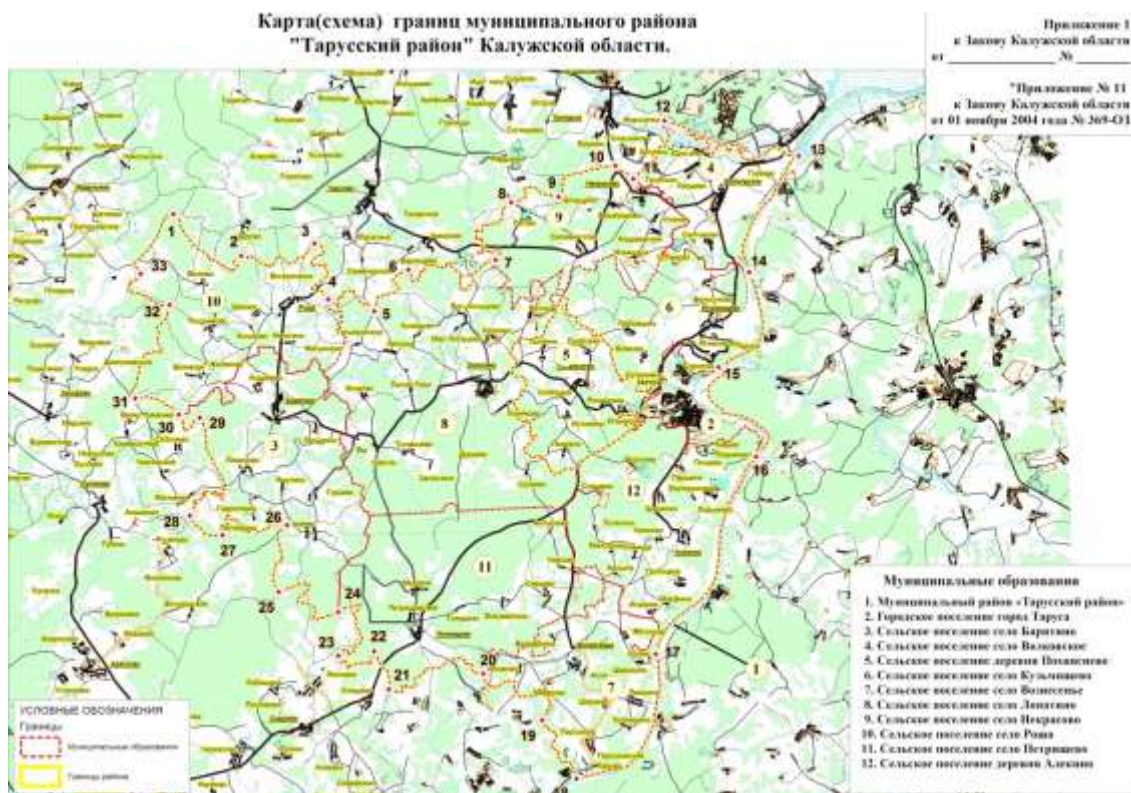


Рисунок 4 – Схема административных границ Тарусского района

Перечень сельских поселений и основные показатели приведены в таблице 5.

Таблица 5 – Перечень сельских поселений района и их основные показатели

№	Наименование поселения	Площадь поселения (га)	Количество населенных пунктов (ед.)	Площадь застроенных территорий (га)	Площадь сельхозугодий (га)	Плотность населения чел./км ²
1	Сельское поселение «Село Барятино»	8183	9	485,3	3986	6
2	Сельское поселение «Село Волковское»	3770	6	457,4	2353	15
3	Сельское поселение «Деревня Похвиснево»	4069	8	323,9	2119	8
4	Сельское поселение	5969	8	302,1	1893	4

⁹ http://old.admoblkaluga.ru/New/Stroit/Architecture_New/ATD/20/20.JPG.

№	Наименование поселения	Площадь поселения (га)	Количество населенных пунктов (ед.)	Площадь застроенных территорий (га)	Площадь сельхозугодий (га)	Плотность населения чел./км ²
	«Село Некрасово»					
5	Сельское поселение «Село Кузьмищево»	4047	7	439,1	2121	26
6	Сельское поселение «Село Вознесенье»	5542	15	503,72	2573	10
7	Сельское поселение «Село Лопатино»	13277	17	975,4	4758	8
8	Сельское поселение «Село Роща»	7295	9	331,0	3318	4
9	Сельское поселение «Село Петрищево»	9916	9	310,5	2463	3
10	Сельское поселение «Деревня Алекино»	7769	16	503,72	2637	5
11	Городское поселение «Город Таруса»	1550	1	778,43	-	626

Перечень населенных пунктов приведен в таблице 6¹⁰.

Таблица 6 – Перечень населенных пунктов района

Тип населенного пункта	Наименование населённого пункта
Городское поселение «Город Таруса»	
Город	Таруса
Сельское поселение «Село Барятино»	
Село	Барятино
Деревня	Андреево
Деревня	Гавриловка
Деревня	Гурьево
Деревня	Иштутино
Деревня	Кареево
Деревня	Лаговщина
Деревня	Латынино
Деревня	Пименово
Сельское поселение «Село Волковское»	
Село	Волковское
Деревня	Гурьево
Деревня	Потетино
Деревня	Салтыково
Деревня	Хрущево
Деревня	Юрятино
Сельское поселение «Деревня Похвиснево»	
Деревня	Похвиснево
Деревня	Ильинское

¹⁰ Закон Калужской области от 01 ноября 2004 года N 369-ОЗ «Об установлении границ муниципальных образований, расположенных на территории административно-территориальных единиц «Думиничский район», «Кировский район», «Медынский район», «Перемышльский район», «Сухиничский район», «Тарусский район», «Юхновский район», и наделении их статусом городского поселения, сельского поселения, муниципально-го района» (с изменениями на 21 сентября 2017 года).

Тип населенного пункта	Наименование населённого пункта
Село	Истомино
Деревня	Лыткино
Деревня	Подборки
Деревня	Романовка
Деревня	Слободка
Сельское поселение «Село Кузьмищево»	
Село	Кузьмищево
Деревня	Бояково
Деревня	Больсуново
Деревня	Игнатовское
Деревня	Любовцово
Деревня	Строитель
Деревня	Сутормино
Сельское поселение «Село Вознесенье»	
Село	Вознесенье
Деревня	Асоя
Деревня	Варваренки
Деревня	Исаково
Деревня	Коломино
Деревня	Левшино
Деревня	Парсуково
Деревня	Парсуковского Карьера
Деревня	Шарапово
Деревня	Ширяево
Деревня	Яблоново
Деревня	Коханово
Сельское поселение «Село Лопатино»	
Село	Лопатино
Село	Вятское
Деревня	Заскочино
Деревня	Залужье
Деревня	Исаково
Деревня	Кольцово
Деревня	Кресты
Деревня	Кулешово
Село	Лысая Гора
Деревня	Сурнево
Деревня	Татьянинское
Деревня	Толмачево
Деревня	Хлопово
Деревня	Хомяково
Деревня	Ям
Сельское поселение «Село Некрасово»	
Село	Некрасово
Деревня	Андреевское
Деревня	Безобразово
Деревня	Исканское
Деревня	Лаговщина
Деревня	Льгово

Тип населенного пункта	Наименование населённого пункта
Деревня	Селиверстово
Деревня	Угличи
Сельское поселение «Село Роща»	
Село	Роща
Деревня	Беликово
Деревня	Велема
Деревня	Кочуково
Деревня	Никитино
Деревня	Поздняково
Деревня	Шахово
Сельское поселение «Село Петрищево»	
Село	Петрищево
Деревня	Антоновка
Деревня	Головино
Деревня	Елизаветино
Деревня	Муковня
Деревня	Никольское
Поселок	Петрищевский
Деревня	Сивцево
Деревня	Уваловка
Сельское поселение «Деревня Алекино»	
Деревня	Алекино
Деревня	Арпыли
Деревня	Глинище
Деревня	Екатериновка
Деревня	Ильенки
Деревня	Крюково
Деревня	Ладыжино
Деревня	Мансурово
Деревня	Марфино
Деревня	Паршино
Деревня	Потетино
Деревня	Почуево
Село	Трубецкое
Деревня	Шишкино

Численность населения на начало 2018 года составила 15,0 тыс. человек (таблица 7).

Таблица 7 – Численность населения района по состоянию на 01.01.2018¹¹

Наименование муниципального образования	Численность детей в возрасте 1-6 лет	Численность детей в возрасте 5-18 лет в муниципальном районе	Среднегодовая численность постоянного населения муниципального района
	человек	человек	тыс. человек
МР «Тарусский район»	1042	1987	15000

Система расселения характеризуется неравномерностью размещения населенных пунктов по территории района. Для Тарусского района характерно большое количество сельских

¹¹ <http://bdp.kalugastat.gks.ru/bases/munst/dbinet.exe?pl=8006005>.

населенных пунктов. Наиболее стабильными сельскими населенными пунктами являются только те, которые имеют статус административных центров.

На сегодняшний день сельское хозяйство занимает одно из главных мест в экономике Тарусского района, концентрируя около 20% занятого населения, около 30% числа предприятий и организаций.

Основная часть предприятий отрасли представлена небольшими хозяйствами с численностью занятых до 30-40 человек.

Размещение производительных сил района, развитие транспортной инфраструктуры, системы расселения, природно-ресурсного и экономического потенциалов, структуры и специализации хозяйства – характеризуются неравномерностью по территории района. Территория района относительно равномерно освоена и заселена при наибольшем сосредоточении населения и производства в районном центре – г. Таруса. Для района характерно слабое развитие промышленного потенциала. Сложившаяся неравномерность развития планировочной структуры отражается на плотности населения и плотности транспортных потоков.

Существующая сеть автомобильных дорог сформировалась исторически под влиянием геополитического положения района, особенностей освоения территории и размещения населенных пунктов, организации и развития производственных сил.

Многие участки существующей сети автодорог нуждаются в капитальном ремонте и реконструкции, так как их эксплуатационные характеристики не отвечают присвоенной технической категории.

Автомобильная дорога общего пользования регионального значения Калужской области 4-ей технической категории 29 ОП РЗ 29К Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов в границах Тарусского района пересекает район практически по его центральной части, тем самым оказывая неблагоприятное влияние на качество атмосферного воздуха селитебных территорий и влияет на безопасность дорожного движения. Кроме того, автотранспорт является основным источником шума и способствует тепловому загрязнению среды.

Современное состояние региональных автомобильных дорог является удовлетворительным, однако качество дорог местного значения не всегда отвечает потенциалу социально-экономического развития территорий, что ухудшает привлекательность отдельных площадок для инвесторов. Низкое качество отдельных местных дорог мешает привлечению инвесторов в жилищное строительство.

Своих предприятий общественного транспорта в районе нет, обслуживание населения обеспечивается частными транспортными компаниями.

1.5 Социально-экономическая характеристика района, характеристика градостроительной деятельности и деятельность в сфере транспорта, оценка транспортного спроса

1.5.1 Социально-экономическая характеристика района

Целью успешного функционирования поселения как административно-территориальной единицы, является создание экономических механизмов саморазвития, формирование бюджетов органов местного самоуправления на основе надёжных источников финансирования.

Наличие эффективно развивающейся системы хозяйственного комплекса в поселении – это необходимое условие жизнеспособности и расширенного воспроизводства поселения в целях сбалансированного территориального развития.

Основное трудоспособное население занято в различных отраслях Тарусского района и соседней Московской области. Из всех отраслей экономики населения наиболее высок коэффициент стабильности трудовых ресурсов в сфере торговли, сервиса, образования, культуры и ЖКХ.

Социальная инфраструктура – система необходимых для жизнеобеспечения человека объектов, коммуникаций, а также предприятий, учреждений и организаций, оказывающих

социальные услуги населению, органов управления и кадров, деятельность которых направлена на удовлетворение общественных потребностей граждан соответственно установленным показателям качества жизни.

Тарусский район является одним из наименее обеспеченных муниципалитетов Калужской области с точки зрения дошкольных образовательных учреждений.

На территории Тарусского района находится 13 общеобразовательных учреждений¹² (таблица 8).

Таблица 8 – Образовательные учреждения Тарусского района

№	Наименование учреждения	Адрес	Численность обучающихся и воспитанников
1	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа № 1 имени героя России М. Г. Ефремова» г. Таруса Тарусского района Калужской области	249100, Калужская обл., Тарусский р-н, Таруса г., Ленина ул., дом № 74	794
2	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа №2 имени ученого В.З. Власова» г. Таруса Тарусского района Калужской области	249100, Калужская обл., Тарусский р-н, Таруса г., Луначарского ул., дом № 8	360
3	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Основная общеобразовательная школа» с. Некрасово Тарусского района Калужской области	249108, Калужская обл., Тарусский район, Некрасово с., Центральная ул., 11	48
4	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа» с. Лопатино Тарусского района Калужской области	249105, Калужская обл., Тарусский р-н, Лопатино с., Центральная ул., 11	121
5	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа» с. Вознесенье Тарусского района Калужской области	249103, Калужская обл., Тарусский район, Вознесенье с., Школьная ул., 11	24
6	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Волковская начальная школа - детский сад»	249109, Калужская обл., Тарусский р-н, Волковское с., Школьная, дом № 7	69
7	Муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение «Средняя общеобразовательная школа» с. Барятино Тарусского района Калужской области	249106, Калужская обл., Тарусский р-н, Барятино с, Советская ул., 5	43
8	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад общеразвивающего вида с приоритетным осуществлением художественно-эстетического развития воспитанников «Березка», г. Таруса Тарусского района Калужской области	249101, Калужская обл., Тарусский р-н, Таруса г., Цветаевой, дом № 5	227
9	Муниципальное бюджетное дошкольное	249100, Калужская обл.,	158

¹² Данные администрации МР «Тарусский район» Калужской области.

№	Наименование учреждения	Адрес	Численность обучающихся и воспитанников
	образовательное учреждение «Детский сад «Солнышко», г. Таруса Тарусского района Калужской области	Тарусский р-н, Таруса г, Горького ул., дом № 7 А	
10	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад «Малышок», г. Таруса Тарусского района Калужской области	249100, Калужская обл., Тарусский район, Таруса г., ул. К. Либкнехта, 28А	146
11	Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад «Аленушка», с. Лопатино Тарусского района Калужской области	249105, Калужская обл., Тарусский район, с. Лопатино, Центральная ул., 12	48
12	муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение «Детский сад «Радуга» с. Вознесенье Тарусского района Калужской области	249103, Калужская обл., Тарусский р-н, Вознесенье с., Центральная ул., дом № 12	21
13	Муниципальное Бюджетное Образовательное Учреждение Дополнительного Образования «Дом Детского творчества» г. Таруса Калужской области	249101, Калужская обл., Тарусский р-н, Таруса г, Горького ул., дом № 24	600

Все спортивные учреждения на территории Тарусского района располагаются при школах. Система здравоохранения Тарусского района (таблица 9) представлена центральной районной больницей в городе Таруса и ФАПами¹³ в наиболее крупных населенных пунктах района.

Таблица 9 – Учреждения здравоохранения Тарусского района

№	Наименование учреждения	Адрес
1	ГБУЗ КО «ЦРБ Тарусского района»	249100, Калужская область, Тарусский район, город Таруса, улица К. Либкнехта, д.16
2	Рошинский ФАП	249107, Калужская обл., Тарусский р-н., с. Роша, ул. Центральная, д.18
3	Барятинский ФАП	249106, Калужская обл., Тарусский р-н., с. Барятино, ул. Советская, д. 15
4	Волковской ФАП	249109, Калужская обл., Тарусский р-н., с. Волковское, ул. Школьная, д.3
5	Некрасовский ФАП	249108, Калужская обл., Тарусский р-н., с. Некрасово, ул. Тарусская, д. 23
6	Петрищевский ФАП	249104, Калужская обл., Тарусский р-н., с. Петрищево, ул. Калужская, д.16
7	Вознесенский ФАП	249103, Калужская обл., Тарусский р-н., с. Вознесенье, ул. Центральная, д. 12
8	Трубецкой ФАП	249111, Калужская обл., Тарусский р-н., д. Алекино, ул. Садовая, д.5
9	Лопатинская СВА	249105, Калужская обл., Тарусский р-н., с. Лопатино, ул. Центральная, д.2

¹³ Данные администрации МР «Тарусский район» Калужской области.

Учреждения культуры представлены библиотеками и сельскими домами культуры в наиболее крупных населенных пунктах района¹⁴(таблица 10).

Таблица 10 – Учреждения культуры Тарусского района

№	Наименование	Адрес
1	Муниципальное учреждение культуры «Централизованная библиотечная система»	249101 г. Таруса, ул. Горького 24
2	Районная детская библиотека им. Н.В. Богданова	249100, г. Таруса, ул. Каляева, 18
3	Алекинская сельская библиотека	249111, Калужская область, Тарусский район д. Алекино, ул. Садовая. 3
4	Барятинская сельская библиотека	249106, Калужская область, Тарусский район, с. Барятино, ул. Советская, 6
5	Вознесенская сельская библиотека	249103, Калужская область, Тарусский район, с. Вознесенье, ул. Центральная, 17
6	Волковская сельская библиотека	249109, Калужская область, Тарусский район, с. Волковское, ул. Полевая, 62
7	Похвисневская сельская библиотека	249100, Калужская область, Тарусский район, д. Похвиснево, ул. Центральная, 4
8	Рощинская сельская библиотека	249103, Калужская область, Тарусский район, с. Роща, ул. Центральная, 27
9	Лопатинская сельская библиотека	249105, Калужская область, Тарусский район, с. Лопатино, ул. Центральная, 3
10	Некрасовская сельская библиотека	249108, Калужская область, Тарусский район, с. Некрасово, ул. Центральная, 11
11	Кузьмищевская сельская библиотека	249100, Калужская область. Тарусский район, с. Кузьмищево, ул. Центральная, 51
12	Петрищевская сельская библиотека	249100, Калужская область. Тарусский район, с. Петрищево, ул. Калужская, 1
13	Муниципальное бюджетное учреждение культуры «Районный центр досуга населения» Тарусского района	249100, Калужская область, г. Таруса, ул. Луначарского, д. 33А
14	Рощинский сельский дом культуры	249107, Тарусский район, СП «Село Роща», ул. Центральная д. 15
15	Барятинский сельский дом культуры	249106, Тарусский район, СП «Село Барятино», ул. Советская д.6
16	Лопатинский сельский дом культуры	249105, Тарусский район СП «Село Лопатино», ул. Центральная д. 4Б
17	Похвисневский сельский дом культуры	249100, Тарусский район, СП «Деревня Похвиснево», ул. Центральная д.4
18	Алекинский сельский дом культуры	249111, Тарусский район, СП «Деревня Алекино», ул. Дачная д.13
19	Вознесенский сельский дом культуры	249103, Тарусский район, СП «Село Вознесенье», ул. Центральная д.17
20	Петрищевский сельский дом культуры	249104, СП «Село Петрищево», пер. Садовый д. 1
21	Волковской сельский дом культуры	249109, Тарусский район, СП «Село Волковское», ул. Полевая д.62

¹⁴ Данные администрации МР «Тарусский район» Калужской области.

№	Наименование	Адрес
22	Некрасовский сельский дом культуры	249108, Тарусский район, СП «Село Некрасово», ул. Тарусская д. 17

Торговое обслуживание осуществляют магазины, павильоны, имеется рынок, кафе, рестораны.

Экономическую базу района¹⁵ представляют следующие предприятия, приведенные в таблице 11.

Таблица 11 – Перечень предприятий промышленности

№	Наименование предприятия	Адрес	Вид деятельности
1	ООО «Лукоморье»	249100, Калужская область, г. Таруса, ул. Ленина, д 63	Переработка и консервирование мясной и рыбной пищевой продукции
2	ООО «Тарусмясокомбинат»	249105, Калужская область, Тарусский район, с. Лопатино	Производство соленого, вареного, запеченого, копченого, вяленого и прочего мяса
3	ООО «Тарусахлеб»	249100, Калужская область, г. Таруса, ш Серпуховское, д 22, корп. 1	Производство хлеба и мучных кондитерских изделий, тортов и пирожных недлительного хранения
4	ООО «Амулет здоровья»	249100, Калужская область, г. Таруса, ул. Ленина, д. 67	Производство пищевых ферментов
5	ООО «НХП «Тарусский художник»	249100, Калужская область, г. Таруса, ул. Победы, д. 17	Производство хозяйственных и декоративных керамических изделий
6	ООО «ШН-Промод»	249109, Калужская область, Тарусский район с. Волковское ул. Школьная, д. 2	Производство прочей верхней одежды
7	ООО «Промост»	249109, Калужская область, Тарусский район, с Волковское, ул. Школьная, д. 2	Производство верхней одежды
8	ООО «Мебелони»	249109, Калужская область, Тарусский район, с Волковское, ул. Центральная д. 5/1	Производство мебели
9	ООО «Мастер дом»	249100, Калужская область, г. Таруса, Серпуховское шоссе, д. 26	Работы строительные отделочные
10	ООО «Ирекей Пласт»	249100, Калужская область, Тарусский район, город Таруса, ул. Победы, д.17	Производство прочих пластмассовых изделий
11	ООО «Туггати»	249100, Калужская область, г. Таруса, ул. Маяковского д. 5	Производство металлических изделий для ванных комнат
12	ООО «КБИС»	249100, Калужская область, г. Таруса, пер. Ленина, д. 61	Производство оружия и боеприпасов
13	ООО «Росич»	249100, Калужская область, г. Таруса, ул. Победы, д. 17	Производство инструмента
14	ООО «Росич М»	249100, Калужская область, г.	Производство инструмента

¹⁵ Данные администрации МР «Тарусский район» Калужской области.

№	Наименование предприятия	Адрес	Вид деятельности
		Таруса, ул. Победы, д. 17	
15	ООО «Аверс»	249100г. Таруса Калужской области, ул. Горького, д. 33	Производство инструментов и приборов для измерения, тестирования и навигации
16	ООО «Тармет»	249100, Калужская область, Тарусский район, город Таруса, ул. Ленина, д. 67	Производство строительных металлических конструкций, изделий и их частей
17	ОАО «Тарусский молочный завод»	249100, Калужская область, г. Таруса, ул. Ленина, д. 90	Производство молока и молочных продуктов
18	ООО «Европеум концепт»	249100, Калужская область, Тарусский район, город Таруса, ул. Ленина, д. 116	Производство мебели для офисов и предприятий торговли

1.5.2 Характеристика градостроительной деятельности, включая деятельность в сфере транспорта

Основной объем нового жилищного строительства предусматривается за счет строительства индивидуальных жилых домов. Все площадки под строительство предлагаются для размещения новой малоэтажной индивидуальной застройки коттеджного типа – 1-2-3-этажные дома с приусадебными участками площадью 0,05 - 0,50 га по району и 0,05 – 0,15 га в городе Таруса.

Основное назначение – создание условий для комфортного постоянного и временного проживания населения. В зону включены зона жилой застройки и УДС.

Основными стратегическими направлениями в жилищной политике районе являются:

- Новое жилищное строительство за счет размещения преимущественно индивидуальных домов усадебного типа с полным комплексом социальной и инженерно-транспортной инфраструктуры;

- Формирование новых и развитие сложившихся общественных центров в районе включающих: объекты административно-делового, торгового, культурно-развлекательного, коммунально-бытового и иного назначения;

- Реконструкция существующих учреждений общественно-делового назначения, имеющих степень износа свыше 50%;

- Создание многофункциональной системы зеленых насаждений.

Основные принципы развития транспортного комплекса района включают в себя две основные составляющие: улучшение качества и строительство новых дорог.

- Улучшение качества дорог ряда участков необходимо для эффективного взаимодействия населенных пунктов внутри района посредством капитального ремонта и реконструкции, так как их транспортно-эксплуатационные характеристики не отвечают требованиям нормативной технической документации.

- Модернизация улично-дорожной сети внутри населенных пунктов.

- Строительство, реконструкция, и капитальный ремонт сети автомобильных дорог.

- Строительство новых и обустройство остановок общественного транспорта;

- Устройство парковок и автостоянок в общественных зонах района;

- Организация и упорядочение вело-пешеходного движения за счет развития комбинированных зон на территории.

Эти мероприятия по улучшению транспортной сети района отчасти решают недостатки и обеспечивают более эффективное транспортное сообщение и транспортное обслуживание населения района.

1.6 Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Дорожное движение, представляющее собой процесс перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых по автомобильным дорогам, является одним из основных транспортных процессов, обеспечивающих единство транспортной системы.

В настоящее время рост автомобильного парка на территории Тарусского района выдвинул в число наиболее острых проблем, препятствующих устойчивому развитию транспортной системы района, проблемы, связанные с повышением уровня загрузки автомобильных дорог. Перегрузка автомобильных дорог ведет:

- к снижению скоростей движения;
- надежности доставки пассажиров и грузов;
- повышению себестоимости автомобильных перевозок;
- росту числа ДТП;
- выбросов загрязняющих веществ и транспортного шума.

Анализ организационной деятельности выявил необходимость в осуществление следующих мероприятий:

- необходимость взаимосвязи складывающихся условий дорожного движения с градостроительным развитием территорий;
- отслеживание состояние и уровень развития УДС территории района;
- развитие качество услуг общественного транспорта.
- применением современных методов и средств организации дорожного движения.

Пропускная способность существующей УДС при прочих равных условиях может быть существенно повышена за счет проведения эффективной политики в сфере организации дорожного движения, таких как:

- Организация единого центра организации дорожного движения «АСУДД»;
- Усовершенствование технических средств и автоматизированных систем управления организацией дорожного движения.

В районе созданы условия и существует комиссии по безопасности дорожного движения при администрации МР «Тарусский район» направленные на обеспечение организации и безопасности дорожного движения.¹⁶

1.7 Характеристика функционирования и показатели работы транспорта

В настоящее время внешние транспортные связи Тарусского района осуществляются автомобильным транспортом. Железнодорожный транспорт в районе отсутствует.

1.7.1 Железнодорожный транспорт

На территории района железнодорожный транспорт в районе отсутствует.

1.7.2 Автомобильный транспорт

Большинство автомобильных дорог соответствуют условиям, при которых отсутствует взаимодействие между автомобилями.

Разделение транспортных средств в общем потоке по видам представлено в таблице 12¹⁷.

¹⁶ <https://mo.tarusa.ru/bdd.html>;

¹⁷ По ГОСТ 32965 – 2014 Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока.

Таблица 12 – Разделение транспортных средств в общем потоке по видам

№	Вид ТС	Процент ТС в общем потоке, %
1	Легковые автомобили	71
2	Легкие грузовые автомобили	14
3	Средние грузовые автомобили	5
4	Тяжелые грузовые автомобили	1
5	Автопоезда	2
6	Автобусы и общественный транспорт	4

1.7.3 Анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД

На территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, технические средства для организации дорожного движения практически не установлены. Пешеходный тротуар, представлен лишь на некоторых участках улиц, транспортный и пешеходный потоки преимущественно осуществляют движение совместно, по проезжей части автомобильных дорог.

Состояние дорожной разметки на автомобильных дорогах, имеющих твердое покрытие (асфальтобетон и цементобетон) и нормативную ширину более 5,5 метров удовлетворительное.

Технические средства организации дорожного движения находятся в удовлетворительном состоянии. На некоторых автомобильных дорогах применяются дорожные знаки, которые не соответствуют требованиям ГОСТ. Светофорные объекты на территории г. Таруса и района, представлены в таблице 13.


Таблица 13 – Перечень светофорных объектов на территории района

№	Место нахождения светофорного объекта	Тип светофора
Светофорные объекты		
1	ул. Карла Либкнехта – ул. Розы Люксембург	T1, П1
2	ул. Луначарского – ул. Ленина	T1, П1




Анализ размещения и состояния существующих ТСОДД.

На территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД технические средства для организации дорожного практически отсутствуют. Анализ технического состояния ТСОДД и элементов обустройства автомобильных дорог, приведен в таблице 14.

Таблица 14 – Анализ технического состояния ТСОДД и элементов обустройства

№	Наименование	Фото	Состояние	Заключение о соответствии	Нормативный документ
1	Светофорные объекты		Удовлетворительное	Соответствует	ГОСТ Р 52282-2004

№	Наименование	Фото	Состояние	Заключение о соответствии	Нормативный документ
2	Остановки маршрутных транспортных средств			Не соответствует	- ГОСТ Р 52289-2004; -ГОСТ Р 52766-2007
3	Остановки маршрутных транспортных средств (конечная)			Не соответствует (посадка и высадка пассажиров на проезжей части)	- ГОСТ Р 52289-2004; -ГОСТ Р 52766-2007
4	Дорожные знаки		Удовлетворительное	Не соответствует (порядок размещения)	ГОСТ Р 52289-2004

№	Наименование	Фото	Состояние	Заключение о соответствии	Нормативный документ
5	Дорожные знаки 1.23 «Дети»		Удовлетворительное	Не соответствует (на щитах повышенной яркости)	ГОСТ Р 52289-2004
6	Дорожные знаки		Не удовлетворительное	Не соответствует (порядок размещения)	ГОСТ Р 52289-2004
7	Пешеходные переходы вблизи образовательных учреждений			Не соответствует	- ГОСТ Р 52289-2004; -ГОСТ Р 52766-2007; -ГОСТ Р 52605-2006

1.7.4 Характеристика сети дорог, параметры дорожного движения, оценка качества содержания дорог и транспортного спроса

Протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории Тарусского района¹⁸ приведена в таблице 15.

Таблица 15 – Протяженность автомобильных дорог (на конец года; километров)

Муниципальный район «Тарусский район»	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
всего	356,6	356,6	356,6	356,6	381,1	382,6	405,1	392,7
с твердым покрытием	149,8	149,8	149,8	149,8	159,8	160,7	162,7	170,8
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	68,3	68,3	68,3	68,3	71,8	71,8	75,2	60,5
ГП «город Таруса»								
всего	185,4	185,4	185,4	185,4	32,1	200,7	223,2	196,8
с твердым покрытием	104,2	104,2	104,2	104,2	32,1	114,1	117,1	103,2
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	39,6	39,6	39,6	39,6	18,7	43,1	46,5	41,1
Сельские поселения Тарусского района								
всего	171,2	171,2	171,2	171,2	180,9	181,9	181,9	195,9
с твердым покрытием	45,6	45,6	45,6	45,6	45,6	46,6	45,6	67,6
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	28,7	19,4
СП «село Барятино»								
всего	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8	24,8	18,9
с твердым покрытием	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	3,9
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	0,8
СП «село Волковское»								
всего	20	20	20	20	20	20	20	18,5
с твердым покрытием	5	5	5	5	5	5	5	13,3
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	2	2	2	2	2	2	2	4,3

¹⁸ <http://bdp.kalugastat.gks.ru/bases/munst/dbinet.exe?pl=8006005>

с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	3	3	3	3	3	3	3	2
СП «Деревня Алекино»								
всего	15,9	15,9	15,9	15,9	15,9	15,9	15,9	17,9
с твердым покрытием	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	3,2
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9

Транспортный спрос на дорожной сети района характеризуется загрузкой отдельных его отдельных участков, определенной на основе макромодели Тарусского района.

Количественное значение транспортного спроса на автомобильных дорогах и их характеристика¹⁹ приведены в таблицах 16 - 18.

Таблица 16 – Характеристика автомобильных дорог общего пользования межмуниципального значения Калужской области, расположенных на территории Тарусского района

Идентификационный номер	Наименование	Протяжённость, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 ОП МЗ 29Н-432	Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - пансионат «Березовая Роща»	3,510	6,0	320	20-30
29 ОП МЗ 29Н-433	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Вознесенье	8,160	6,0	280	20-30
29 ОП РЗ 29К-027	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» (региональная)	41,000	6,0	1269	40-50%
29 ОП МЗ 29Н-434	Таруса - Алекино	10,200	6,0	420	20-30
29 ОП МЗ 29Н-435	Таруса – Лопатино – Барятино – Роща	33,100	6,0	120	10-20
29 ОП МЗ 29Н-436	Волковское – Некрасово	6,935	6,0	98	10-20
29 ОП МЗ 29Н-173	«Белоусово – Высокиничи – Серпухов» – Чаусово – Троицкое – Кременки	11,44	6,0	98	10-20
29 ОП МЗ 29Н-437	Вознесенье - Парсуково	8,740	6,0	80	10-20
29 ОП МЗ 29Н-438	Подъезд к ДРСУ	1,431	6,0	-	-

Таблица 17 – Характеристика автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов в границах Тарусского района

Идентификационный номер	Наименование	Протяжённость, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
СП «Деревня Алекино»					
29 238 ОП МР -001	«Таруса - Алекино» - Трубецкое – Марфино - Ильенки	5,167	4,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 002	«Таруса - Алекино» - Крюково – Глинище – Мансурово – Арпыли - Потетино	4,953	3,5	Менее 100	10-20

¹⁹ Паспорта автомобильных дорог МР «Тарусский район» Калужской области

Идентификационный номер	Наименование	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 ОП МР – 003	«Таруса - Алекино» - Шишкино – Бортники	1,75	4,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 004	«Таруса - Алекино» - Паршино – Почуево	3,357	4,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 005	«Таруса - Алекино» - Паршино – Ладыжино» – Екатериновка	0,426	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 006	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Слащево	1,257	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 007	«Таруса-Алекино» - Паршино-Ладыжино	3,55	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Вознесенье»					
29 238 ОП МР – 008	«Вознесенье – Парсуково» - Коломнино – Левшино – Коханово – Шарапово - Яблоново	8,26	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 009	«Вознесенье – Парсуково» - Макарово - Исаково	6,18	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 010	«Вознесенье – Парсуково» - Колосово (до границы Тарусского района)	1,535	4,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 011	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Вознесенье» - Варваренки	0,938	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Волковское»					
29 238 ОП МР – 012	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Юрятино - Хрущево	2,487	5,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 013	«Волковское – Некрасово» - Потетино	1,618	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 014	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов»-Салтыково	1,7	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Петрищево»					
29 238 ОП МР – 015	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Вознесенье» - Сивцево - Елизаветино	3,857	3,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 016	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Вознесенье» - Сивцево	1,103	3,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 017	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Головино	1,692	3,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 018	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Антоновка	0,817	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 019	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Вознесенье» - Уваловка	0,15	3,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 020	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - с. Петрищево-п. Петрищевский-Муковня	2,106	3,5	Менее 100	10-20
СП «Село Некрасово»					
29 238 ОП МР – 021	«Волковское – Некрасово» - Угличи - Андреевское	2,693	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 022	«Белаусово-Чаусово – Троицкое»-Лаговщина	1,431	3,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 023	«Белаусово-Чаусово – Троицкое»-Исканское	1,651	3,5	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 ОП МР – 024	«Белаусово-Чаусово – Троицкое»-Льгово	1,952	3,5	Менее 100	10-20
СП «Деревня Похвиснево»					
29 238 ОП МР – 025	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Ложкино	1,08	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 026	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Лыткино (до ул. Годуновская)	0,872	4,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 027	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Похвиснево - Подборки	2,281	5,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 028	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Слободка	0,472	4,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 029	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца»-Истомино – Ложкино	1,415	3,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 030	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца»-Лыткино	0,705	4,0	Менее 100	10-20
СП «Село Лопатино»					
29 238 ОП МР – 031	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Хлопово – Кольцово – Кулешово	7,676	4,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 032	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Лысая Гора – Залужье - Татьянинское	7,881	4,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 033	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Исаково	2,075	4,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 034	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Толмачево - Заскочино	2,78	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 035	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Хомяково – Сурнево	7,838	4,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 036	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Вятское	3,049	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 037	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Аксинино	3,038	4,0	Менее 100	10-20
СП «Село Кузьмищево»					
29 238 ОП МР – 038	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Большуново (до ул. Гудовая)	1,106	4,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 039	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов» - Большуново (до ул. Солнечная)	0,703	4,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 040	«Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов»-Любовцово -Бояково	3,942	4,0	Менее 100	10-20
СП «Село Роцца»					
29 238 ОП МР – 041	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Воскресенки	1,709	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 042	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Шахово - Кочуково	3,083	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 043	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Фатьяново	2,21	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 044	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Беликово» – Поздняково - Велема	5,77	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 045	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роцца» - Беликово	3,57	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
СП «Село Барятино»					
29 238 ОП МР – 046	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роща» - Беликово» - Андреево	0,4	3,5	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 047	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роща» - Пименово	2,86	3,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 048	«Таруса – Лопатино – Барятино – Роща» - Гурьево – Кареево	5,926	4,0	Менее 100	10-20
29 238 ОП МР – 049	Гурьево – Иштутино – Гавриловка – Лаговщина	5,668	3,0	Менее 100	10-20

Таблица 18 – Характеристика автомобильных дорог общего пользования местного значения в границах населенных пунктов Тарусского района

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
СП «Деревня Похвиснево»						
29 238 812 ОП МП-001	д. Похвиснево	ул. Полевая	0,99	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-002	д. Похвиснево	ул. Заречная	0,736	3,0	Менее 100	10-10
29 238 812 ОП МП-003	д. Похвиснево	ул. Дачная	0,454	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-004	д. Похвиснево	пер. Выселки	0,242	3,5	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-005	д. Похвиснево	-	0,23	3,5	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-006	с. Истомино	ул. Школьная	0,78	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-007	с. Истомино	пер. Садовый	0,43	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-008	д. Ложкино	ул. Колхозная	0,658	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-009	д. Ложкино	ул. Строителей	0,332	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-010	д. Слободка	ул. им. Амелина Г.И.	1,013	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-011	д. Подборки	ул. Вишневая	0,31	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-012	д. Подборки	ул. Луговая	0,982	3,5	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-013	д. Лыткино	ул. Воскресенская	0,847	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-014	д. Лыткино	ул. Годуновская	0,766	3,5	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-015	д. Романовка	ул. Колхозная	0,781	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-016	д. Ильинское	ул. Приовражная	0,616	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-017	д. Ильинское	ул. Садовая	0,32	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-018	д. Ильинское	ул. Дачная	0,088	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-019	д. Ильинское	ул. Полевая	0,283	3,0	Менее 100	10-20
29 238 812 ОП МП-020	д. Ильинское	ул. Лесная	0,175	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Роща»						

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 832 ОП МП-001	с. Роща	Авт. дорога №1	2,372	3,5	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-002	с. Роща	ул. Садовая	2,109	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-003	с. Роща	ул. Поселковая	0,428	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-004	с. Роща	ул. Цветочная	0,262	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-005	д. Воскресенки	ул. Воскресенская	0,78	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-006	д. Шахово	ул. Шаховская	0,875	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-007	д. Фатьяново	ул. Фатьяновская	1,155	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-008	д. Велема	ул. Велемская	1,616	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-009	д. Беликово	ул. Беликовская	0,481	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-010	д. Поздняково	ул. Поздняковская	1,366	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-011	д. Кочуково	ул. Кочуковская	0,317	3,0	Менее 100	10-20
29 238 832 ОП МП-012	д. Никитино	ул. Никитинская	0,85	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Петрищево»						
29 238 836 8 ОП МП-001	с. Петрищево	ул. Центральная (уч-к №1)	0,325	3,0	Менее 100	10-20
	с. Петрищево	ул. Центральная (уч-к №2)	0,027	3,0	Менее 100	10-20
	с. Петрищево	ул. Центральная (уч-к №3)	0,181	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-002	с. Петрищево	ул. Калужская (уч-к №1)	0,86	4,0	Менее 100	10-20
	с. Петрищево	ул. Калужская (уч-к №2)	0,35	3,5	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-003	с. Петрищево	ул. Заречная	0,415	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-004	с. Петрищево	пер. Садовый (уч-к №1)	0,5	3,0	Менее 100	10-20
	с. Петрищево	пер. Садовый (уч-к №2)	0,13	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-005	с. Петрищево	пер. Новый	0,146	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-006	с. Петрищево	ул. Пейзажная	0,14	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-007	п. Петрищевский	ул. Лесная	1,295	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-008	п. Петрищевский	ул. Луговая	0,442	3,5	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-009	д. Муковня	ул. Родниковая (уч-к №1)	0,93	3,0	Менее 100	10-20
	д. Муковня	ул. Родниковая (уч-к №2)	0,956	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-010	д. Муковня	ул. Дачная	0,385	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-010	д. Муковня	ул. Дачная	0,555	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 836 8 ОП МП-011	д. Сивцево	ул. Курятская	0,672	3,5	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-012	д. Сивцево	ул. Туманская	0,747	3,5	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-013	д. Сивцево	ул. Петровская (уч-к №1)	0,545	3,0	Менее 100	10-20
	д. Сивцево	ул. Петровская (уч-к №2)	0,315	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-014	д. Сивцево	ул. Юрьменская	0,156	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-015	д. Сивцево	ул. Илюхинская	0,56	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-016	д. Сивцево	ул. Дачная	0,193	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-017	д. Уваловка	ул. Кленовая	0,665	3,5	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-018	д. Головино	ул. Дачная	1,766	3,5	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-019	д. Елизаветино	ул. Неждановка	0,268	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-020	д. Елизаветино	ул. Заречная	1,495	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-021	д. Антоновка	ул. Весенняя	0,37	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-022	д. Антоновка	ул. Зеленая	0,24	3,0	Менее 100	10-20
	д. Антоновка	ул. Зеленая	0,228	3,0	Менее 100	10-20
29 238 836 8 ОП МП-023	д. Никольское	ул. Центральная	0,48	3,5	Менее 100	10-20
СП «Село Лопатино»						
29 238 828 ОП МП-001	с. Лопатино	ул. Центральная	1,334	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-002	с. Лопатино	ул. Садовая	0,347	3,0	Менее 100	10-20
	с. Лопатино	ул. Садовая	0,586	4,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-003	с. Лопатино	ул. Парковая	0,57	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-004	с. Лопатино	ул. Тарусская	0,218	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-005	с. Лопатино	ул. Советская	0,343	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-006	с. Лопатино	ул. Молодежная	0,237	4,5	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-007	с. Лопатино	ул. Строителей	0,383	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-008	с. Лопатино	ул. Октябрьская	0,358	3,0	Менее 100	10-20
	с. Лопатино	ул. Октябрьская	0,120	4,5	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-009	с. Лопатино	ул. Речная	0,465	3,0	Менее 100	10-20
	с. Лопатино	ул. Речная	0,294	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-010	с. Лопатино	ул. Лесная	0,218	4,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-011	с. Лопатино	ул. Песочная	0,560	4,5	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-012	с. Лопатино	ул. Семейная	1	3,5	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-013	д. Хлопово	ул. Новая	0,277	4,5	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 828 ОП МП-014	д. Хлопово	ул. Центральная	0,725	3,5	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-014	д. Хлопово	ул. Центральная	0,187	3,5	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-015	д. Хлопово	ул. Запрудная	0,340	3,0	Менее 100	10-20
	д. Хлопово	ул. Запрудная	0,118	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-016	д. Толмачево	ул. Дачная	0,84	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-017	д. Толмачево	ул. Раздольная	0,262	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-018	д. Толмачево	ул. Запрудная	0,082	3,0	Менее 100	10-20
	д. Толмачево	ул. Запрудная	0,396	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-019	д. Кресты	ул. Школьная	0,276	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кресты	ул. Школьная	0,196	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-020	д. Кресты	ул. Сосновая	0,271	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-021	д. Ям	ул. Луговая	0,170	3,0	Менее 100	10-20
	д. Ям	ул. Луговая	0,167	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-022	д. Ям	ул. Ямской молочный завод	0,408	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-023	с. Лысая гора	ул. Садовая	0,194	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-024	с. Лысая гора	ул. Луговая	0,18	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-025	с. Лысая гора	ул. Речная	0,652	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-026	с. Вятское	ул. Мирная	0,515	3,0	Менее 100	10-20
	с. Вятское	ул. Мирная	0,483	3,0	Менее 100	10-20
	с. Вятское	ул. Мирная	0,120	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-027	д. Залужье	ул. Садовая	0,764	3,0	Менее 100	10-20
	д. Залужье	ул. Садовая	0,408	3,0	Менее 100	10-20
	д. Залужье	ул. Садовая	0,185	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-028	д. Кольцово	ул. Московская	1,482	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кольцово	ул. Московская	0,453	3,5	Менее 100	10-20
	д. Кольцово	ул. Московская	0,350	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кольцово	ул. Московская	0,208	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кольцово	ул. Московская	0,218	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-029	д. Кольцово	ул. Речная	0,395	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-030	д. Татьянинское	ул. Центральная	0,19	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-031	д. Татьянинское	ул. Овражная	0,139	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-032	д. Татьянинское	ул. Садовая	0,344	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-033	д. Татьянинское	ул. Луговая	0,193	3,0	Менее 100	10-20
	д. Татьянинское	ул. Луговая	0,328	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-034	д. Хомяково	ул. Овражная	1,2	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-	д. Хомяково	пер. Овраж-	0,168	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
035		ный				
29 238 828 ОП МП-036	д. Сурнево	ул. Центральная	0,793	3,0	Менее 100	10-20
	д. Сурнево	ул. Центральная	0,212	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-037	д. Сурнево	ул. Лесная	0,433	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-038	д. Исаково	ул. Красных зорь	0,972	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-039	д. Исаково	ул. Садовая	0,437	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-040	д. Заскочино	ул. Лесная	0,260	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-041	д. Заскочино	ул. Прудная	0,610	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-042	д. Кулешово	ул. Холмистая	0,355	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кулешово	ул. Холмистая	0,508	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кулешово	ул. Холмистая	0,613	3,5	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-043	д. Аксино	ул. Садовая	0,391	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-044	д. Аксино	ул. Цветочная	0,144	3,0	Менее 100	10-20
29 238 828 ОП МП-045	д. Аксино	ул. Луговая	0,277	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Барятино»						
29 238 804 ОП МП-001	с. Барятино	ул. Весенняя	0,648	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-001	с. Барятино	ул. Весенняя	0,110	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-003	с. Барятино	ул. Молодежная	0,716	3,0	Менее 100	10-20
	с. Барятино	ул. Молодежная	0,500	3,5	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-004	с. Барятино	ул. Заречная	0,957	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-005	с. Барятино	ул. Почтовая	0,36	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-006	с. Барятино	ул. Лесная	0,209	3,0	Менее 100	10-20
	с. Барятино	ул. Лесная	0,254	3,0	Менее 100	10-20
	с. Барятино	ул. Лесная	0,334	3,5	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-007	д. Андреево	ул. Дачная	1,056	3,0	Менее 100	10-20
	д. Андреево	ул. Дачная	0,550	3,0	Менее 100	10-20
	д. Андреево	ул. Дачная	0,448	3,0	Менее 100	10-20
	д. Андреево	ул. Дачная	0,160	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-008	д. Пименово	ул. Луговая	0,958	3,0	Менее 100	10-20
	д. Пименово	ул. Луговая	0,857	3,0	Менее 100	10-20
	д. Пименово	ул. Луговая	0,807	3,0	Менее 100	10-20
	д. Пименово	ул. Луговая	0,408	3,0	Менее 100	10-20
	д. Пименово	ул. Луговая	0,286	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-009	д. Латынино	ул. Дачная	0,785	3,0	Менее 100	10-20
	д. Латынино	ул. Дачная	0,725	3,5	Менее 100	10-20
	д. Латынино	ул. Дачная	0,403	3,0	Менее 100	10-20
	д. Латынино	ул. Дачная	0,358	3,0	Менее 100	10-20
	д. Латынино	ул. Дачная	0,500	3,0	Менее 100	10-20
	д. Латынино	ул. Дачная	0,395	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-	д. Гурьево	ул. Дачная	0,648	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
010						
29 238 804 ОП МП-011	д. Гурьево	ул. Весенняя	0,590	3,0	Менее 100	10-20
	д. Гурьево	ул. Весенняя	0,264	3,0	Менее 100	10-20
	д. Гурьево	ул. Весенняя	0,246	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-012	д. Кареево	ул. Центральная	0,325	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кареево	ул. Центральная	0,260	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кареево	ул. Центральная	0,145	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кареево	ул. Центральная	0,147	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-013	д. Кареево	ул. Заречная	0,722	3,0	Менее 100	10-20
	д. Кареево	ул. Заречная	0,320	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-014	д. Кареево	ул. Карзамановка	1,167	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-015	д. Иштутино	ул. Московская	0,673	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-016	д. Гавриловка	ул. Дачная	0,433	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-017	д. Гавриловка	ул. Лесная	0,252	3,0	Менее 100	10-20
29 238 804 ОП МП-018	д. Лаговщина	ул. Зеленая	0,083	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Вознесенье»						
29 238 824 ОП МП - 001	с. Вознесенье	ул. Центральная	0,533	4,5	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 002	с. Вознесенье	ул. Школьная	0,46	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 003	с. Вознесенье	ул. Парковая	0,711	3,0	Менее 100	10-20
	с. Вознесенье	ул. Парковая	0,312	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 004	с. Вознесенье	ул. Солнечная	0,400	3,0	Менее 100	10-20
	с. Вознесенье	ул. Солнечная	0,237	4,0	Менее 100	10-20
	с. Вознесенье	ул. Солнечная	0,508	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 005	с. Вознесенье	ул. Садовая	0,260	3,5	Менее 100	10-20
	с. Вознесенье	ул. Садовая	0,452	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 006	с. Вознесенье	ул. Весенняя	0,15	4,5	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 007	с. Вознесенье	ул. Дорожная	0,405	3,0	Менее 100	10-20
	с. Вознесенье	ул. Дорожная	0,068	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 008	с. Вознесенье	Подъезд к кладбищу	0,115	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 009	с. Вознесенье	Авт. дорога №1	1,803	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0010	д. Асоя		0,898	3,5	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0011	д. Парсуково	ул. Колхозная	0,82	3,5	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0012	д. Парсуково	ул. Победы	0,360	3,0	Менее 100	10-20
	д. Парсуково	ул. Победы	1,150	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0013	д. Парсуково	ул. Дачная	0,323	3,0	Менее 100	10-20
	д. Парсуково	ул. Дачная	0,532	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0014	д. Ширяево		2,467	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0015	д. Шарاپово		0,418	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0016	д. Левшино	ул. Лесная	0,956	3,5	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП -	д. Левшино	ул. Новая	1,031	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
0017	д. Левшино	ул. Новая	0,170	3,0	Менее 100	10-20
	д. Левшино	ул. Новая	0,056	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0018	д. Коханово		0,649	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0019	д. Коломнино	ул. Полевая	0,897	3,0	Менее 100	10-20
	д. Коломнино	ул. Полевая	0,352	3,0	Менее 100	10-20
	д. Коломнино	ул. Полевая	0,256	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0020	д. Коломнино	ул. Сосновая	0,128	3,0	Менее 100	10-20
	д. Коломнино	ул. Сосновая	0,140	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0021	д. Исаково		1,662	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0022	д. Варваренки		1,102	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0023	д. Макарово	ул.Луговая	0,733	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0024	д. Макарово	ул. Грибная	0,157	3,0	Менее 100	10-20
	д. Макарово	ул. Грибная	0,136	3,0	Менее 100	10-20
	д. Макарово	ул. Грибная	0,100	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0025	д. Парсуковский карьер		1,144	3,5	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0026	д. Яблоново	ул. Полевая	0,337	3,0	Менее 100	10-20
	д. Яблоново	ул. Полевая	0,406	3,0	Менее 100	10-20
29 238 824 ОП МП - 0027	д. Яблоново	ул. Речная	0,447	3,0	Менее 100	10-20
	д. Яблоново	ул. Речная	0,350	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Волковское»						
29 238 808 ОП МП- 001	с. Волковское	ул. Центральная	0,953	3,0	Менее 100	10-20
	с. Волковское	ул. Центральная	0,712	3,0	Менее 100	10-20
	с. Волковское	ул. Центральная	0,143	6,0	Менее 100	10-20
	с. Волковское	ул. Центральная	0,086	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 002	с. Волковское	ул. Молодёжная	0,311	3,0	Менее 100	10-20
	с. Волковское	ул. Молодёжная	0,297	6,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 003	с. Волковское	ул. Успенская	0,973	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 004	с. Волковское	ул. Полевая	1,273	4,5	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 005	с. Волковское	ул. Садовая	0,278	3,5	Менее 100	10-20
	с. Волковское	ул. Садовая	0,147	3,5	Менее 100	10-20
	с. Волковское	ул. Садовая	0,102	3,5	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 006	с. Волковское	ул. Школьная	0,672	3,5	Менее 100	10-20
	с. Волковское	ул. Школьная	0,453	5,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 020	с. Волковское	пер. Полевой	0,237	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 021	с. Волковское	Проезд ул. Молодёжная ул. Успенская	0,349	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 022	с. Волковское	ул. Дивная	0,354	3,0	Менее 100	10-20
	с. Волковское	ул. Дивная	0,390	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 007	д. Хрущево	ул. Ромашковая	0,95	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 008	д. Хрущево	ул. Зелёная	0,808	3,0	Менее 100	10-20
	д. Хрущево	ул. Зелёная	0,150	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП- 009	д. Юратино	ул. Заречная	1,446	3,0	Менее 100	10-20
	д. Юратино	ул. Заречная	0,395	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 808 ОП МП-010	д. Юрятино	ул. Дачная	1,2	6,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-016	д. Юрятино	ул. Луговая	0,156	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-017	д. Юрятино	пер. Луговой	0,255	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-023	д. Юрятино	ул. Протвинская	0,160	3,0	Менее 100	10-20
	д. Юрятино	ул. Протвинская	0,230	3,0	Менее 100	10-20
	д. Юрятино	ул. Протвинская	0,120	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-024	д. Юрятино	ул. Звёздная	0,344	3,0	Менее 100	10-20
	д. Юрятино	ул. Звёздная	0,047	3,0	Менее 100	10-20
	д. Юрятино	ул. Звёздная	0,060	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-025	д. Юрятино	ул. Радужная	0,270	3,0	Менее 100	10-20
	д. Юрятино	ул. Радужная	0,152	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-011	д. Салтыково	ул. Голубицкого	0,094	3,5	Менее 100	10-20
	д. Салтыково	ул. Голубицкого	0,723	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-012	д. Салтыково	ул. Московская	0,31	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-018	д. Салтыково	ул. Парковая	0,162	3,0	Менее 100	10-20
	д. Салтыково	ул. Парковая	0,830	3,5	Менее 100	10-20
	д. Салтыково	ул. Парковая	0,118	3,0	Менее 100	10-20
	д. Салтыково	ул. Парковая	0,110	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-013	д. Потетино	ул. Майская	0,11	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-014	д. Потетино	ул. Лесная	0,430	3,0	Менее 100	10-20
	д. Потетино	ул. Лесная	0,280	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-015	д. Гурьево	ул. Южная	0,706	3,0	Менее 100	10-20
29 238 808 ОП МП-019	д. Гурьево	ул. Солнечная	0,3	3,0	Менее 100	10-20
СП «Село Кузьмищево»						
29 238 820 ОП МП – 001	с. Кузьмищево	ул. Центральная	0,405	3,0	Менее 100	10-20
	с. Кузьмищево	ул. Центральная	0,134	3,0	Менее 100	10-20
	с. Кузьмищево	ул. Центральная	0,420	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 002	с. Кузьмищево	ул. Силинская	0,717	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 003	с. Кузьмищево	ул. Цветочная	0,306	3,0	Менее 100	10-20
	с. Кузьмищево	ул. Цветочная	0,482	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 004	с. Кузьмищево	ул. Хуторская	0,638	3,0	Менее 100	10-20
	с. Кузьмищево	ул. Хуторская	0,536	3,0	Менее 100	10-20
	с. Кузьмищево	ул. Хуторская	0,156	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 005	с. Кузьмищево	ул. Южная	0,290	4,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 006	с. Кузьмищево	ул. Северная	0,406	3,0	Менее 100	10-20
	с. Кузьмищево	ул. Северная	0,707	4,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
	во					
29 238 820 ОП МП – 007	д. Игнатовское	ул. Солнечная	1,463	4,5	Менее 100	10-20
	д. Игнатовское	ул. Солнечная	0,366	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 008	д. Игнатовское	ул. Вишневая	0,464	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 009	с. Кузьмищево	пл. Северная	0,106	3,5	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 010	д. Строитель	ул. Березовая	0,345	3,0	Менее 100	10-20
	д. Строитель	ул. Березовая	0,140	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 011	д. Строитель	ул. Речная	0,478	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 012	д. Любовцово	ул. Лесная	0,735	3,0	Менее 100	10-20
	д. Любовцово	ул. Лесная	0,195	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 013	д. Бояково	ул. Овражная	0,638	3,0	Менее 100	10-20
	д. Бояково	ул. Овражная	0,137	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 014	д. Бояково	ул. Дачная	0,852	3,0	Менее 100	10-20
	д. Бояково	ул. Дачная	0,277	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 015	д. Бояково	ул. Луговая	0,473	3,0	Менее 100	10-20
	д. Бояково	ул. Луговая	0,538	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 016	д. Большуново	ул. Чистопрудная	0,94	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 017	д. Большуново	пер. Чистопрудный	0,186	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 018	д. Большуново	ул. Полевая	0,305	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 019	д. Большуново	ул. Лесная	0,187	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 020	д. Большуново	ул. Солнечная	0,885	4,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 021	д. Большуново	ул. Луговая	0,096	3,0	Менее 100	10-20
	д. Большуново	ул. Луговая	0,422	3,0	Менее 100	10-20
	д. Большуново	ул. Луговая	0,153	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 022	д. Сутормино	ул. Тарусская	1,147	3,0	Менее 100	10-20
	д. Сутормино	ул. Тарусская	0,327	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 023	д. Сутормино	ул. Заречная	0,705	3,0	Менее 100	10-20
	д. Сутормино	ул. Заречная	1,163	3,0	Менее 100	10-20
	д. Сутормино	ул. Заречная	0,520	3,0	Менее 100	10-20
	д. Сутормино	ул. Заречная	0,108	3,0	Менее 100	10-20
	д. Сутормино	ул. Заречная	0,144	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 024	д. Сутормино	ул. Березовая	0,610	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 025	с. Кузьмищево	пер. Центральный	0,257	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 026	с. Кузьмищево	ул. Яблоневая	0,2	3,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 027	д. Строитель	ул. Береговая	0,342	3,5	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 028	д. Большуново	ул. Гудовая	0,650	4,0	Менее 100	10-20
	д. Большуново	ул. Гудовая	0,791	3,0	Менее 100	10-20
	д. Большуново	ул. Гудовая	0,774	4,0	Менее 100	10-20
29 238 820 ОП МП – 029	д. Большуново	ул. Сосновая	0,187	3,0	Менее 100	10-20
СП «Деревня Алекино»						
29 238 840 ОП МП – 001	д. Алекино	ул. Цветочная	0,380	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП – 002	д. Алекино	ул. Садовая	0,600	3,0	Менее 100	10-20
	д. Алекино	ул. Садовая	0,227	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
	д. Алекино	ул. Садовая	0,256	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-003	д. Алекино	ул. Дачная	1,05	4,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-004	д. Марфино	ул. Парковая	0,454	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-005	д. Бортники	ул. Луговая	0,538	3,0	Менее 100	10-20
	д. Бортники	ул. Луговая	0,525	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-006	д. Бортники	ул. Лесная	0,554	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-007	д. Слащево	ул. Полевая	0,44	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-008	д. Крюково	ул. Лесная	0,451	3,0	Менее 100	10-20
	д. Крюково	ул. Лесная	0,11	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-009	д. Глинище	ул. Овражная	0,53	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-010	д. Почуево	ул. Луговая	0,327	3,0	Менее 100	10-20
	д. Почуево	ул. Луговая	0,070	3,0	Менее 100	10-20
	д. Почуево	ул. Луговая	0,185	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-011	д. Арпыли	ул. Центральная	0,255	3,0	Менее 100	10-20
	д. Арпыли	ул. Центральная	0,236	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-012	д. Екатериновка	ул. Луговая	0,515	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-013	д. Шишкино	ул. Цветочная	0,631	3,0	Менее 100	10-20
	д. Шишкино	ул. Цветочная	0,666	3,0	Менее 100	10-20
	д. Шишкино	ул. Цветочная	0,331	3,0	Менее 100	10-20
	д. Шишкино	ул. Цветочная	0,108	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-014	д. Потетино	ул. Овражная	0,428	3,0	Менее 100	10-20
	д. Потетино	ул. Овражная	0,175	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-015	д. Ильенки	ул. Садовая	0,555	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-016	д. Ильенки	ул. Овражная	0,490	3,0	Менее 100	10-20
	д. Ильенки	ул. Овражная	0,111	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-017	д. Ильенки	ул. Хуторская	0,304	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-018	д. Мансурово	ул. Луговая	0,337	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-019	с. Трубецкое	ул. Овражная	0,627	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-020	с. Трубецкое	ул. Васильковская	0,792	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-021	с. Трубецкое	ул. Парковая	0,617	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-022	с. Трубецкое	ул. Речная	0,35	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-023	д. Паршино	ул. Школьная	0,57	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-024	д. Паршино	ул. Садовая	0,541	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-025	д. Паршино	ул. Полевая	0,472	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-026	д. Паршино	пер. Полевой	0,13	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-027	д. Ладыжино	ул. Садовая	0,433	3,0	Менее 100	10-20
	д. Ладыжино	ул. Садовая	0,515	3,0	Менее 100	10-20
29 238 840 ОП МП-028	д. Ладыжино	ул. Парковая	0,609	3,0	Менее 100	10-20
	д. Ладыжино	ул. Парковая	0,371	3,0	Менее 100	10-20

СП «Село Некрасово»

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 816 ОП МП-001	д. Угличи	ул. Левобережная	0,195	3,0	Менее 100	10-20
	д. Угличи	ул. Левобережная	0,622	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-002	д. Угличи	ул. Правобережная	0,340	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-003	д. Андреевское	ул. Тополиная	0,606	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-018	д. Андреевское	ул. Липовая	0,260	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-027	д. Андреевское	ул. Дубовая (уч-к №1)	0,180	3,0	Менее 100	10-20
	д. Андреевское	ул. Дубовая (уч-к №1)	0,260	3,0	Менее 100	10-20
	д. Андреевское	ул. Дубовая (уч-к №1)	0,293	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-004	д. Исканское	ул. Центральная	1,307	6,0	Менее 100	10-20
	д. Исканское	ул. Центральная	1,495	3,0	Менее 100	10-20
	д. Исканское	ул. Центральная	0,194	3,0	Менее 100	10-20
	д. Исканское	ул. Центральная	0,188	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-024	д. Исканское	ул. Запрудная	0,48	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-025	д. Исканское	ул. Садовая	0,191	3,5	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-028	д. Исканское	пер. Садовый	0,247	3,5	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-029	д. Исканское	Ул. Грушевая (уч-к №1)	0,358	3,0	Менее 100	10-20
	д. Исканское	Ул. Грушевая (уч-к №2)	0,141	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-030	д. Исканское	пер. Грушевый	0,113	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-031	д. Исканское	пер. Центральный	0,336	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-005	д. Безобразово	ул. Красная Роща	0,584	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-019	д. Безобразово	ул. Луговая (уч-к №1)	0,81	3,0	Менее 100	10-20
	д. Безобразово	ул. Луговая (уч-к №2)	0,408	3,0	Менее 100	10-20
	д. Безобразово	ул. Луговая (уч-к №3)	0,132	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-006	с. Некрасово	ул. Садовая	0,158	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-020	д. Лаговщина	ул. Мира (уч-к №1)	0,300	3,0	Менее 100	10-20
	д. Лаговщина	ул. Мира (уч-к №2)	0,620	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-032	д. Лаговщина	пер. Центральный	0,153	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-021	д. Лаговщина	ул. Строителей	0,600	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-007	д. Селиверстово	ул. Садовая (уч-к №1)	1,040	3,0	Менее 100	10-20
	д. Селивер-	ул. Садовая	0,354	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
	ство	(уч-к №2)				
29 238 816 ОП МП-022	д. Селиверстово	ул. Дачная (уч-к №1)	1,024	4,0	Менее 100	10-20
	д. Селиверстово	ул. Дачная (уч-к №2)	0,120	3,0	Менее 100	10-20
	д. Селиверстово	ул. Дачная (уч-к №3)	0,124	3,0	Менее 100	10-20
	д. Селиверстово	ул. Дачная (уч-к №4)	0,124	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-023	д. Селиверстово	ул. Солнечная (уч-к №1)	0,547	3,0	Менее 100	10-20
	д. Селиверстово	ул. Солнечная (уч-к №2)	0,135	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-008	д. Льгово	ул. Сиреневая (уч-к №1)	1,416	4,0	Менее 100	10-20
	д. Льгово	ул. Сиреневая (уч-к №2)	0,140	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-026	д. Льгово	ул. Щеподраловка	0,150	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-033	д. Льгово	ул. Садовая	0,204	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-034	д. Льгово	ул. Вишневая	0,285	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-035	д. Льгово	ул. Протвинская	0,170	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-036	д. Льгово	пер. Сиреневый	0,185	3,0	Менее 100	10-20
	д. Льгово	пер. Сиреневый	0,067	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-037	д. Льгово	пер. Дачный	0,178	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-009	с. Некрасово	ул. Центральная	0,969	5,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Центральная	0,100	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-010	с. Некрасово	ул. Молодежная	0,427	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-011	с. Некрасово	ул. Парковая (уч-к №1)	0,350	3,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Парковая (уч-к №2)	0,208	3,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Парковая (уч-к №3)	0,760	4,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Парковая (уч-к №4)	0,142	3,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Парковая (уч-к №5)	0,251	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-012	с. Некрасово	ул. Василия Нелюбохтина	0,393	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-013	с. Некрасово	ул. Лесная (уч-к №1)	0,71	4,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Лесная (уч-к №2)	0,085	4,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Лесная (уч-к №3)	0,082	4,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-014	с. Некрасово	ул. Сиреневая	0,266	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-015	с. Некрасово	пер. Молодежный	0,293	3,0	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 816 ОП МП-016	с. Некрасово	пер. Тарусский	0,378	3,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	пер. Тарусский	0,181	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-017	с. Некрасово	ул. Полевая	0,374	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-038	с. Некрасово	ул. Дачная	0,322	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-039	с. Некрасово	пер. Дачный	0,146	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-040	с. Некрасово	ул. Тарусская (уч-к №1)	0,234	3,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Тарусская (уч-к №2)	0,147	3,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Тарусская (уч-к №3)	0,135	3,0	Менее 100	10-20
	с. Некрасово	ул. Тарусская (уч-к №4)	0,037	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-041	с. Некрасово	ул. Долевая	0,115	3,0	Менее 100	10-20
29 238 816 ОП МП-042	с. Некрасово	Проезд на кладбище	0,790	3,5	Менее 100	10-20
ГП «Город Таруса»						
29 238 501 ОЛ МП 20-001	г. Таруса	ул. К. Либкнехта	0,43	7,5	1058	60
29 238 501 ОЛ МП 20-002	г. Таруса	ул. Октябрьская	0,163	60	236	20
29 238 501 ОЛ МП 20-003	г. Таруса	ул. Володарского	0,387	6,0	452	20
29 238 501 ОЛ МП 20-004	г. Таруса	ул. Луначарского	0,51	8,0	963	50
29 238 501 ОЛ МП 20-005	г. Таруса	ул. Серпуховское шоссе	2,4	7,5	1058	50
29 238 501 ОЛ МП 20-006	г. Таруса	ул. Шмидта	1,06	6,0	980	50
29 238 501 ОЛ МП 20-007	г. Таруса	ул. Горького	1,7	6,0	429	30
29 238 501 ОЛ МП 20-008	г. Таруса	ул. Ленина	3,1	8,0	1110	60
29 238 501 ОЛ МП 20-009	г. Таруса	ул. Р. Люксембург	0,85	7,5	420	30
29 238 501 ОЛ МП 20-010	г. Таруса	ул. Пролетарская	0,88	6,0	250	30
29 238 501 ОЛ МП 20-011	г. Таруса	ул. Живова	1,28	6,0	452	30
29 238 501 ОЛ МП 20-012	г. Таруса	ул. Каляева	0,28	4,0	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-013	г. Таруса	ул. Нерезова	0,84	4,0	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-014	г. Таруса	пр. Пушкина	0,462	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-015	г. Таруса	ул. Коммунальная	0,94	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-016	г. Таруса	пер. Советский	1,1	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-017	г. Таруса	ул. М. Цветаевой	1,131	6,0	568	40
29 238 501 ОЛ МП 20-018	г. Таруса	ул. Миронова	0,27	3,5	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 501 ОЛ МП 20-019	г. Таруса	ул. Ак. Королева	0,46	6,0	258	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-020	г. Таруса	ул. Безымянная	0,16	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-021	г. Таруса	ул. Победы	1,2	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-022	г. Таруса	ул. Калинина	0,536	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-023	г. Таруса	пер. Победы	0,57	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-024	г. Таруса	ул. Ефремова	0,684	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-025	г. Таруса	пер. Калинина	0,44	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-026	г. Таруса	ул. Комсомольская	0,378	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-027	г. Таруса	автодорога по мосту через р. Таруса	0,051		1058	60
29 238 501 ОЛ МП 20-028	г. Таруса	ул. Строителей	0,68	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-029	г. Таруса	автодорога по пл. Ленина	0,12	-	-	-
29 238 501 ОЛ МП 20-030	г. Таруса	ул. Ворошилова	0,3	6,0	359	20
29 238 501 ОЛ МП 20-031	г. Таруса	ул. Голубицкого	0,57	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-032	г. Таруса	ул. Дачная	0,21	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-033	г. Таруса	ул. Декабристов	0,75	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-034	г. Таруса	ул. К. Маркса	0,43	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-035	г. Таруса	ул. Кирова	0,18	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-036	г. Таруса	ул. Пионерская	0,4	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-037	г. Таруса	пер. Ленина	0,13	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-038	г. Таруса	ул. Энгельса	0,33	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-039	г. Таруса	ул. Пушкина	1,1	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-040	г. Таруса	ул. Маяковского	0,45	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-041	г. Таруса	ул. К. Цеткин	0,31	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-042	г. Таруса	ул. Комарова	0,26	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-043	г. Таруса	ул. Шевякова	0,11	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-044	г. Таруса	ул. Садовая	1,04	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-045	г. Таруса	ул. Гоголя	0,1	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-046	г. Таруса	ул. Спиридонова	0,32	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-047	г. Таруса	ул. Советская	0,47	3,5	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29 238 501 ОЛ МП 20-048	г. Таруса	ул. Л. Толстого	0,09	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-049	г. Таруса	ул. Веселая	0,09	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-050	г. Таруса	ул. Паустовского	0,78	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-051	г. Таруса	ул. Урицкого	0,35	3,5	Менее 100	10-20
29 238 501 ОЛ МП 20-052	г. Таруса	ул. Беляева	0,88	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 053	г. Таруса	ул. Амелина	0,38	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 054	г. Таруса	ул. Березовая	0,14	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 055	г. Таруса	ул. Вишневая	0,34	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 056	г. Таруса	ул. Гвардейская	0,3	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 057	г. Таруса	ул. Грез	0,5	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 058	г. Таруса	ул. Грибная	0,3	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 059	г. Таруса	ул. Гумилевской	0,6	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 060	г. Таруса	ул. Достоевского	0,6	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 061	г. Таруса	ул. Елдышева	0,38	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 062	г. Таруса	ул. Заречная	0,43	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 063	г. Таруса	ул. Звездная	0,41	6,0	239	20
29-238-501 ОП МП 064	г. Таруса	ул. Зеленая	0,22	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 065	г. Таруса	ул. Земляничная	0,24	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 066	г. Таруса	ул. Крайняя	0,16	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 067	г. Таруса	ул. Крымова	0,2	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 068	г. Таруса	ул. Крутилина	0,34	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 069	г. Таруса	ул. Луговая	0,7	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 070	г. Таруса	ул. Молодежная	0,29	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 071	г. Таруса	ул. Некрасова	0,84	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 072	г. Таруса	ул. Островского	0,44	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 073	г. Таруса	ул. Парковая	0,42	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 074	г. Таруса	ул. Пейзажная	0,28	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 075	г. Таруса	ул. Песочная	0,26	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 076	г. Таруса	ул. Ремесел	0,31	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП	г. Таруса	ул. Рябиновая	0,34	3,5	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
077						
29-238-501 ОП МП 078	г. Таруса	ул. Свердлова	0,28	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 079	г. Таруса	ул. Севрюкова	0,38	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 080	г. Таруса	ул. Солнечная	0,34	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 081	г. Таруса	ул. Тихая	0,18	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 082	г. Таруса	ул. Тургенева	0,68	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 083	г. Таруса	ул. Цветочная	0,36	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 084	г. Таруса	ул. Сиреневая	0,13	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 085	г. Таруса	ул. Юбилейная	0,28	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 086	г. Таруса	ул. Яблоневая	0,58	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 087	г. Таруса	пер. Беляева	0,15	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 088	г. Таруса	пер. Березовый	0,13	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 089	г. Таруса	пер. Лесной	0,18	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 090	г. Таруса	пер. Некрасова	0,09	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 091	г. Таруса	пер. Тарусский	0,28	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 092	г. Таруса	пер. Огородный	0,38	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 093	г. Таруса	пер. Строителей	0,15	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 094	г. Таруса	пер. Яблоневый	0,37	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 095	г. Таруса	пер. Живова	1,1	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 096	г. Таруса	пер. Маяковского	0,18	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 097	г. Таруса	ул. Липовая	0,23	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 098	г. Таруса	ул. Добрая	0,23	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 099	г. Таруса	ул. Радужная	0,23	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 100	г. Таруса	ул. Тенистая	0,25	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 101	г. Таруса	пер. Липовый	0,26	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 102	г. Таруса	ул. Московская	0,6	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 103	г. Таруса	пер. 1-й Московский	0,38	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 104	г. Таруса	пер. 2-й Московский	0,38	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 105	г. Таруса	ул. Окская	0,16	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 106	г. Таруса	ул. Совхозная	0,16	3,5	Менее 100	10-20

Идентификационный номер	Наименование	Улица	Протяженность, км	Ширина, м	Интенсивность, ТС/сут	Транспортный спрос, загрузка, %
29-238-501 ОП МП 107	г. Таруса	проезд М.Б. Добряна	1,2	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 108	г. Таруса	пер. Луначарского	0,35	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 109	г. Таруса	ул. Ген. Кирилина	1,2	3,5	Менее 100	10-20
29-238-501 ОП МП 110	г. Таруса	ул. Поэтическая	0,5	3,5	Менее 100	10-20

Данные обследования дорожной сети района позволило установить, что автомобильные дороги района имеют загрузку в пределах 0,1 – 0,2.

Уровень обслуживания A^{20} . Соответствует условиям, при которых отсутствует взаимодействие между автомобилями. Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Водители свободны в выборе скоростей. Скорость практически не снижается с ростом интенсивности движения. По мере увеличения загрузки число дорожно-транспортных происшествий несколько уменьшается, но практически все они имеют тяжелые последствия.

Наиболее загруженные автомобильные дороги города Таруса: Серпуховское шоссе, ул. Карла Либкнехта, улица Луначарского, улица Ленина, улица Шмидта.

- Уровень обслуживания B . При уровне обслуживания B проявляется взаимодействие между автомобилями, возникают отдельные группы автомобилей, увеличивается число обгонов. При верхней границе обслуживания B число обгонов наибольшее. Максимальная скорость на горизонтальном участке составляет примерно 80% от скорости в свободных условиях, максимальная интенсивность – 50% от пропускной способности.

Автомобильные дороги общего пользования Тарусского района, отвечающие нормативным требованиям, составляет 43,44 %.

Внутри населенных пунктов основные проезды обеспечивают подъезд транспорта к группам зданий различного назначения. Второстепенные проезды обеспечивают подъезд транспорта к отдельным зданиям.

Интенсивность движения на улицах и дорогах населенных пунктов района не велика.

Хранение индивидуальных автомобилей осуществляется на придомовых участках либо в гаражах индивидуальной постройки. Открытые площадки для хранения индивидуального транспорта почти отсутствуют. Также незначительно количество специально оборудованных площадок для временной парковки автотранспорта перед общественными зданиями. Обеспеченность населения индивидуальными легковыми автомобилями на 1000 жителей составляет 314,5 единиц²¹.

Усредненные параметры дорожного движения на автомобильных дорогах Тарусского района представлены в таблице 19.

²⁰ ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог

²¹ http://kalugastat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/kalugastat/ru/statistics/enterprises/transport/

Таблица 19 – Усредненные параметры дорожного движения на автомобильных дорогах Тарусского района

Данные	Наименование параметра дорожного движения					
	Средняя скорость потока, км/ч	Макс. интенсивность, ТС/час	Плотность потока, авт./ км	Коэффициент загрузки	Экол. нагр. от АТ концентрация СО / NO ₂	Качество содержания автомобильных дорог
В среднем по дорожной сети района	37,1	1110	4,6	0,1-0,2	1,33 / 0,06	удовлетворительное

Экономические потери от несоответствия фактической скорости разрешенной и допустимой района составляют 3000 тыс. руб.

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта оценивалась на основе расчета концентрации оксида углерода и оксида азота в воздухе при заданной интенсивности движения, расчеты показали, что все показатели находятся в пределах ПДК.

1.9 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации района, обеспеченность парковочными местами

Парк грузовых автомобилей крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области представлен в таблице 20.

Таблица 20 – Парк грузовых автомобилей крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области (на конец года; штук)

Образование	2011	2012	2012	2014	2015	2016
Тарусский район	66	52	65	65	75	61

Парк автобусов крупных и средних организаций всех видов деятельности представлен в таблице 21

Таблица 21 – Парк автобусов крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области (на конец года; штук)

Образование	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Тарусский район	15	13	19	21	25	26

Парк легковых автомобилей крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области представлен в таблице 22.

Таблица 22 – Парк легковых автомобилей крупных и средних организаций всех видов деятельности по городам и районам области (на конец года; штук)

Образование	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Тарусский район	54	49	57	61	58	54

Число легковых автомобилей в собственности граждан на 1000 человек населения (на конец года; штук) приведено в таблице 23.

Таблица 23 – Уровень автомобилизации

Данные	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Тарусский район	210,1	240,3	267,7	298,5	305,9	314,5

Анализ данных показывает рост автомобилизации населения в сравнении с данными 2012 года в 1,48 раза, несмотря на финансово-экономический кризис, количество легковых автомобилей продолжает расти.

Существующее парковочное пространство и дефицит парковок на территории Тарусского района представлен в таблице 24.

Таблица 24 – Парковочное пространство на парковках общего пользования на территории Тарусского района

Количество легковых автомобилей	Существующее количество машинно-мест						Необходимо общее количество машинно-мест	Существующий дефицит в машинно-местах
	На территории специализированных автостоянок	Парковка вдоль УДС	ГСК	Парковки на территории частных домовладений	Перехватывающие парковки	Парковка на территории дворов МКД		
4707	-	507	100	4000	-	-	4707	120

Дефицит на парковках общего пользования составляет 120 машинно-мест.

1.10 Характеристика работы транспортных средств общего пользования, включая анализ пассажиропотока

1.11.1 Железнодорожный транспорт

На территории района железнодорожный транспорт отсутствует

1.8.2 Автомобильный транспорт

Маршрутная сеть общественного транспорта Тарусского района приведена в таблице 25. Регулятором перевозок общественным транспортом выступает администрация МР «Тарусский район».²²

Транспортное обслуживание района обеспечивается частными перевозчиками (лицензированным юридическим лицом).

Для осуществления оперативного контроля за выпуском и работой транспортных средств на маршруте транспортные средства оснащены системой спутниковой навигации ГЛОНАСС.

Реестр маршрутов регулярных перевозок внутримunicipальной маршрутной сети Тарусского района приведен в таблице 25. Схема маршрутов приведена на рисунке 6.

²² Данные администрации МР «Тарусский район» Калужской области

Таблица 25 – Реестр маршрутов регулярных перевозок внутримunicipальной маршрутной сети Тарусского района

Регистрационный № маршрута	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута в виде начального и конечного пунктов	Наименование поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты маршрута	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым осуществляется движение транспортных средств	Протяженность маршрута регулярных перевозок, км	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Вид транспортных средств, класс транспортных средств	Экологические характеристики транспортных средств (экологический класс)	Количество транспортных средств на маршруте, ед.	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Перевозчик
1	1	Таруса – Алекино	Г. Таруса, СП «Деревня Алекино»	ул.Р.Люксембург, 1, ул. К. Либкнехта, ул. Луначарского, ул. Ленина, а/д «Таруса - Алекино»	10	в установленных остановочных пунктах маршрута	муниципальный по регулируемым тарифам	Автобус, малый, М2,М3	3,4	1	2009	ИП (ФИО)
2	2	Таруса – Вознесенье	Г. Таруса, СП «Село Петрищево», СП «Село Вознесенье»	ул.Р.Люксембург, 1, ул. К. Либкнехта, ул. Луначарского, ул. Ленина, а/д «Таруса - Вознесенье»	20	в установленных остановочных пунктах маршрута	муниципальный по регулируемым тарифам	Автобус, малый, М2,М3	3,4	1	2009	ИП (ФИО)
3	3	Таруса – Некрасово	Г. Таруса, СП «Село Кузьмищево», СП «Село Волковское», СП «Село Некрасово»	ул. Р. Люксембург, ул. Серпуховское ш. а/д «Таруса – Некрасово»	20	в установленных остановочных пунктах маршрута	муниципальный по регулируемым тарифам	Автобус, малый, М2,М3	3,4	1	2009	ИП (ФИО)
4	4	Таруса – Роща	г. Таруса, СП «Деревня Похвиснево», СП «Село Лопатино», СП «Село Барятино», СП «Село Роща»	ул. Р. Люксембург, 1, ул. К. Либкнехта, ул. Луначарского, ул. Ленина, а/д «Таруса – Роща»	35	в установленных остановочных пунктах маршрута	муниципальный по регулируемым тарифам	Автобус, малый, М2,М3	3,4	1	2009	ИП (ФИО)
5	5	Таруса – Лопатино	г. Таруса, СП «Деревня Похвиснево», СП	ул. Р. Люксембург, 1, ул. К. Либкнехта, ул.	15	в установленных остановоч-	муниципальный по регулируемым	Автобус, малый, М2,М3	3,4	1	2009	ИП (ФИО)

Регистрационный № маршрута	Порядковый № маршрута	Наименование маршрута в виде начального и конечного пунктов	Наименование поселений, в границах которых расположены промежуточные остановочные пункты маршрута	Наименование улиц, автомобильных дорог, по которым осуществляется движение транспортных средств	Протяженность маршрута регулярных перевозок, км	Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Вид транспортных средств, класс транспортных средств	Экологические характеристики транспортных средств (экологический класс)	Количество транспортных средств на маршруте, ед.	Дата начала осуществления регулярных перевозок	Перевозчик
			«Село Лопатино»	Луначарского, ул. Ленина, а/д «Таруса – Лопатино»		ных пунктах маршрута	тарифам					
6	6	Городской	Г. Таруса. СП «Село Кузьмищево»	ул. Р. Люксембург, 1, ул. К. Либкнехта, ул. Луначарского, ул. Шмидта, ул. Горького, ул. Ленина, ул. Серпуховское ш. а/д «Таруса – пансионат «Березовая Роща»	12,5	в установленных остановочных пунктах маршрута	муниципальный по регулируемым тарифам	Автобус, малый, М2,М3	3,4	1	2009	ИП (ФИО)

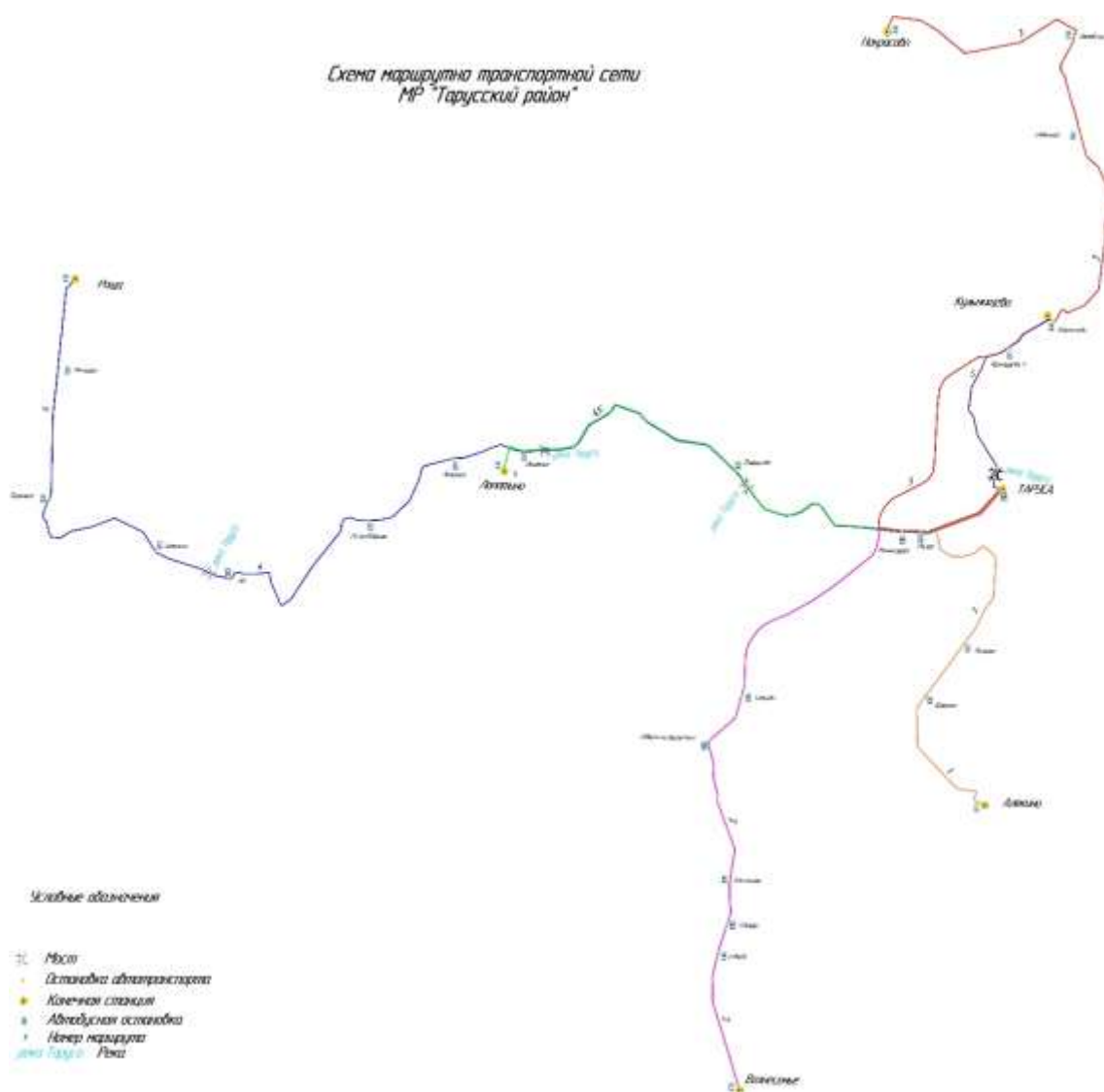


Рисунок 6 – Схема маршрутной сети

В период 25 – 27 октября 2018 года проводилось обследование перевозок пассажиров транспортом общего пользования, осуществляющим перевозки пассажиров (включая льготные категории) по внутримunicipальной маршрутной сети Тарусского района.

Обследование проводилось в соответствии с нормативно-правовыми актами РФ²³ и включало три этапа:

- подготовительный;
- проведения обследования;
- обработки и анализа материалов обследования.

Совершенствование планирования, организации и управления пассажирским транспортом и дорожным движением для обеспечения желаемого качества, в общем случае, требуется информационное обеспечение, адекватно отражающее состояние объекта управления. Применительно к пассажирскому транспорту требуется мониторинг рынка пассажирских услуг, который, с одной стороны, будет удовлетворять требованиям оперативности (минимизации логистических издержек), а с другой стороны – требованиям достаточной полноты и достоверности.

²³ Методические рекомендации по проведению обследования по определению степени использования общественного транспорта различными категориями граждан (транспортной подвижности населения)» Госкомстата РФ от 19 декабря 2001 г.

Обследование транспортной подвижности различных категорий граждан анкетным методом осуществлялось по следующей методологии.

Осуществлялся анкетный опрос граждан, использующих для проезда абонементные билеты длительного пользования.

Анкеты заполнялись учетчиками на остановочных пунктах, в транспортных средствах.

Учетчики, отвечающие за поведение анкетного опроса, сдавали заполненные анкеты по месту их получения руководителю анкетного обследования, которые после проверки анкет и исправления обнаруженных ошибок передавали их для обработки в специальную рабочую группу комиссии по проведению обследования пассажиропотоков.

Обследование табличным методом осуществлялось по следующей методологии.

Порядок работы учетчика-контролера и его обязанности при проведении обследования пассажиропотоков были предусмотрены в выдаваемых им инструкциях. Типовая инструкция учетчику-контролеру (Приложение № 7 к Рекомендациям²³) может быть изменена и дополнена с учетом местных условий обследования пассажиропотоков на конкретных маршрутах.

Учетчикам-контролерам до начала обследования выдавались также маршрутные справочники, в которых была дана краткая характеристика маршрута обследования, указаны остановочные пункты и их нумерация. Форма типового маршрутного справочника приведена в приложении № 8 к Рекомендациям²³.

Организация проведения инструктивных занятий возлагалась на руководителя настоящего муниципального контракта.

Для обработки и анализа информации, полученной в ходе обследования пассажиропотоков, была разработана система баз данных, в состав которой вошли: база данных, программные, технические, языковые и организационно-методические средства, обеспечивающие централизованное накопление и коллективное многоцелевое использование данных (рисунок 7).

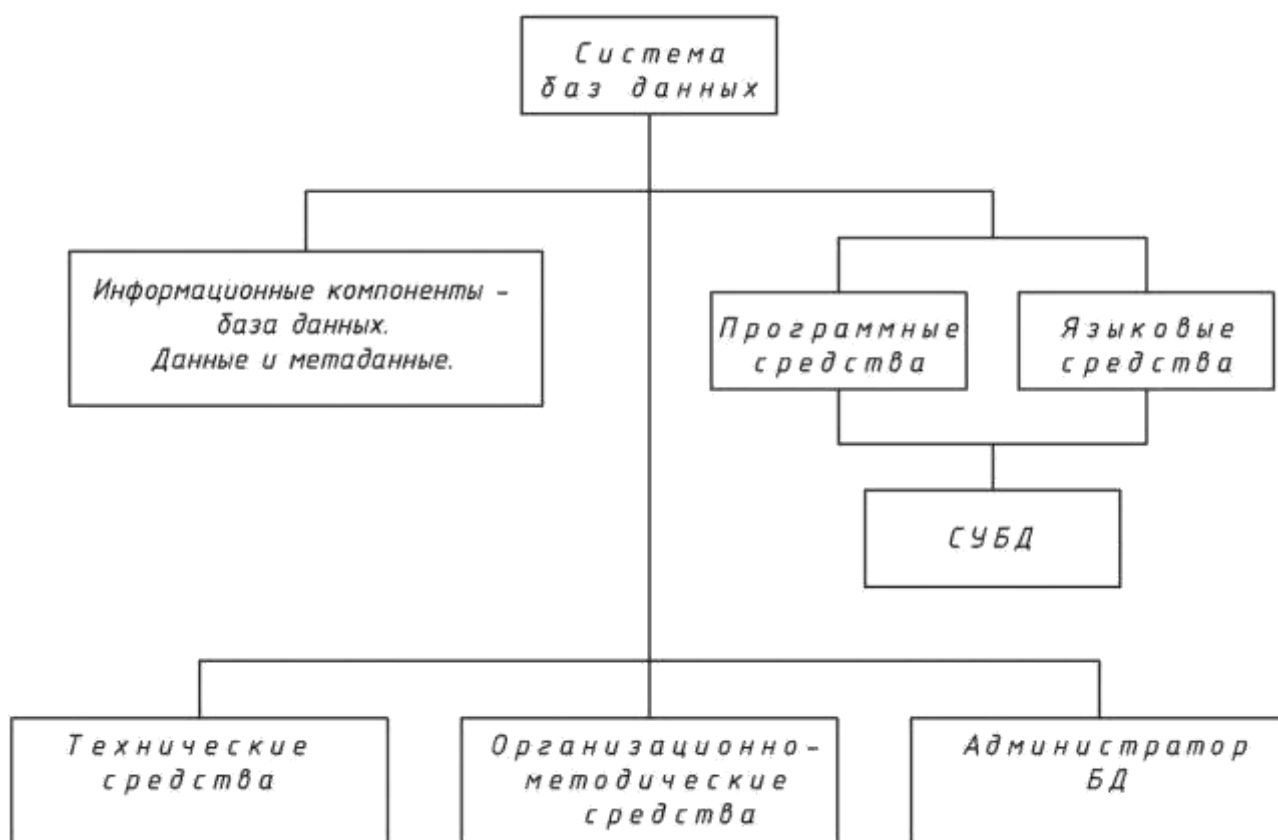


Рисунок 7 – Компоненты системы баз данных

База данных разработана в среде системы управления базами данных (СУБД) MS Access. СУБД MS Access является 32-разрядной системой управления реляционных баз данных нового поколения, работающей в средах Windows 98/ME и Windows NT 4.0/2000/XP. В ней предусмотрены все необходимые средства для определения и обработки данных, а также для управления ими при работе с большими объемами информации.

В состав СУБД входят средства управления таблицами, запросами, формами, отчетами, макросами и модулями как самостоятельными объектами, хранящимися в одном файле базы данных (расширение .mdb).

В структуру базы данных пять связанных таблиц: «Тип ТС», «Маршруты», «Наполняемость», «Вид маршрута», «Минимальная общая вместимость». Таблицы «тип ТС», «Маршруты», «Вид маршрута», «Минимальная общая вместимость» являются таблицами нулевого уровня, так как данные в них не зависят от данных других таблиц и содержат справочными информацию. Таблица «Наполняемость» является таблицей первого уровня, так как данные в ней зависят от данных таблиц нулевого уровня. Связь между полями таблиц осуществлена по схеме «один ко многим» (рисунок 8).

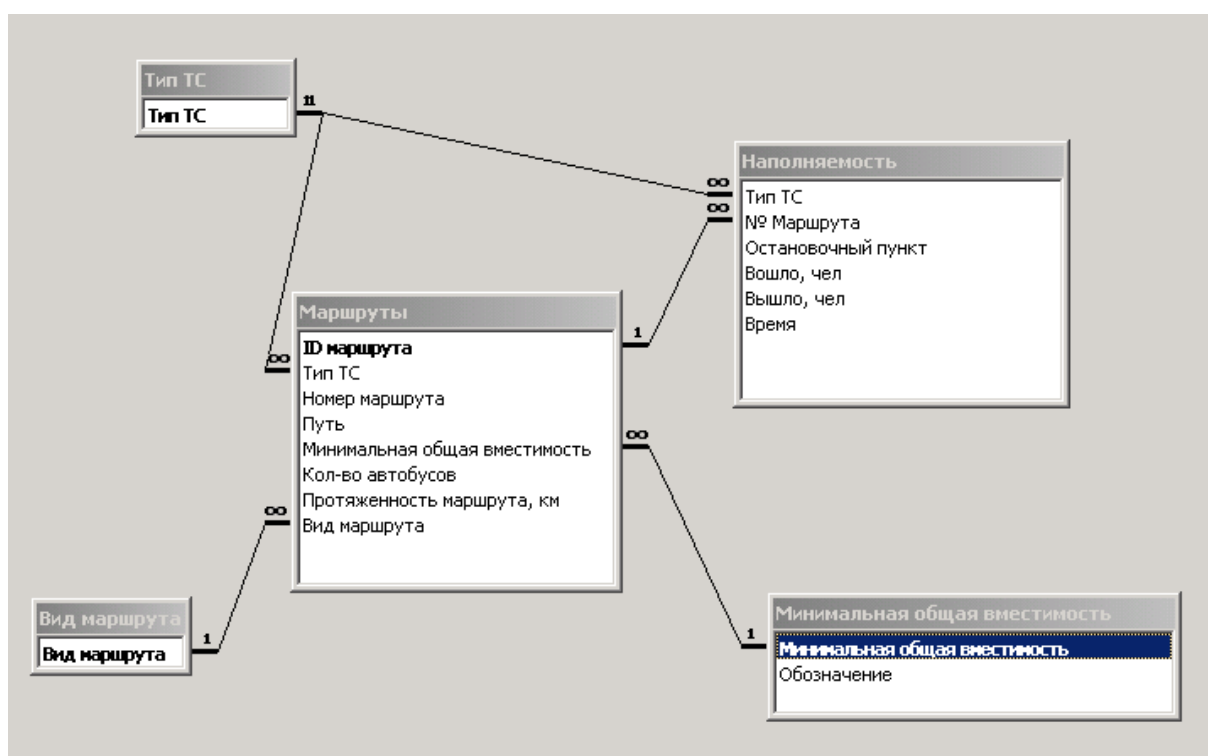


Рисунок 8 – Структура базы данных

База данных содержит исходную информацию по остановочным пунктам и маршрутам транспортной сети, что в значительной степени облегчает внесение результатов обследования и исключает неточности в плане выбора остановочных пунктов того или иного маршрутов.

В процессе обработки введенной в программу информации данные представляются в виде таблиц и диаграмм. Диаграмма представляет собой зависимость количества вошедших (положительные значения) и вышедших (отрицательные значения) пассажиров на остановке от времени. Обработка данных осуществляется с помощью структурированного языка запросов SQL (СИКВЭЛ) (Рисунок 9).

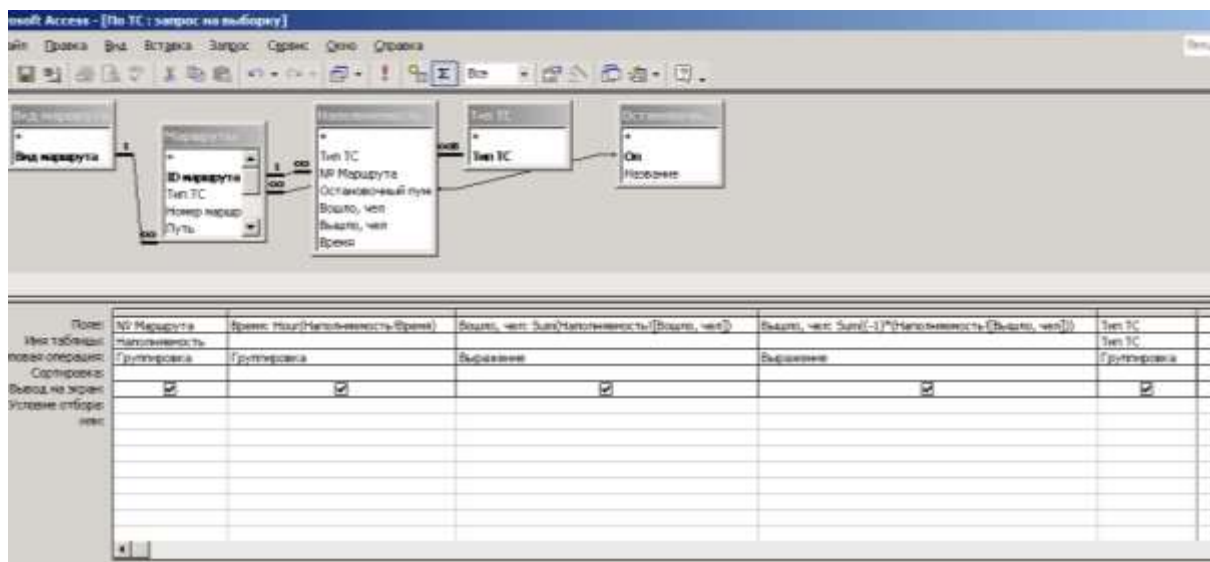


Рисунок 9 – Запрос на выборку

Разработанная база данных использовалась для формирования результатов обследования пассажиропотока. Из базы данных выведем объемы перевозок по каждому маршруту (таблица 26).

Таблица 26 - Объемы перевозок по каждому автобусному маршруту

Количество перевозимых пассажиров		
№ маршрута	ТС - Автобус	
	Пассажиров за смену	
		Итого по маршруту
1	82	82
2	120	120
3	50	50
4	32	32
5	38	38
6	34	34
Всего		356

Анализ маршрутной сети городского пассажирского транспорта общего пользования и анализ условий движения подвижного состава с учетом опроса общественного мнения и анализа открытых источников позволил сформулировать ряд проблем:

- Наблюдается незначительный уровень дублирования маршрутов;
- Недостаточное количество подвижного состава на отдельных маршрутах приводит к значительному интервалу движения на маршруте, тем самым снижая рентабельность маршрута;
- Непродолжительная работа некоторых маршрутов вызывает жалобы пассажиров;
- Жалобы на отсутствие остановочных комплексов, поврежденных по различным причинам. Непродуманное расположение остановочных комплексов с одной стороны и проезжей части с другой стороны ограничивает возможность комфортного размещения пассажиров на остановке;
- Изношенный подвижной состав пассажирского транспорта, отсутствие отопления в холодный сезон;
- Аварийное управление транспортными средствами в районе остановочных комплексов, в частности, резкие маневры при подъезде и отъезде от остановок, приводят к аварийным ситуациям, а, следовательно, к потерянным времени пассажиров;

- Несоблюдение правил высадки-посадки пассажиров на остановочных комплексах, включая высадку пассажиров вне остановок и начало движения транспортных средств до окончания посадки и высадки пассажиров;

- Жалобы курение в салоне автобуса.

Из базы данных результатов обследования, сформированы средний коэффициент использования вместимости автобусов и средняя дальность поездки одного пассажира. Данные представлены в таблице 26.

Таблица 26 – Основные технико-эксплуатационные параметры автобусных маршрутов

Технико-эксплуатационные параметры автобусных маршрутов		
№ маршрута	Средний коэффициент вместимости автобуса	Средняя дальность поездки, км
1	0,37	7,5
2	0,37	14,8
3	0,39	10,0
4	0,34	20,5
5	0,33	8,7
6	0,35	4,4

Таким образом, анализ таблицы 26 показывает, что средняя дальность поездки варьируется от протяженности маршрута и значения сменяемости, коэффициент вместимости автобуса зависит от его типа и категории.

Общие показатели работы маршрутов регулярных перевозок внутримunicipальной маршрутной сети Тарусского района²⁴ представлены в таблице 27.

Таблица 27 – Общие показатели работы общественного транспорта маршрутной сети Тарусского района

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1	Количество маршрутов, шт.	6
2	Общая протяженность маршрутов, км.	112,5
3	Протяженность дорог, по которой проходит общественный транспорт	92,5
4	Среднегодовой пассажирский поток, тыс. пасс./год	102,4

Функциональное назначение маршрутной сети (таблица 28) позволяет жителям района осуществлять трудовые, досуговые и социально-бытовые перемещения. Маршрутная сеть Тарусского района обеспечивает устойчивые транспортные связи между сельскими поселениями и районным центром к объектам социального назначения.

Таблица 28 – Функциональная характеристика маршрутов

N маршрута	Наименование начального и конечного пунктов	Функциональная характеристика маршрута	Вид маршрута
1	Таруса – Алекино	Коммунально-бытовой и социальный маршрут.	Социально

²⁴ По данным обследования маршрутной сети

N маршрута	Наименование начального и конечного пунктов	Функциональная характеристика маршрута	Вид маршрута
		Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района	значимый
2	Таруса – Вознесенье	Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района	Социально значимый
3	Таруса – Некрасово	Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района	Социально значимый
4	Таруса – Роща	Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района	Социально значимый
6	Городской	Коммунально-бытовой и социальный маршрут. Обеспечивает культурно-бытовые и трудовые корреспонденции жителей района	Социально значимый

1.9 Характеристика условий пешеходного и велосипедного движения

Пешеходные направления привязаны к объектам культурно – исторического наследия, объектам социальной инфраструктуры и трудовыми перемещениями. УДС населенных пунктов имеет невысокий уровень оснащения пешеходными дорожками.

Велосипедные дорожки на территории Тарусского района на территории района отсутствуют.

1.10 Характеристика движения грузовых транспортных средств, оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб, состояния инфраструктуры для данных транспортных средств

Основная проблема Тарусского района – прохождение через него транзитного автотранспорта, в том числе грузового по региональным автомобильным дорогам, совмещение потоков поселкового, районного с внешним транзитным автотранспортом. Движение автомобильного транспорта регулируется техническими средствами организации дорожного движения.

Грузовым автомобильным транспортом перевезено 532,3 тысячи тонны грузов. Данные о работе грузового автомобильного транспорта представлены в таблице 29.

Таблица 29 – Перевозки грузов автомобильным транспортом (тысяч тонн)

Образование	2013	2014	2015	2016	2017
Тарусский район	77	375,9	366,9	430,4	532,3

Данные по грузообороту приведены в таблице 30.

Таблица 30 – Грузооборот автомобильного транспорта (тысяч тонно-километров)

Образование	2013	2014	2015	2016	2017
Тарусский район	23980	187950,0	183450,0	215200,0	266150,0

Для оценки работы коммунальных и дорожных служб был проведен социальный опрос. Усредненная оценка показателей социального опроса представлена в таблице 31.

Таблица 31 – Оценка работы транспортных средств коммунальных и дорожных служб

№ п/п	Наименование параметра	Оценка работы по пяти-балльной шкале
1	Уборка и сезонное содержание дорог	4,0
2	Уборка мусора	4,0
3	Работы по устранению дорожных неровностей	3,0
4	Уровень обновления транспортных средств коммунальных служб	3,0
5	Качество транспортного обслуживания населения	4,0
6	Транспортно-эксплуатационное состояние УДС	3,5

Исходя из данных социального опроса, большая часть населения оценивает работу коммунальных и дорожных служб, как хорошую.

1.11 Анализ уровня безопасности дорожного движения

Статистическая информация, характеризующая уровень безопасности дорожного движения представлена в таблице 32²⁵.

Таблица 32 – Число дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них на автомобильных дорогах и улицах

Показатель	2015	2016	2017	2018 (январь – октябрь)
Число ДТП, единиц	44	24	21	21
Погибло, человек	4	0	0	3
Ранено, человек	74	34	29	24

Анализ аварийности на территории Тарусского района показывает, что по сравнению с аналогичными параметрами прошлого года общее количество зарегистрированных ДТП остается стабильным, вызывает опасение тяжесть последствий ДТП, количество погибших и раненых растет, в 2018 года, рост составил 100 процентов. Вызывает опасение повышение количеств и тяжести последствий ДТП связанных с участием велосипедистов и ДТП, произошедших в темное время суток.

Предложения по повышению БДД в Тарусском районе:

- О состоянии аварийности ежеквартально рассматривать на комиссии по безопасности дорожного движения при администрации Тарусского района;
- Основными приоритетными направлениями определить: предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма; выявление грубых правонарушений ПДД, в частности выявление фактов управления ТС в состоянии алкогольного опьянения, контроль за техническим состоянием транспорта и школьных автобусов; организация работы по приведению пешеходных переходов и маршрутов школьных автобусов в соответствие с государственными стандартами;
- Приведение транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог района до нормативных значений, проведение работ по диагностике, паспортизации и разработке ПОДД;
- Совместная работа по выявлению грубых нарушений ПДД, влияющих на состояние аварийности: управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения; выезд на полосу, предназначенную для встречного движения; нарушение ПДД пешеходами и водителями на пешеходных переходах;

²⁵ <http://stat.gibdd.ru/>

- Пропаганда в средствах массовой информации тематики безопасности дорожного движения в целях формирования негативного отношения населения к нарушениям ПДД.

1.12 Оценка уровня негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Уровень негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду оценивался посредством расчета среднесуточного выброса оксида углерода (СО) и оксида азота (NO₂) транспортными средствами и представлен в таблице 33.

Таблица 33 – Негативное воздействие транспортной инфраструктуры на окружающую среду

Наименование участка	Показатель			
	СО		NO ₂	
	Факт, мг/м ³	Норматив, мг/м ³	Факт, мг/м ³	Норматив, мг/м ³
В среднем по УДС	1,28	3	0,03	0,06

Несколько повышенный уровень загрязнения атмосферы может создаваться в летнее время, вследствие уменьшения количества осадков, снижения скоростей ветра и естественной запыленности. Рельеф территории влияние на распространение примесей не оказывает.

Одним из источников выбросов вредных веществ в атмосферу являются и выхлопные газы от автомобильного транспорта.

Воздействие автотранспортного шума и мероприятия по борьбе с шумом.

Главным источником шумового «загрязнения» является автомобильный транспорт.

Основу автомобильной сети района составляет автомобильная дорога общего пользования регионального значения Калужской области 4-ей технической категории Калужской области 4-ей технической категории 29 ОП РЗ 29К Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов в границах Тарусского района, поэтому защита от транспортного шума является важной задачей.

На основании расчета уровень транспортного шума достигает 70-73 дБА.

Расчет транспортного шума показал, что уровень шума зависит не столько от интенсивности движения, сколько от состояния дорожной сети. Кроме того, уровень шума в настоящее время примерно равен уровню шума при перспективной интенсивности.

1.13 Характеристика существующих условий и перспектив развития и размещения транспортной инфраструктуры

1.13.1 Характеристика существующих условий

Сформированная сеть магистральных дорог Тарусского района развита в основном в направлении меридиональных (продольных) транспортных связей. Широтные же направления не получили достаточного развития.

Транспортная связь значительной части территории района обеспечена автомобильная дорога общего пользования регионального значения Калужской области 4-ей технической категории Калужской области 4-ей технической категории 29 ОП РЗ 29К Калуга – Ферзиково – Таруса – Серпухов в границах Тарусского района. Устойчивые транспортные связи населенных пунктов Тарусского района обеспечивают автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения Калужской области. Незрелы пешеходные и велосипедные связи между и внутри населенных пунктов Тарусского района. В населенных пунктах транспортные связи обеспечиваются посредством автомобильных дорог, пролегающих по улицам населенных пунктов Тарусского района.

Некоторые участки улично-дорожной сети населенных пунктов Тарусского района не обеспечивают необходимой пропускной способности, безопасного и быстрого передвижения автотранспорта и пешеходов из-за недостаточного благоустройства улиц. На многих автомобильных дорогах магистральной сети происходит совмещение интенсивных потоков регионального пассажирского и грузового автотранспорта с внешним транзитным пассажирским и грузовым автотранспортом.

Из-за неразвитой сети широтных магистральных автомобильных дорог смежные населенные пункты района не обеспечены транспортными связями.

На территории района располагаются более 4 СТО и 3 АЗС, которых достаточно для удовлетворения спроса владельцев автототранспорта.

1.13.2 Перспективы развития и размещения транспортной инфраструктуры

Железнодорожная инфраструктура

Развитие железнодорожного сообщения в части реконструкции и модернизации выходит за рамки вопросов местного значения.

Автомобильно-дорожная инфраструктура

Основные принципы развития транспортного комплекса района включают в себя две основные составляющие: улучшение качества и строительство новых дорог.

- Улучшение качества дорог ряда участков, необходимое для эффективного взаимодействия населенных пунктов внутри района посредством ремонта и реконструкции, так как их транспортно-эксплуатационное состояние и характеристика не отвечает требованиям НПА.

- Модернизация улично-дорожной сети внутри населенных пунктов.

- Строительство, реконструкция, и капитальный ремонт сети автомобильных дорог.

Эти мероприятия по улучшению транспортной сети района отчасти решают недостатки и обеспечивают более эффективное транспортное сообщение.

Генеральным планом города Таруса²⁶ и Схемой территориального планирования Тарусского района²⁷ Калужской области принята следующая классификация УДС учетом функционального назначения улиц и дорог, интенсивности движения транспорта на отдельных участках и положения в транспортной схеме города:

- Магистральная дорога регулируемого движения;

- Магистральные улицы районного значения;

- Улицы и дороги местного значения;

- Проезды.

Генеральным планом города Таруса и Схемой территориального планирования района планируется:

- Обустройство всех грунтовых дорог твердым покрытием. Проектом предлагается дорожная одежда с покрытием из асфальтобетона и отсыпка щебнем;

- Реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния);

- Ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния);

- Строительство нового соединительного участка «Недельное – Роцца», доведение до 3-й технической категории с шириной проезжей части 7,0 м., протяженностью по территории района 10,0 км;

Мероприятия, предусмотренные КСОДД:

- Разработка документации по ОДД, организации сбора и ее хранения;

- Обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий;

²⁶ Проект Генерального плана ГП «Город Таруса» Калужской области.

²⁷ Схема территориального планирования МР «Тарусский район» Калужской области.

- Разработка, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением;
- Организация системы мониторинга дорожного движения;
- Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;
- Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения;
- Организация пропуска транзитных транспортных потоков;
- Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов;
- Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений);
- Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках и введения светофорного регулирования;
- Организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования;
- Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов;
- Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям;
- Организация велосипедного движения;
- Развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом;
- Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Пассажирский транспорт

Развитие пассажирского транспорта будет происходить по мере застройки участков (районов), отведенных под строительство индивидуальных жилых домов.

Парковочное пространство

В районе принята следующая концепция размещения и строительства новых объектов постоянного хранения индивидуальных легковых автомобилей:

- Считать, что автомобили, принадлежащие населению, проживающему в индивидуальных домах, размещаются на соответствующих участках.
- Предусмотреть сооружение на УДС парковок вблизи объектов социальной инфраструктуры, органов местного самоуправления и государственной власти, туристические перехватывающие парковки.
- Предусмотреть создание специализированной стоянки.

1.14 Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры

Администрация Тарусского района наделена полномочиями в сфере организации транспортного обслуживания населения района, все НПА приведены в соответствие с требованиями Федерального закона от 13.07.2015 г. №220-ФЗ «Федеральный закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ». Утвержден Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок в Тарусском районе.

Существует комиссия по безопасности дорожного движения, в работу которой входит не только ежегодные (2 раза в год – весной и осенью) обследования состояния дорог, но и деятельность в сфере организации и обеспечения безопасности дорожного движения.

1.15 Оценка финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Оценка финансирования транспортной инфраструктуры поселений (таблица 34) производилась на основе утвержденных программ комплексного развития транспортной инфраструктуры которые разработаны в строгом соответствии с Федеральным законодательством: N 456-ФЗ от 29.12.2014 «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановлением Правительства РФ от 25 декабря 2015 года №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Таблица 34 – Финансирование мероприятий по организации дорожного движения

Наименование программы	Поддержка и развитие транспортного обслуживания населения муниципального района «Тарусский район» на 2019 – 2021 годы
Цели и задачи программ	Цели: создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения Тарусского района Задачи: организация и развитие перевозок пассажиров автомобильным транспортом по социально значимым маршрутам между поселениями Тарусского района
Важнейшие целевые индикаторы (показатели)	Общие целевые показатели: - Количество социально значимых маршрутов на автомобильном транспорте между поселениями - Регулярность движения автобусов - Количество рейсов на маршрутах, связанных с выполнением муниципальных заказов - Количество пассажиров на маршрутах, связанных с выполнением муниципального заказа
Объем финансирования, тыс. рублей	В целом на реализацию программы потребуется: 7583040 рублей, в том числе по годам: 2019 год - 2525220 руб.; 2020 год - 2532600 руб.; 2021 год - 2525220 руб. Объемы финансовых средств, направленных на реализацию программы из бюджетов, ежегодно уточняются при формировании проекта муниципального бюджета на очередной финансовый год и на плановый периоды.

Данные таблицы 34 говорят о том, что динамика финансирования муниципальной программы с 2018 годы положительная. Финансирование программы с 2019 по 2021 год усматривается как стабильное. Тем не менее, производится ежегодная корректировка в части финансирования муниципальной программы, данные таблицы 34 могут актуализироваться в соответствии с необходимыми потребностями и условиями.

Данный объем финансирования не позволит обеспечить устойчивого развития транспортной инфраструктуры района.

2 Разработка транспортной модели

По согласованию с заказчиком был определен проблемный участок УДС для проведения транспортного моделирования для формирования комплексных решений по ОДД направленных на повышение пропускной способности и повышения безопасности дорожного движения. Для анализа регулируемых пересечений «ул. Карла Либкнехта – ул. Розы Люксембург» и «ул. Ленина – ул. Луначарского» был выбран профессиональный инструмент моделирования транспортных потоков PTV VISION VISSIM.

PTV VISSIM позволяет создавать микроскопические транспортные модели, отражающие существующую транспортную ситуацию на уровне отдельных транспортных средств и пешеходов, где исходными данными служат замеры натуральных обследований. Имитационная транспортная микромодель позволяет анализировать пропускную способность транспортного узла - в зависимости от типа пересечения дорог, при изменении схем ОДД, оптимизации работы светофорных объектов, взаимодействии пешеходов и транспортных средств. В программу встроены возможности записи 3D-видеороликов, с помощью которых можно наглядно представить результаты планируемых к внедрению решений. Движение водителей и пешеходов в имитационной модели подчинено известным математическим моделям, благодаря чему достигается реалистичное моделирование всех участников дорожного движения.

2.1 Построение сети. Ввод параметров, объектов УДС и транспортной инфраструктуры

Построение транспортной модели начинается с построения сети дорог. Для этого в PTV VISSIM используется элемент Отрезки (рисунок 10)

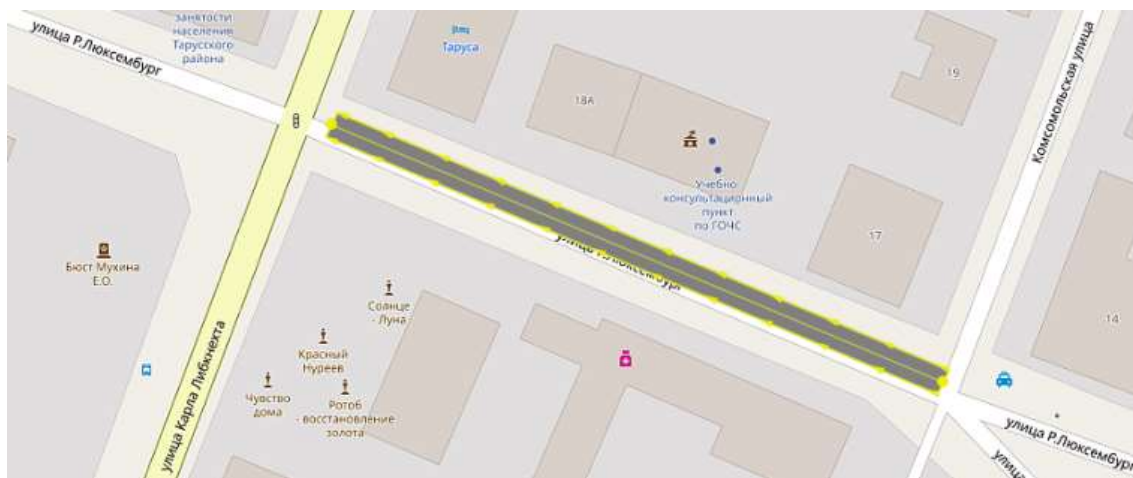


Рисунок 10 – Отрезок автодороги по ул. Розы Люксембург в VISSIM

В свойствах отрезков задаются количество и ширина полос движения, тип поведения транспортных средств на данной дороге (городская, загородная, пешеходная), тип анимации и др. (рисунок 11).

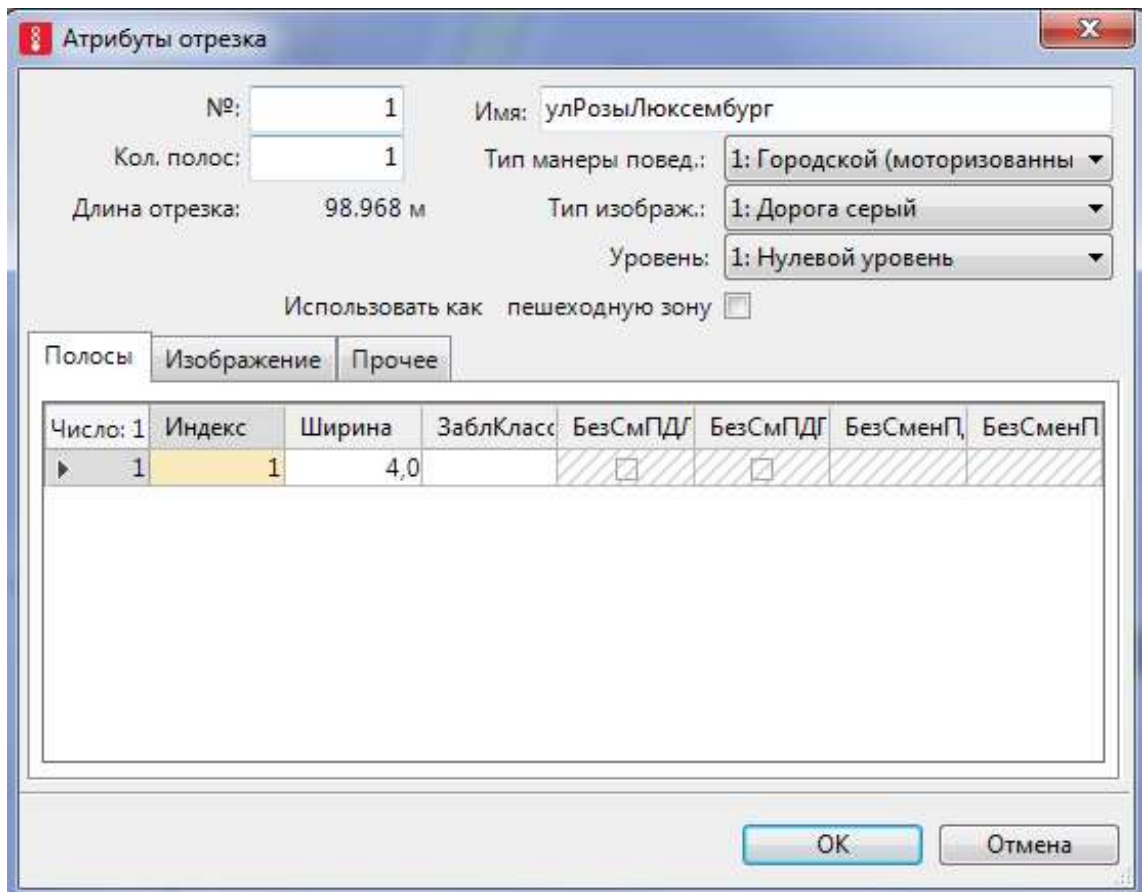


Рисунок 11 – Свойства отрезка автодороги по ул. Розы Люксембург в VISSIM

Отдельные «куски» автодорог в дальнейшем соединяются с помощью специальных Соединяющих отрезков для построения всей сети. На рисунке 12 представлен фрагмент сети, с построенным пересечением ул. Карла Либкнехта – ул. Розы Люксембург и соединяющий отрезок для левого поворота с ул. Розы Люксембург на ул. Карла Либкнехта.



Рисунок 12 – Соединяющий отрезок для поворота налево

После построения сети дорог становится возможен ввод транспортного движения на основании полученных значений интенсивностей транспортных потоков. Для этого исполь-

зуются элемент Входящие потоки (рисунок 13). При вводе транспортного потока также указывается состав данного потока (распределение по типам транспортных средств). Входящие потоки задаются в начале отрезков зоны моделирования.

Число: 18	№	Имя	Отрезок	Нагр(0)	СоставТрПотока(0)
▶	1	1	1: улЛибхнехтаВход	216,0	2: АвтоТарус
	2	2	8: улРозыЛюксемб	105,0	2: АвтоТарус
	3	3	6: улРозыЛюксемб	18,0	2: АвтоТарус
	4	4	16: улЛуначарского	10,0	2: АвтоТарус
	5	5	9: улЛенинаВход	180,0	2: АвтоТарус
	6	6	12: улЛуначарского	156,0	2: АвтоТарус

Рисунок 13 – Входящие потоки в модели

После ввода транспортного движения создается распределение потоков по направлениям движения в соответствии с данные транспортных обследований. Для этого используется элемент «Маршруты движения» (рисунок 15). Как было установлено в ходе натуральных исследований, входящий поток по Серпуховскому шоссе имеет интенсивность 216 ед/ч и распределяется по трем направлениям: прямо по ул. Карла Либкнехта (198 ед/ч, 91,6%), направо на ул. Розы Люксембург (9 ед/ч, 4,2%), налево на ул. Розы Люксембург с той же интенсивностью. Эти данные закладываются при составлении маршрутов движения (рисунок 14).

Число: 7	№	Имя	Отрезок	Позиция	ВсеТипыТ	КлТС
	1	2	3: улЛибхнехтаДо	11,416	<input checked="" type="checkbox"/>	
▶	2	9	1: улЛибхнехтаВход	2,163	<input checked="" type="checkbox"/>	
	3	10	8: улРозыЛюксемб	1,450	<input checked="" type="checkbox"/>	
	4	11	6: улРозыЛюксемб	1,893	<input checked="" type="checkbox"/>	
	5	12	9: улЛенинаВход	2,458	<input checked="" type="checkbox"/>	
	6	13	12: улЛуначарского	2,681	<input checked="" type="checkbox"/>	
	7	14	13	11,973	<input checked="" type="checkbox"/>	

Число: 3	Реш	№	Имя	КонОтр	ПозЦели	ОтнНагр(0)
	1	9	1	5: улРозыЛю	199,637	0,042
	2	9	2	7: улРозыЛю	175,425	0,042
▶	3	9	3	3: улЛибкне	9,141	0,916

Рисунок 14 – Распределение потока по направлениям

В PTV VISSIM для создания светофорного регулирования вначале создаются и настраиваются так называемые Светосигнальные установки, т.е. системы, управляющие комплексом взаимосвязанных светофоров на одном регулируемом пересечении. Настройка производится в специальном графическом приложении, позволяющем наглядно отображать длительности сигналов всех светофоров внутри цикла регулирования. На рисунке 15 представле-

на картограмма тактов работы светофоров на пересечении ул. Карла Либкнехта и ул. Розы Люксембург, а на рисунке 16 – на пересечении ул. Ленина и ул. Луначарского.

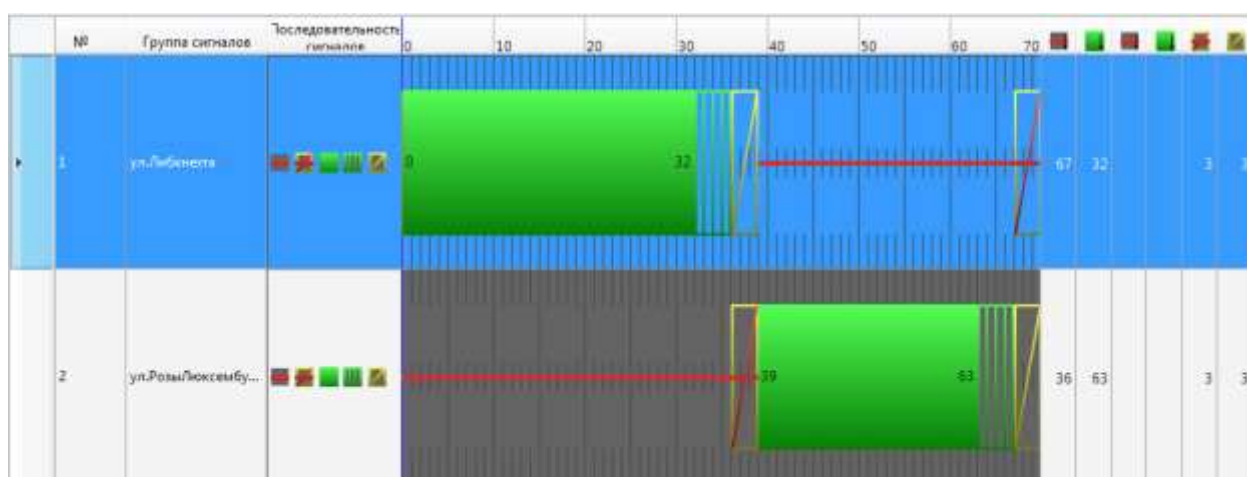


Рисунок 15 – Длительности сигналов на пересечении ул. Карла Либкнехта и ул. Розы Люксембург

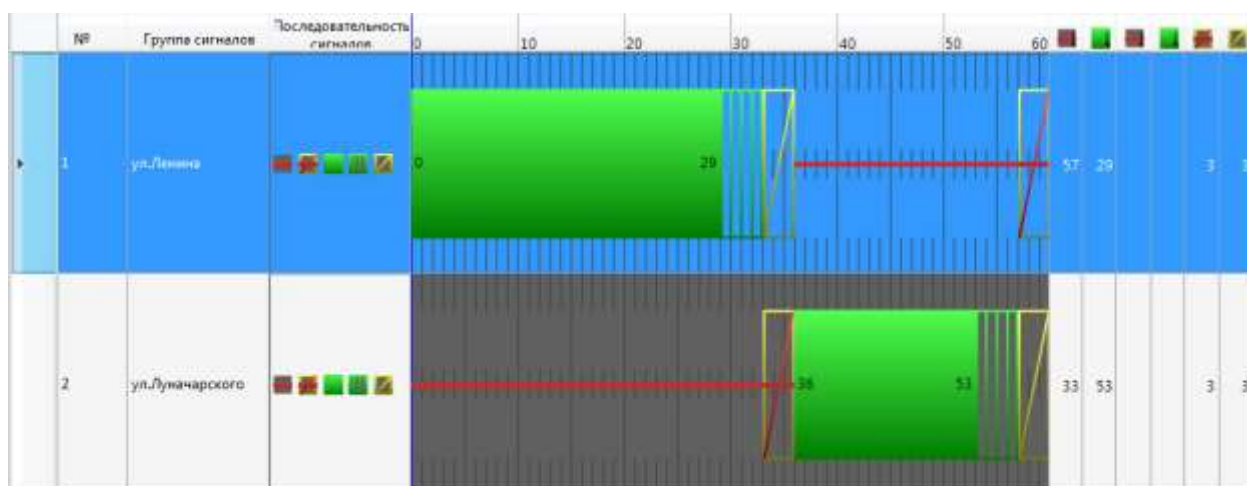


Рисунок 16 – Длительности сигналов на пересечении ул. Ленина и ул. Луначарского

На этом построение модели не заканчивается. На следующих этапах добавляются ограничения скоростного режима, настраиваются правила разъезда в конфликтных зонах, добавляются маршруты и остановки общественного транспорта, разметка полос движения. Также в модель могут быть добавлены статичные 3D объекты для создания визуально красивой анимации работы системы.

Итоговый вид модели в режиме 2D и 3D представлен на рисунках 17 и 18.

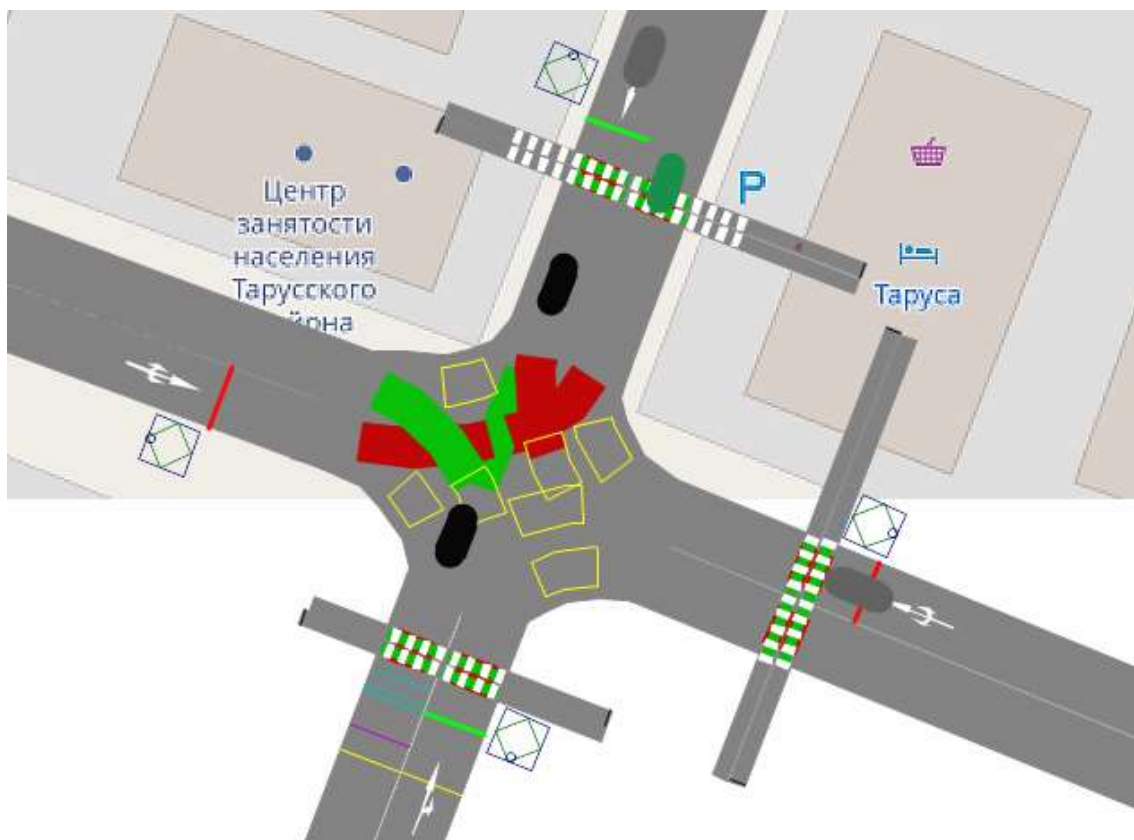


Рисунок 17 – Фрагмент анимации модели в режиме 2D

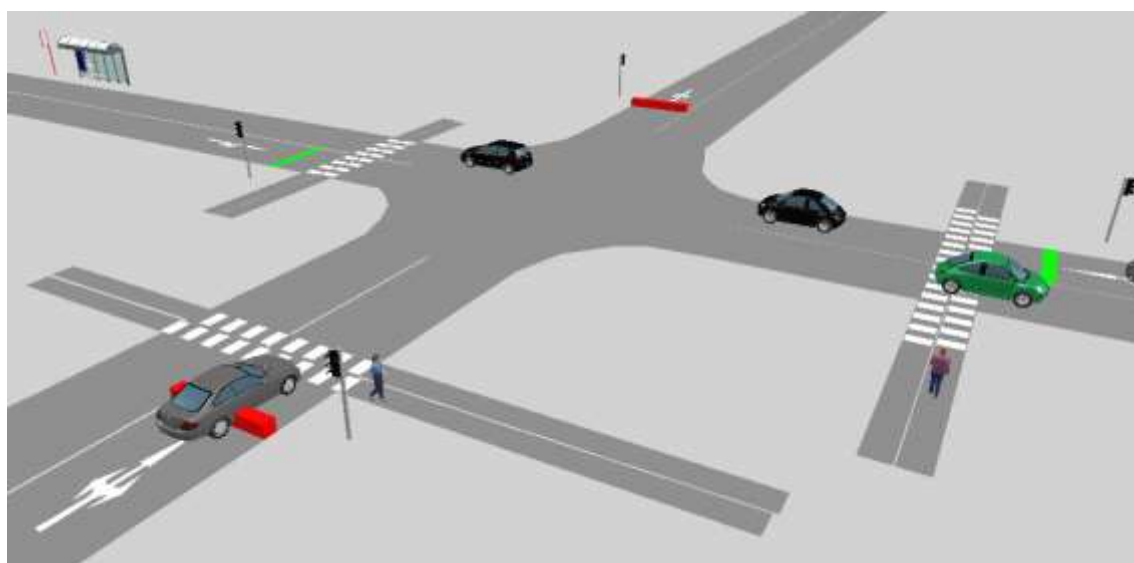


Рисунок 18 – Фрагмент анимации модели в режиме 3D

В PTV VISSIM имеется возможность вывода результатов о работе модели (счетчики заторов, время в пути).

2.2 Результаты моделирования

Для анализа результатов моделирования было выделено пять ключевых точек для фиксации времени проезда в сети:

- Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского);
- Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса);

- ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса);
- Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская);
- ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская).

Результаты моделирования времени в пути для базового варианта, представлен в таблице 35, для летнего варианта, с увеличенным транспортным потоком в таблице 36.

Таблица 35 – Время в пути для базового варианта

№	Направление	Кол-во ТС, ед/ч	Длина участка фиксации времени, м	Время в пути, с	Ср. скорость, км/ч
1	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	97	763,57	74,83	36,73
2	Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса) – ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса)	115	680,78	71,86	34,11
3	Ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	10	357,55	33,17	38,81
4	Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	10	347,85	28,62	43,75
5	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса)	26	436,92	45,01	34,95
6	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская)	25	752,97	76,82	35,29
7	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	10	764,16	85,12	32,32
8	ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская)	18	528,79	56,18	33,88
9	ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса) – ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	8	539,30	50,00	38,83
10	Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская) – ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	6	212,92	30,74	24,94

Как видно из таблицы 36, в летний период роста интенсивности транспортного потока время в пути увеличивается, скорость снижается, но ухудшение дорожных условий незначительное, т.е. рассматриваемый участок имеет запас пропускной способности.

Таблица 36 – Время в пути для базового варианта (летний период)

№	Направление	Кол-во ТС, ед/ч	Длина участка фиксации времени, м	Время в пути, с	Ср. скорость, км/ч
1	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	125	763,57	76,61	35,88
2	Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса) – ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса)	138	680,78	73,90	33,16

№	Направление	Кол-во ТС, ед/ч	Длина участка фиксации времени, м	Время в пути, с	Ср. скорость, км/ч
3	Ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	14	357,55	33,61	38,30
4	Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	12	347,85	32,57	38,45
5	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса)	31	436,92	41,42	37,97
6	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская)	28	752,97	75,22	36,04
7	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	10	764,16	74,49	36,93
8	ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская)	29	528,79	61,81	30,80
9	ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса) – ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	12	539,30	58,08	33,43
10	Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская) – ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	7	212,92	33,80	22,68

В качестве проектного решения, исходя из данных по обследованию УСД, проводимому в период с 25.10.18 по 29.10.18 предлагается два мероприятия:

1. Выделение пешеходной фазы 14 с. на обоих регулируемых пересечениях с блокировкой транспортного потока по всем направлениям.

2. Поиск оптимального смещения во включении зеленого сигнала для двух рассматриваемых пересечений (режим «Зеленая волна»)

Картограммы работы регулируемых пересечений для проектируемого варианта представлены на рисунках 19 и 20, а расчетные задержки в таблицах 37 и 38.

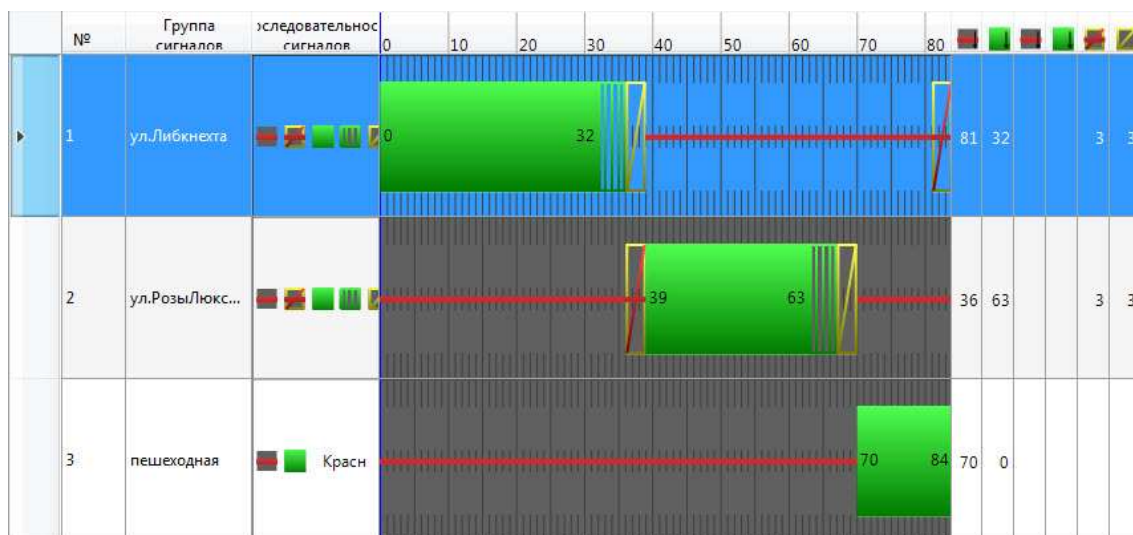


Рисунок 19 – Длительности сигналов на пересечении ул. Карла Либкнехта и ул. Розы Люксембург (проектируемый вариант).

Таблица 37 – Время в пути (с) для проектируемого варианта

№	Направление	Кол-во ТС, ед/ч	Длина участка фиксации времени, м	Время в пути, с	Ср. скорость, км/ч
1	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	92	763,57	81,39	33,77
2	Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса) – ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса)	115	680,78	81,42	30,10
3	Ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	10	357,55	40,10	32,10
4	Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	10	347,85	32,72	38,27
5	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса)	26	436,92	44,58	35,28
6	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская)	26	752,97	84,93	31,92
7	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	5	764,16	71,27	38,60
8	ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская)	17	528,79	67,88	28,04
9	ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса) – ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	13	539,30	70,16	27,67
10	Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская) – ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	6	212,92	29,23	26,22

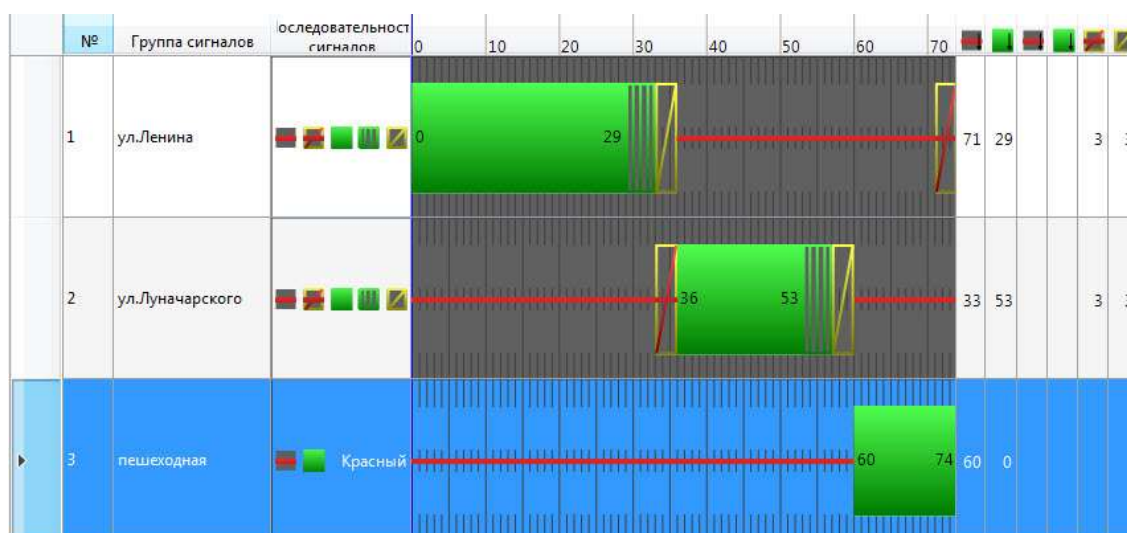


Рисунок 20 – Длительности сигналов на пересечении ул. Карла Либкнехта и ул. Розы Люксембург (проектируемый вариант)

Таблица 38 – Время в пути (с) для проектируемого варианта (летний период)

№	Направление	Кол-во ТС, ед/ч	Длина участка фиксации времени, м	Время в пути, с	Ср. скорость, км/ч
1	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	121	763,57	86,57	31,75
2	Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса) – ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса)	137	680,78	85,39	28,70
3	Ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	14	357,55	36,21	35,55
4	Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская) – Серпуховское шоссе (мост через р. Таруса)	12	347,85	33,02	37,92
5	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса)	31	436,92	48,55	32,40
6	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская)	27	752,97	89,19	30,39
7	Ул. Луначарского (от пересечения с ул. Володарского) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	13	764,16	90,88	30,27
8	ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса) – Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская)	30	528,79	63,80	29,84
9	ул. Ленина (пересечение с ул. Энгельса) – ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	9	539,30	76,84	25,27
10	Ул. Розы Люксембург (от ул. Комсомольская) – ул. Розы Люксембург (от ул. Пионерская)	7	212,92	35,90	21,35

Как можно видеть из таблиц 37 и 38, несмотря за увеличение времени цикла за счет пешеходной фазы, даже в «летнем» сценарии задержки транспортного потока остаются на приемлемом уровне, при существенном улучшении вопроса безопасности дорожного движения. Таким образом, проектируемый вариант выделения пешеходной фазы на пересечениях ул. Карла Либкнехта – ул. Розы Люксембург и ул. Ленина – ул. Луначарского целесообразен к внедрению в г. Таруса.

На последнем этапе моделирования проверялись различные варианты смещения фаз светофоров на пересечении ул. Ленина – ул. Луначарского относительно пересечения ул. Карла Либкнехта – ул. Розы Люксембург.

В качестве критерия оптимальности был выбран минимум среднего времени проезда на участке от въезда в г. Таруса (мост через Серпуховское Шоссе) до проезда регулируемого пересечения ул. Ленина – ул. Луначарского. График изменения задержек от смещения циклов светофоров представлен на рисунок 21.

Среднее время задержки потока в зависимости от времени смещения циклов светофоров, с



Рисунок 21 – Изменение времени задержки (с) в зависимости от смещения фаз светофоров

Как видно из рисунка 21, для сокращения среднего времени проезда по улице Карла Либкнехта и далее по ул. Луначарского через два регулируемых пересечения циклы светофоров должны быть смещены на 13 с.

Однако, если же в качестве критерия оптимальности взять среднее время проезда от моста по Серпуховскому шоссе до поворота на ул. Ленина (до пересечения с ул. Энгельса, то оптимальное значения величины смещения составит 20 с, при этом среднее время проезда транспортного потока – 81,34 с. При 14-секундном смещении это время составит 82,28 с. Учитывая тот факт, что практически весь транспортный поток распределяется по двум вышеназванным направлениям, целесообразным выглядит смещение цикла (времени включения зеленого сигнала на въезд на ул. Ленина) на 14 с.

Транспортная модель в 3D-виде является неотъемлемой частью работы и приведена в приложении.

3 Прогноз транспортного спроса, изменения объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

3.1 Прогноз социально-экономического и градостроительного развития

Демографический прогноз имеет важное значение для краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного планирования развития территории. Он позволяет дать оценку основных параметров развития населения на основе выбранных гипотез изменения уровней рождаемости, смертности и миграционных потоков, таких как половозрастной состав, обеспеченность трудовыми ресурсами, дальнейшие перспективы воспроизводства и т.д.

Расчеты и анализ перспективного изменения численности населения и других важнейших его демографических показателей производились по трем сценариям развития:

- инерционному;
- базовому;
- оптимистическому.

Вероятность каждого из них определяется сложным сочетанием социальных, экономических и политических факторов, но, в конечном итоге, возможный сценарий развития демографических процессов будет зависеть от трех основных показателей: уровня рождаемости, смертности и сальдо миграций.

Масштабы убыли будут определяться различиями в уровнях рождаемости и смертности при реализации того или иного демографического сценария.

Прогноз численности населения Тарусского района представлен в таблице 39, основан на статистических данных муниципального образования.

Таблица 39 – Прогноз численности населения Тарусского района, человек

Показатель	2018	2022	2032
Все население района	15,0	15,1	15,2

Данное увеличение численности будет происходить, в основном, за счет притока мигрантов, связанного с реализацией инвестиционного потенциала территории поселения и, как следствие, с ростом объемов жилищного строительства.

Мероприятия по развитию планировочной структуры района предполагают формирование на базе крупных населенных пунктов и прилегающих к ним территорий опорных зон территориального развития. Для каждой из опорных зон предложен набор возможных направлений градостроительного освоения.

В районе выделяются следующие опорные зоны территориального развития:

1. ГП Таруса - административно-коммерческий центр с размещением значительных объемов нового строительства индивидуального жилья;
2. Несколько близлежащих и периферийных опорных центров сельского расселения с размещением индивидуального жилищного строительства на территории населенных пунктов.
3. Зоны кратковременного отдыха вдоль береговой линии водных объектов района с возможным созданием инфраструктуры для пляжного отдыха населения;
4. Развитие агрокомплексов в опорных центрах сельского расселения ограничено требованием по соблюдению режима санитарно-защитных зон предприятий, в пределах которых не должна размещаться жилая застройка. Объекты сельскохозяйственного производства предпочтительно развивать в районе небольших населенных пунктов.
5. Высокий рекреационный потенциал района обусловлен значительной долей лесов, прудов и рек в районе.

Мероприятия по развитию населенных пунктов включают предложения по выделению площадок под различные виды строительства на территории района.

Схемой территориального планирования предлагается выделение площадок под различные виды строительства на территории района: жилищного, промышленного, сельскохозяйственного, рекреационного.

Новые площадки для индивидуального жилищного строительства формируются как в границах населенных пунктов, так и на участках из земель сельскохозяйственного назначения, примыкающих к населенным пунктам.

Основным фактором, учитываемым при размещении объектов социальной инфраструктуры, является концентрация населения в городе Таруса, центрах сельских поселений и наиболее крупных населенных пунктах района.

Для размещения малых предприятий производственной специализации, требующих незначительных производственных площадей, могут использоваться территории сельскохозяйственных предприятий, которые в настоящее время используются недостаточно эффективно или тех предприятий (животноводческих ферм и комплексов), которые размещены вблизи жилой застройки сел и деревень и их развитие ограничено требованиями санитарно-эпидемиологических норм. Перечень инвестиционных площадок приведен в таблице 40.

Таблица 40 – Перечень инвестиционных площадок и территорий опережающего развития района

№	Наименование	Расположение	Транспортная доступность
1	Площадка № 1 (7,2 га)	г. Таруса, 40:20:100402:17	Примыкает к областной автодороге «Калуга-Ферзиково-Таруса-Серпухов»
2	Площадка № 2 (2,5)	г. Таруса, 40:20:100401:5	Примыкает к областной автодороге «Калуга-Ферзиково-Таруса-Серпухов»
3	Площадка № 3 (7га)	г. Таруса, 40:20:100401:1	Примыкает к областной автодороге «Калуга-Ферзиково-Таруса-Серпухов»
4	Площадка № 4 (12 га)	г. Таруса, 40:20:051603	Примыкает к автодороге «Таруса-Лопатино-Барятино-Роща»
5	Площадка № 5 (42 га)	г. Таруса, 40:20:100301 40:20:100303	Примыкает к областной автодороге «Калуга-Ферзиково-Таруса-Серпухов»

3.2 Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов по видам транспорта

Прогноз интенсивности выполнен в программе ЭВМ «Программное средство прогнозирования интенсивности движения на автомобильных дорогах общего пользования для формирования и оценки регионального транспортного баланса», автор и правообладатель руководитель данной темы Севостьянов А.Л., которая реализует нормативный документ²⁸.

Прогноз транспортного спроса, объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов Тарусского района представлен в таблице 41.

²⁸ Руководство по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах» № ОС-555-р от 19.06.2003 г.

Таблица 41 – Прогноз транспортного спроса объемов и характера передвижения населения и перевозок грузов

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018 г.	2022 г.	2032 г.
1	Объем перевозок грузов	тыс. тонн	532,2	558,4	650,7
2	Грузооборот	тыс. тонно×км	276100,0	234200,0	330350,0
3	Перевезено пассажиров	тыс. человек	102,4	104,8	108
4	Пассажиروоборот	тыс. пасс×км	11520,0	11790,0	12150,0
5	Протяженность линий общественного пассажирского транспорта	км	112,5	112,5	112,5
6	Загрузка УДС	%	13	16,8	16,8

3.3 Прогноз развития транспортной инфраструктуры по видам транспорта

Прогноз развития объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта представлен в таблице 42.

Таблица 42 – Прогноз развития объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта

№ п/п	Наименование объекта транспортной инфраструктуры	Ед. изм.	2018 г.	2022 г.	2032 г.
1	АЗС	ед.	3	3	4
2	СТО	ед.	4	4	5

3.4 Прогноз развития дорожной сети

Прогноз развития дорожной сети представлен в таблице 43.

Таблица 43 – Прогноз развития дорожной сети

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2018 г.	2022 г.	2032 г.
1	Протяженность автомобильных дорог общего пользования	км	392,7	412,7	440,0
2	Плотность транспортной сети автомобильных дорог	км/1000 м ²	549,2	577,2	615,4
3	Доля автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям	%	43,44	64,0	75,0

3.5 Прогноз уровня автомобилизации, параметров дорожного движения

Уровень автомобилизации населения района легковым автотранспортом в настоящее время составляет 314,5 ед. на 1000 жителей. Уровень автомобилизации на конец расчетного срока принят 350 ед. на 1000 жителей. Прогнозные значения параметров дорожного движения на УДС Тарусского района представлены в таблице 44.

Таблица 44 – Прогнозные значения параметров дорожного движения

№ п/п	Прогнозируемый период	Наименование параметра дорожного движения					
		Скорость потока, км/ч	Интенсивность, ТС/час	Плотность потока, авт./км	Коэффициент загрузки	Экол. нагр. от АТ концентрация CO / NO ₂	Экономические потери, тыс. руб.
1	2018 – 2022 гг.	40	125	6,0	0,15	в ПДК	3000,0
2	2022 – 2032 гг.	43	130	7,0	0,18	в ПДК	1837,3

3.6 Прогноз показателей безопасности дорожного движения

Прогноз показателей безопасности дорожного движения представлен в таблице 41.

Таблица 45 – Прогноз показателей безопасности дорожного движения

№ п/п	Целевые показатели	2018	2022	2032
1	Число ДТП, единиц	21	16	8
2	Погибло, человек	3	0	0
3	Ранено, человек	24	15	8

3.7 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду представлен в таблице 45.

Таблица 45 – Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду

№ п/п	Наименование участка	Показатель			
		CO		NO ₂	
		Факт, мг/м ³	Норматив, мг/м ³	Факт, мг/м ³	Норматив, мг/м ³
1	2018 – 2022 гг.	1,27	3	0,02	0,06
2	2022 – 2032 гг.	1,5	3	0,04	0,06

В суммарных выбросах загрязняющих веществ в атмосферу на долю автотранспорта приходится около 85%. Доля автотранспорта в шумовом воздействии на население составляет 90 %. Прогнозируется увеличение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспортных средств в год приблизительно на 1,5 %.

Ежегодной утилизации подлежат примерно 1% существующего парка транспортных средств (брошенные и разукomплектованные автотранспортные средства).

4 Принципиальные варианты организации дорожного движения, их укрупнённая оценка по целевым показателям (индикаторам) с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

4.1 Принципиальные варианты по организации дорожного движения

Проектные решения разрабатываются на основе прогнозирования дорожно-транспортной ситуации для различных вариантов проектирования, их сравнения и оценки относительно базового варианта, за который принимается текущая дорожно-транспортная ситуация.

На основе оценки вариантов проектирования принимается рекомендуемый вариант проектирования. Оценка вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, величины пробега транспортных средств, удобства пешеходного движения.

Предлагается два варианта для разработки КСОДД, таких как:

1. Базовый вариант;
2. Оптимальный вариант;
3. Максимальный вариант.

С учётом существующей ситуации, в условиях отсутствия технических средств организации дорожного движения на территории района, так же в условиях отсутствия пешеходных тротуаров и уличного освещения на части улиц, для повышения безопасности дорожного движения желателен максимальный вариант для разработки КСОДД.

4.1.1 Организация движения транспортных средств и пешеходов

В соответствии с п. 11.5 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», ширина пешеходного тротуара на УДС должна быть 1.5 м. С учётом малой интенсивности движения пешеходов и транспортных средств, для разработки ПОДД принимать ширину пешеходного тротуара 1.5 м, по одной стороне улицы.

4.1.2 Обустройство отдельных участков, пересечений и размещению искусственных сооружений

Обустройство отдельных участков, пересечений или примыканий не требуется. Рассматриваемые участки и пересечения и примыкания имеют схожую обстановку.

Принимая во внимание малую интенсивность движения, отсутствие сложной и многоэтажной застройки территории местные уширения проезжей части и дополнительные полосы движения, так же заездных карманов и обустройство въездов и выездов с прилегающей территории не требуется.

4.1.3 Обустройство наземных и внеуличных пешеходных переходов и их обустройству, обеспечению беспрепятственного передвижения инвалидов

Нерегулируемые пешеходные переходы должны устраиваться с учётом требований СП 59.13330.2012 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения».

4.1.4 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Для безопасного движения детей к образовательным организациям, данным проектом предусмотрено устройство пешеходных тротуаров, согласно п. 11.5 СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», также уличного освещения, согласно п.7.46 СП 52.13330.2011 «Естественное и искусственное освещение».

4.1.5 Организация движения велосипедистов, размещение объектов инфраструктуры для такого движения

Для безопасного движения велосипедистов КСОДД предусматривает строительство вело-пешеходных дорожек

4.1.6 Организация скоростного режима движения транспортных средств, включая введение зональных ограничений на скоростной режим движения

Разрешённая максимальная скорость движения, согласно правил дорожного движения Российской Федерации п. 10 - 60 км/ч в населенных пунктах.

Ограничения скорости движения предусмотрено на улицах, находящихся в непосредственной близости к образовательным учреждениям.

4.1.7 Организация движения маршрутных транспортных средств, обустройству остановочных пунктов маршрутных транспортных средств

По утверждаемому реестру маршрутной сети Тарусского района.

4.1.8 Организация пропуска или введению ограничений на движение транзитных транспортных средств

КСОДД предусматривает создание грузового транспортного каркаса.

4.1.9 Организация реверсивного движения (при дополнительном обосновании)

Участков с реверсивным движением не предусмотрено

4.1.10 Размещение и обустройство парковок (парковочных мест)

Согласно полученных исходных данных, существующим обустройством территории, предусмотрено обустройство существующих парковочных мест в районе объектов социального, бытового и культурного обслуживания (школы, детские сады, магазины) ,а также по размещение перехватывающих парковочных мест и специализированной стоянки

В связи с тем, что на территории относительно которой разрабатывается КСОДД относительно не высокая интенсивность движения, при необходимости посадки и высадки пассажиров или в иных случаях, водители транспортных средств имеют право стоянки или остановки согласно п. 12 Правил дорожного движения Российской Федерации на обочине или проезжей части, без устройства специально выделенных парковочных мест.

4.1.11 Размещение дорожных знаков, выполненных в соответствии с действующими стандартами Российской Федерации

Размер дорожных знаков, на территории относительно которой разрабатывается КСОДД, соответствует I типоразмеру согласно Приложения Д ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования».

Размещение знаков должно осуществляться в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Расстояние от края проезжей части (при наличии обочины - от бровки земляного полотна) до ближайшего к ней края знака, установленного сбоку от проезжей части, должно быть 0,5-2,0 м, до края знаков особых предписаний 5.23.1, 5.24.1, 5.25, 5.26 и информационных знаков 6.9.1, 6.9.2, 6.10.1-6.12, 6.17 - 0,5-5,0 м.

Расстояние от нижнего края знака (без учета знаков 1.4.1-1.4.6 и табличек) до поверхности дорожного покрытия (высота установки), кроме случаев, специально оговоренных настоящим стандартом, должно быть:

- от 1,5 до 3,0 м - при установке сбоку от проезжей части вне населенных пунктов, от 2,0 до 4,0 м - в населенных пунктах;

- от 0,6 до 1,5 м - при установке на приподнятых направляющих островках, приподнятых островках безопасности и на проезжей части (на переносных опорах);

- от 5,0 до 6,0 м - при размещении над проезжей частью. Знаки, размещенные на пролетных строениях искусственных сооружений, расположенных на высоте менее 5,0 м от поверхности дорожного покрытия, не должны выступать за их нижний край.

Высоту установки знаков, расположенных сбоку от проезжей части, определяют от поверхности дорожного покрытия на краю проезжей части.

Очередность размещения знаков разных групп на одной опоре (сверху вниз, слева направо), кроме случаев, оговоренных настоящим стандартом, должна быть следующей:

- знаки приоритета;
- предупреждающие знаки;
- предписывающие знаки;
- знаки особых предписаний;
- запрещающие знаки;
- информационные знаки;
- знаки сервиса.

На протяжении одной дороги высота установки знаков должна быть по возможности одинаковой.

Знаки устанавливаются непосредственно перед перекрестком, местом разворота, объектом сервиса и т.д., а при необходимости - на расстоянии не более 25 м в населенных пунктах и 50 м - вне населенных пунктов перед ними, кроме случаев, оговоренных в ГОСТ Р 52289-2004.

Знаки, вводящие ограничения и режимы, устанавливаются в начале участков, где это необходимо, а отменяющие ограничения и режимы - в конце, кроме случаев, оговоренных в ГОСТ Р 52289-2004.

Установка знаков на обочинах допустима в стесненных условиях (у обрывов, выступов скал, парапетов и т.п.). Расстояние между кромкой проезжей части и ближайшим к ней краем знака должно быть не менее 1 м, а высота установки - от 2 до 3 м.

Предупреждающие знаки, кроме знаков 1.3.1-1.4.6, 1.34.1-1.34.3, устанавливаются вне населенных пунктов на расстоянии от 150 до 300 м, а в населенных пунктах - на расстоянии от 50 до 100 м до начала опасного участка в зависимости от разрешенной максимальной скорости движения, условий видимости и возможности размещения. Допускается устанавливать предупреждающие знаки на ином расстоянии, указываемом в этом случае на табличке 8.1.1.

Установка дорожных знаков на пересечениях и примыканиях должно осуществляться в конце закругления проезжей части.

Знаки, обозначающие место для пересечения пешеходами проезжей части, такие как, 5.19.1 и 5.19.2 должны быть выполнены на жёлтом фоне.

4.1.12 Организация работы светофорных объектов, включая корректировку режимов их работы, введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог

На участках дорог вблизи образовательных учреждений относительно которых разрабатывается КСОДД предусматривается устройство светофорных объектов типа Т7.

4.1.13 Нанесение дорожной разметки

На территории относительно которой разрабатывается КСОДД, дорожная разметка наносится, в соответствии с п. 6.2.2 ГОСТ Р 52289-2004. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Разметка дорог устанавливает режимы, порядок движения, является средством визуального ориентирования водителей и может применяться как самостоятельно, так и в сочетании с другими техническими средствами организации дорожного движения.

Разметка может выполняться различными материалами (краской, термопластиком, холодным пластиком, полимерными лентами, штучными формами, световозвращателями и т.п.), соответствующими техническим требованиям.

Разметка, наносимая на усовершенствованное покрытие дорог и элементы дорожных сооружений, должна соответствовать требованиям ГОСТР51256.

В процессе эксплуатации разметка должна отвечать требованиям ГОСТ Р 50597.

Линии разметки 1.14.1 наносят параллельно оси проезжей части. Между линиями разметки 1.14.1 допускается окрашивать покрытие проезжей части краской для дорожной разметки желтого цвета или устраивать желтое покрытие противоскольжения. (п. 6.2.17 изменение № 3 ГОСТ Р 52289-2004).

Разметку 1.24.1 наносят через 20-30м после места установки соответствующего предупреждающего знака, разметку 1.24.2 - в том же поперечном сечении дороги, что и соответствующий запрещающий знак. На многополосных дорогах разметку 1.24.1 и 1.24.2 наносят на каждой полосе, предназначенной для движения в данном направлении.

Разметку 1.25 применяют для обозначения искусственных неровностей, предназначенных для принудительного снижения скорости. Разметку наносят в начале и конце неровности на наклонном участке. Если искусственная неровность имеет ширину, недостаточную для нанесения разметки на ее поверхности, разметку наносят на проезжую часть с двух сторон от неровности.

4.1.14 Координация работы светофорных объектов

На участках дорог относительно, которых разрабатывается КСОДД предусматривается координация работы светофорных объектов (режим зеленая волна).

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

На участках дорог относительно которых разрабатывается КСОДД предусматривается устройство работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

4.1.16 Размещение искусственных неровностей

Установка искусственных неровностей, предусмотрена в рамках разработки ПОДД.

Искусственная неровность (ИН) - специально устроенное возвышение на проезжей части для принудительного снижения скорости движения, расположенное перпендикулярно к оси дороги.

ИН устраивают за 10-15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений. ИН допускается устраивать на конкретных участках дорог с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий:

Конструкции ИН в зависимости от технологии изготовления подразделяют на монолитные и сборно-разборные. Монолитные конструкции ИН должны быть изготовлены из асфальтобетона.

4.1.17 Устройство транспортных и пешеходных ограждений, направляющих устройств, островков безопасности

Установка ограждений перильного типа предусмотрено на всех регулируемых наземных пешеходных переходах и нерегулируемых наземных пешеходных переходах, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от наземного пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке транспортных средств и 750 чел./ч - при запрещенной остановке или стоянке.

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа устанавливаются у внешнего края тротуара у наземных пешеходных переходов со светофорным регулированием, на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня (бровки насыпи).

Высота ограждений ограничивающих перильного типа должна быть 0,8-1,0 м. Ограждения перильного типа высотой 1,0 м должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте.

Принципиальные варианты по организации дорожного движения представлены в таблице 46.

Таблица 46 – Принципиальные варианты по организации дорожного движения

Наименование мероприятий	Содержание мероприятий
Вариант №1 (Базовый)	
1. Мероприятия по развитию сети дорог и транспортной доступности территорий	- обустройство грунтовых дорог района твердым покрытием (в городе и сельских поселениях); - ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния). - содержание и ремонт автомобильных дорог района.
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования	- создание инфраструктуры транспорта общего пользования МР «Тарусский район»
3. Мероприятия по развитию парковочного пространства	- устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района; - организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района; - создание специализированной стоянки;
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения	- организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон; - организация велопарковок вблизи объектов притяжения.
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	- обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб; - организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности.

Наименование мероприятий	Содержание мероприятий
6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	- разработка ПОДД.
Вариант №2 (Оптимальный)	
1. Мероприятия по развитию сети дорог и транспортной доступности территорий	- обустройство грунтовых дорог района твердым покрытием (в городе и сельских поселениях); - реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния). - содержание и ремонт автомобильных дорог района.
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования	- создание инфраструктуры транспорта общего пользования МР «Тарусский район».
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства	- устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района; - организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района; - создание специализированной парковки
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения	- организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон; - организация велопарковок вблизи объектов притяжения; - строительство вело-пешеходного маршрута.
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	- обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб; - организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности; - создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропуска основных потоков грузового транспорта.
6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	- разработка ПОДД; - установка недостающих средств организации дорожного движения; - нанесение дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений; - установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей.
Вариант №3 (Максимальный)	
1. Мероприятия по развитию сети дорог и транспортной доступности территорий	- обустройство грунтовых дорог района твердым покрытием (в городе и сельских поселениях); - ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния); - реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния); - строительство нового соединительного участка «Недельное – Роща», доведение до 3-й технической категории с шириной проезжей части 7,0 м., протяженностью по территории района 10,0 км; - строительство СТО и АЗС; - содержание автомобильных дорог районного и местного значения.
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования	- создание инфраструктуры транспорта общего пользования МР «Тарусский район»
3. Мероприятия по разви-	- устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района;

Наименование мероприятий	Содержание мероприятий
тию инфраструктуры для автомобильного транспорта, включая развитие парковочного пространства	<p>вых зонах района;</p> <ul style="list-style-type: none"> - организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района; - создание специализированной стоянки.
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения	<ul style="list-style-type: none"> - организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон; - организация велопарковок вблизи объектов притяжения; - строительство вело-пешеходного маршрута.
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб	<ul style="list-style-type: none"> - обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб; - организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности; - создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропуска основных потоков грузового транспорта.
6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	<ul style="list-style-type: none"> - разработка ПОДД; - приведение ТСОДД на автомобильных дорогах в соответствие с ПОДД; - мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): <ul style="list-style-type: none"> а) устройство (монтаж) барьерных ограждений; б) устройство (монтаж) дорожных знаков; в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения района в части элементов обустройства; г) актуализация ПОДД приведение ТСОДД в соответствие с ПОДД; д) ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, экспертиза ПСД. - создание системы взаимодействия с населением с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров; - проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий; - обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений; - установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей; - организация пешеходных переходов в разных уровнях; - установка средств видеофиксации административных нарушений.

4.2 Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов по организации дорожного движения

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов по организации дорожного движения представлена в таблице 47.

Таблица 47 – Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) по организации дорожного движения

Вариант развития транспортной инфраструктуры	Значение показателя (индикатора)
Вариант №1 (Базовый)	<p>Дорожная сеть: - протяженность автомобильных дорог общего пользования 392,7 км, и них с твердым покрытием 170,6 км; - плотность транспортной сети 549,2 км/1000 м²; протяженность автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям более 44,43%.</p> <p>Пассажирские перевозки: - количество маршрутов автобусного транспорта – 6 ед.; - протяженность линий общественного пассажирского транспорта – 112,5 км.; - пассажирооборот – 102,4 тыс. человек в год.</p> <p>Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов – 0, протяженность – 0 км, в том числе: рекреационные – 0, комбинированные – 0.</p> <p>Парковочное пространство: Машино-мест на парковках общего пользования – 4587 (дефицит – 120).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: - количество ДТП с социальный риск от ДТП (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) – 21,58.</p> <p>Финансово-экономические показатели: - грузооборот – 276100,0 тыс. т. км; - экономические потери от снижения скорости передвижения – 3000 тыс. руб.</p> <p>Социально-экономические показатели: - социально-экономический ущерб от ДТП – 7 767,48 тыс. руб.</p>
Вариант №2 (Оптимальный)	<p>Дорожная сеть: - протяженность автомобильных дорог общего пользования 412,7 км, и них с твердым покрытием 264 км; - плотность транспортной сети – 577,2 км/1000 м²; - протяженность автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям более 64 %.</p> <p>Пассажирские перевозки: - количество маршрутов автобусного транспорта – 6 ед.; - протяженность линий общественного пассажирского транспорта – 112,5 км.; - пассажирооборот – 104,8 тыс. человек в год.</p> <p>Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов – 0, протяженность – 0 км., в том числе: рекреационные – 0 км.; комбинированные – 0 км.</p> <p>Парковочное пространство: Машино-мест на парковках общего пользования – 4707 (дефицит – 0).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: - количество ДТП с социальный риск от ДТП (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) – 0.</p>

Вариант развития транспортной инфраструктуры	Значение показателя (индикатора)
	<p>Финансово-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> - грузооборот – 234200,0 тыс. т. км; - экономические потери от снижения скорости передвижения - 1824 тыс. руб. <p>Социально-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> - социально-экономический ущерб от ДТП – 3 016 тыс. руб.
Вариант №3 (Максимальный)	<p>Дорожная сеть:</p> <ul style="list-style-type: none"> - протяженность автомобильных дорог общего пользования 440 км, и них с твердым покрытием 330 км; - плотность транспортной сети – 615,4 км/1000 км²; - протяженность автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям более 75 %. <p>Пассажирские перевозки:</p> <ul style="list-style-type: none"> - количество маршрутов автобусного транспорта – 6 ед.; - протяженность линий общественного пассажирского транспорта – 112,5 км.; - пассажирооборот – 12150,0 тыс. человек в год. <p>Велосипедный транспорт:</p> <p>количество веломаршрутов – 1, протяженность – 5,0 км, в том числе: рекреационные – 5,0 км; комбинированные – 5,0 км.</p> <p>Парковочное пространство:</p> <p>Машино-мест на парковках общего пользования – 4407 (дефицит – 0).</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> - количество ДТП с социальный риск от ДТП (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) – 0. <p>Финансово-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> - грузооборот – 330350 тыс. т. км; - экономические потери от снижения скорости передвижения 876 тыс. руб. <p>Социально-экономические показатели:</p> <ul style="list-style-type: none"> - социально-экономический ущерб от ДТП – 1 320 тыс. руб.

4.3 Выбор предлагаемого к реализации варианта по организации дорожного движения

Все три варианта развития транспортной инфраструктуры удовлетворяют потребностям района в настоящем времени, а также на перспективу до 2032 г. В настоящий момент существующая дорожная сеть района загружена в среднем на 10-20%, что говорит о наличии резерва пропускной способности. Тем не менее, по ряду отдельных дорог требуется реконструкция. Строительство новых дорог и реконструкция существующих учтены оптимальным и максимальным вариантами развития транспортной инфраструктуры.

В настоящий момент в Тарусском районе отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Базовым и оптимальным вариантом не предусмотрено строительство велодорожек на территории района, максимальный вариант предусматривают строительство комбинированных вело-пешеходных маршрутов, протяженность определяется параметрами ПСД.

В настоящий момент пешеходная инфраструктура развита слабо, ее развитие видится наиболее приоритетным направлением КСОДД – всеми вариантами развития предусмотрена разработка ПСД и ПОДД на строительство тротуаров и искусственного освещения на всех автомобильных дорогах в границах населенных пунктов района.

Пассажирские перевозки в районе осуществляются по 6-м муниципальным маршрутам. Вариантами развития предполагается создание инфраструктуры транспорта общего пользования.

Дефицит парковок общего пользования составляет 120 машинно-мест. Предлагается ликвидация дефицита на парковках общего пользования путем организация парковок вдоль центральных улиц поселков района. Предусматривается застройка территории индивидуальными жилыми домами. Основная доля приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках, в связи с этим, при росте автомобилизации основной дефицит придется на временные парковки (вдоль УДС и вблизи объектов притяжения), при настоящем уровне и прогнозе автомобилизации и численности населения организация платных парковок может оказаться нерентабельной.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных для Тарусского района. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают:

- разработку недостающих ПОДД по базовому варианту до конца 2019 года;
- установку недостающих средств фото и видеофиксации административных правонарушений;
- мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог);
- создание системы взаимодействия с населением с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров;
- проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий;
- обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений;
- установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей;
- организация пешеходных переходов в разных уровнях;
- установка средств видеофиксации административных нарушений.

Комплекс мероприятий направлен на снижение аварийности и количества ДТП с пострадавшими, предполагаемый социальный риск от ДТП (число лиц, погибших в ДТП, на 100 тыс. населения) – 0.

Таким образом, наибольший социальный и экономический эффект будет при реализации третьего «Максимального» варианта развития транспортной инфраструктуры, отвечающим насущным потребностям района. По финансовым показателям, представляется реализация второго («Оптимального») варианта развития транспортной инфраструктуры.

5 Перечень мероприятий по организации дорожного движения, технико-экономические параметры объектов транспорта, очередность реализации мероприятий

Перечень мероприятий предлагаемого по организации дорожного движения, представлен в таблице 48.

Таблица 48 – Перечень мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры, технико-экономических параметров объектов транспорта, очередность реализации мероприятий

№ п/п	Наименование мероприятий	Технико-экономические параметры	Очередность реализации, год
1. Мероприятия по развитию сети дорог и транспортной доступности территорий			
1.1	Строительство нового соединительного участка «Недельное – Роща»	Доведение до 3-й технической категории с шириной проезжей части 7,0 м., протяженностью по территории района 10,0 км	2026-2032
1.2	Обустройство грунтовых дорог района твердым покрытием (в городе и сельских поселениях)	Параметры определяются ПСД, повышение транспортно-эксплуатационного состояния	2020-2032, ежегодно
1.3	Ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния)	Параметры определяются ПСД, повышение транспортно-эксплуатационного состояния	2018-2032, ежегодно
1.4	Реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния)	Повышение транспортно-эксплуатационного состояния	2020-2032, ежегодно
1.5	Содержание автомобильных дорог районного и местного значения	-	2018-2032, ежегодно
1.6	Строительство СТО и АЗС	Параметры определяются ПСД	2025
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования			
2.1	Создание инфраструктуры транспорта общего пользования МР «Тарусский район»	Определяются паспортом маршрута и ПСД на элементы обустройства автомобильных дорог	ежегодно
3. Мероприятия по развитию парковочного пространства			
3.1	Устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района	120 машинно-мест, параметры определяются ПОДД	до 2023
3.2	Организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района	Параметры определяются ПОДД	2020-2032, ежегодно
3.3	Создание специализированной стоянки	Параметры определяются ПОДД и ПСД	До 2025
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения			
4.1	Организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон	Согласно существующим и актуализируемым параметрам ПСД и ПОДД	2019-2025
4.2	Организация велопарковок вблизи объектов притяжения	Параметры определяются ПОДД	2019-2025
4.3	Строительство велопешеходного маршрута	Согласно существующим и актуализируемым параметрам ПСД и ПОДД	2028

5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб			
5.1	Обновление, расширение номенклатуры, увеличение численности подвижного состава коммунальных и дорожных служб	-	2022
5.2	Организация доступа автомобилей коммунальных и дорожных служб к местам их деятельности	Организация подъезда путем установки запрещающих знаков, создания специальных площадок для эвакуации частных транспортных средств, мешающих работе машин коммунальных и дорожных служб	2019-2020
5.3	Создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропускания основных потоков грузового транспорта	Определяется КСОДД, детализация ПОДД	2023
6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения			
6.1	Разработка недостающих ПОДД	по Перечню автомобильных дорог общего пользования местного значения вне границ населенных пунктов в границах Тарусского района Калужской области, По перечню автомобильных дорог в границах населенных пунктов в границах Тарусского района Калужской области	2019-2020
6.2	Приведение ТСОДД на автомобильных дорогах Тарусского района в соответствие с ПОДД	Согласно существующим и актуализируемым параметрам ПСД и ПОДД	2020-2023
6.3	Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): - устройство (монтаж) барьерных ограждений; - устройство (монтаж) дорожных знаков; - капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего района в части элементов обустройства; - актуализация ПОДД призывание ТСОДД в соответствие с ПОДД; - ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, экспертиза ПСД	Согласно существующим и актуализируемым параметрам ПСД и ПОДД	2020-2032, ежегодно
6.3	Формированию у населения негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения	Изготовление и установка информационных баннеров	2020-2032, ежегодно
6.4	Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных меро-	Проведение уроков безопасности в общеобразовательных учреждениях.	2018-2032, ежегодно

	принятый		
6.5	Обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений	Согласно ПОДД	2018-2032, ежегодно
6.6	Установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей	Согласно ПОДД	2019-2020
6.7	Установка камер видеофиксации нарушений ПДД	Согласно ПОДД	до2025

6 Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения, представлена в таблице 49.

Таблица 49 – Оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
1. Мероприятия по развитию сети дорог и транспортной доступности территорий						
Строительство нового соединительного участка «Недельное – Роща», доведение до 3-й технической категории с шириной проезжей части 7,0 м., протяженностью по территории района 10,0 км	100 000	Автомобильный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом	Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство, инфраструктурная ипотека
Обустройство грунтовых дорог района твердым покрытием (в городе и сельских поселениях)	480 000	Автомобильный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом; - повышение транспортно-эксплуатационного состояния дорог района	Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство, инфраструктурная ипотека
Ремонт автомобильных дорог для улуч-	120 000	Автомобильный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры,	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания	Консолидированный бюд-

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
шения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния)				предусмотренное КСОДД	<p>ния населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района;</p> <ul style="list-style-type: none"> - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом; - повышение транспортно-эксплуатационного состояния дорог района 	жет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство, инфраструктурная ипотека
Реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния)	332 000	Автомобильный	Ремонт	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом; - повышение транспортно-эксплуатационного состояния дорог района 	Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство, инфраструктурная ипотека
Дорожная сеть Тарусского района	4 800 / год	Автомобильный	Ежегодное содержание автомобильных	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД	Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на террито-	Муниципальный бюджет

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
			дорог районного и местного значения		рии района	
Строительство СТО и АЗС	79 000	Автомобильный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	Частные инвестиции
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования						
Создание инфраструктуры транспорта общего пользования МР «Тарусский район»	6 000	Автомобильный	Организация	Развитие системы муниципального пассажирского транспорта	Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом	Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство, инфраструктурная ипотека
3. Мероприятия по развитию парковочного пространства						
Устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района	900	Автомобильный	Организация	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	Муниципальный бюджет, возможно смешанное финансирование
Организация парковочных мест вдоль	560	Автомобильный	Организация	Развитие транспортной инфраструктуры,	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и	Муниципальный бюджет,

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
центральные улиц населенных пунктов района				предусмотрено КСОДД	субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	возможно смешанное финансирование
Создание специализированной стоянки	60	Автомобильный	Организация	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	Муниципальный бюджет, возможно смешанное финансирование
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения						
Организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон (Система пешеходных направлений и зон)	5 500	-	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения	Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство, инфраструктурная ипотека
Система велосипедных маршрутов	8 600	Велосипед.	Строительство веломаршрутов	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной дея-	Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государствен-

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
					тельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения	ное частное партнерство, инфраструктурная ипотека
Организация велопарковок вблизи объектов притяжения (магазины, игровые площадки, школы, дворы)	50	Велосипедный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения	Консолидированный бюджет, частные инвестиции. Государственное частное партнерство, инфраструктурная ипотека
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб						
Подвижной состав коммунальных и дорожных служб	15 000	Специальный транспорт	-	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	Средства эксплуатационной организации
Дорожная сеть, дворовые территории	100	Автомобильный	Организация доступа коммунальных и дорожных	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования	Муниципальный бюджет

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
			служб к местам их деятельности		района; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	
Создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропуска основных потоков грузового транспорта	40	Специальный транспорт	Обустройство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	Муниципальный бюджет
6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения						
Разработка недостающих ПОДД	1 460	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использова-	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транс-	Муниципальный бюджет

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
				ния, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	портной инфраструктуры	
Приведение ТСОДД на автомобильных дорогах Тарусского района в соответствие с ПОДД	52 000	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры 	Муниципальный бюджет
Мероприятия по	96 320	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, преду-	- безопасность, качество и эффек-	Муниципаль-

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
<p>устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):</p> <p>а) устройство (монтаж) барьерных ограждений;</p> <p>б) устройство (монтаж) дорожных знаков;</p> <p>в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения района в части элементов обустройства;</p> <p>г) актуализация ПОДД</p> <p>д) ПСД на устройство (монтаж) недостающих элементов обустройства автомобильных дорог, экспертиза ПСД</p>		бильный	ство	<p>смотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов</p>	<p>тивность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района;</p> <p>- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>- обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>-обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры</p>	ный бюджет

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
Создание системы взаимодействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров	500	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры 	Муниципальный бюджет
Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий.	38 / год	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни 	Муниципальный бюджет

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
				территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	
Обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений	80 / год	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;	Муниципальный бюджет

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
				способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	-обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	
Установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей, организация пешеходных переходов в разных уровнях	260 / год	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспорт-	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры 	Муниципальный бюджет

Мероприятие	Укрупненная оценка необходимых инвестиций, тыс. руб.	Вид транспорта	Вид работ	Цель мероприятия	Задачи	Источник финансирования
				ных средств и пешеходов		
Установка средств видеофиксации административных нарушений ПДД	500	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения на территории района, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры 	Муниципальный бюджет

7 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Оценка эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта по организации дорожного движения представлена в таблице 50.

Основными параметрами интегральной оценки эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта по организации дорожного движения являются обеспечение безопасности дорожного движения, время в пути и распределение средней скорости. Также для оценки эффективности использовались такие показатели как вероятность возникновения ДТП, экологическая нагрузка на окружающую среду.

Таблица 50 – Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
1. Мероприятия по развитию сети дорог и транспортной доступности территорий						
Строительство нового соединительного участка «Недельное – Роща», доведение до 3-й технической категории с шириной проезжей части 7,0 м., протяженностью по территории района 10,0 км	Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%. Развитие сети дорог	Автомобильный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом	Региональные нормативы градостроительного проектирования Калужской области, Приказ от 17 июля 2015 года N 59 (в редакции приказа от 29.11.2016 N 150)
Обустройство грунтовых дорог района твердым покрытием (в городе и сельских поселениях)	Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%. Развитие сети дорог	Автомобильный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом	Региональные нормативы градостроительного проектирования Калужской области, Приказ от 17 июля 2015 года N 59 (в редакции приказа от 29.11.2016 N 150)
Ремонт автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния)	Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%. Развитие сети дорог	Автомобильный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом	ГОСТ Р 50597-2017. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности до-

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
						рожного движения. Методы контроля
Реконструкция автомобильных дорог для улучшения их качества (транспортно-эксплуатационного состояния)	Увеличение скорости движения на 30%, снижение времени в пути на 30%, снижение вероятности ДТП на 20%. Развитие сети дорог	Автомобильный	Ремонт	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено Генеральным планом развития муниципального образования	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории Тарусского района; - развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности в соответствии с транспортным спросом	Региональные нормативы градостроительного проектирования Калужской области, Приказ от 17 июля 2015 года N 59 (в редакции приказа от 29.11.2016 N 150)
Дорожная сеть Тарусского района	Снижение времени в пути ТС на 10%, снижение вероятности ДТП на 10 %	Автомобильный	Ежегодное содержание автомобильных дорог	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотренное КСОДД	Безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории района	ГОСТ Р 50597-2017. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля
Строительство СТО и АЗС	Снижение времени простоя ТС на 18%	Автомобильный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	Развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	Региональные нормативы градостроительного проектирования Калужской области, Приказ от 17 июля 2015 года N

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
						59 (в редакции приказа от 29.11.2016 N 150)
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования						
Создание инфраструктуры транспорта общего пользования МР «Тарусский район»	Снижение времени в пути на 15%	Автомобильный	Организация	Развитие системы муниципального пассажирского транспорта	Развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с транспортным спросом	Федеральный закон от 13 июля 2015 года №220-ФЗ «Федеральный закон об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ»
3. Мероприятия по развитию парковочного пространства						
Устройство парковок и автостоянок в общественных и деловых зонах района	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры на 20%	Автомобильный	Организация	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	СП 113.13330.2012 Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99 (с изменением №1).
Организация парковочных мест вдоль центральных улиц населенных пунктов района	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры на 20%	Автомобильный	Организация	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; - развитие транспортной инфраструкту-	СП 113.13330.2012 Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
					ры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	02-99 (с изменением №1).
Создание специализированной стоянки	Увеличение доступности объектов транспортной инфраструктуры на 20%	Автомобильный	Организация	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования; - развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью	СП 113.13330.2012 Стоянки автомобилей. Актуализированная редакция СНиП 21-02-99 (с изменением №1).
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры для пешеходного и велосипедного движения						
Организация и упорядочение пешеходного движения за счет развития пешеходных и велосипедных зон (Система пешеходных направлений и зон)	Снижение времени в пути пешеходам на 20%	-	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения	СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.
Система велосипедных маршрутов	Снижение времени в пути велосипедистам на 30%, снижение вероятности ДТП с участием велосипедистов на 40%	Велосипедный	Строительство	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения	СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.
Организация велопарковок вблизи объектов притяжения (магазины, игровые площадки, школы, дворы)	Снижение времени в пути велосипедистам на 30%, снижение вероятности ДТП с участием велосипедистов на 40%	Велосипедный	Строительство велопарковок	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения насе-	СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
					ния	
5. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта, транспортных средств коммунальных и дорожных служб						
Подвижной состав коммунальных и дорожных служб	Улучшение качества обслуживания территорий на 15%	Специальный транспорт	-	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	ГОСТ Р 50597-2017. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля
Дорожная сеть, дворовые территории	Снижение времени в пути для ТС коммунальных и дорожных служб на 40%	Автомобильный	Организация доступа автомобилей коммунальных служб	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	ГОСТ Р 50597-2017. Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля
Создание грузового транспортного каркаса, включающего пути пропуска основных потоков грузового	Снижение времени в пути для ТС коммунальных и дорожных служб на 40%	Автомобильный	Организация	Развитие транспортной инфраструктуры, предусмотрено КСОДД	- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования района;	-

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
транспорта					- обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	
6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения						
Разработка ПОДД	Снижение вероятности ДТП на 20 %	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения»
Приведение ТСОДД на автомобильных дорогах Тарусского района в соответствие с ПОДД	Снижение вероятности ДТП на 20 %	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Тарусского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;	Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения»

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
				пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	- обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	
<p>Мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог):</p> <p>а) устройство (монтаж) барьерных ограждений;</p> <p>б) монтаж дорожных знаков;</p> <p>в) капитальный ремонт пешеходных переходов на автомобильных дорогах общего пользования местного значения района в части элементов обустройства;</p> <p>г) актуализация ПОДД</p> <p>д) ПСД на устройство (монтаж) недостающих</p>	Снижение вероятности ДТП на 30 %	Автомобильный	Обустройство	<p>Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов</p>	<p>- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Таурусского района;</p> <p>- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</p> <p>- обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</p> <p>- обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры</p>	<p>Региональные нормативы градостроительного проектирования Калужской области, Приказ от 17 июля 2015 года N 59 (в редакции приказа от 29.11.2016 N 150)</p>

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
элементов обустройства автомобильных дорог, экспертиза ПСД						
Создание системы взаимодействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров	Предупреждение ДТП	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Тагурского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; - обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры 	Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения»
Проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий	Пропаганда БДД	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффек-	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Тагурского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населе- 	Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения»

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
				тивности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	ния; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	
Обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений	Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Тагурского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры	Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения»
Установка пешеходных ограждений вблизи детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей, организация пешеходных переходов в разных уровнях	Предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных	- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Тагурского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим ре-	Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения»

Вид дорожного хозяйства	Оценка социально-экономической эффективности	Вид транспорта	Вид работ	Цель программы	Задачи программы	Нормативный документ градостроительного проектирования
				средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	<ul style="list-style-type: none"> - результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры 	
Установка средств видеофиксации административных нарушений ПДД	Снижение вероятности ДТП на 80 %	Автомобильный	Обустройство	Мероприятия, предусмотренные КСОДД, направленные на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов	<ul style="list-style-type: none"> - безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности, на территории Тагурского района; - создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности; - обеспечение условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения; -обеспечение эффективности функционирования действующей транспортной инфраструктуры 	Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения»

8 Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории района

В целях совершенствования правового и информационного обеспечения деятельности в сфере развития транспортной инфраструктуры на территории Тарусского района предлагается ряд мероприятий по институциональным преобразованиям.

1. Организовать рабочую группу по оптимизации муниципальной маршрутной сети пассажирского транспорта, целью которой будет являться:

- разработка новых маршрутов на основе обращения граждан;
- оптимизация существующих маршрутов, исходя из перспективного развития застраиваемой территории;
- изучение потребности населения в пассажирских перевозках;
- определение перспективных планов развития в сфере транспорта и сроков их реализации.

Состав рабочей группы определяется НПА администрации Тарусского района.

Создание данной рабочей группы позволит не только объективно рассмотреть вопросы развития маршрутной сети пассажирского транспорта, но и организует связь с общественностью и жителями района. Рабочая группа по оптимизации маршрутной сети пассажирского транспорта – возможность коллегиально рассматривать жалобы жителей, предложения руководителей автотранспортных предприятий, урегулировать спорные моменты с представителями ГИБДД и управления государственного автодорожного надзора.

2. В рамках антитеррористической комиссии отслеживать и контролировать на своем уровне исполнение Федерального закона от 09.02.2007 № 16 ФЗ «О транспортной безопасности» с целью организации взаимодействия предприятий, работающих в сфере транспорта с территориальными подразделениями МВД и ФСБ.

3. Выделить в структуре администрации конкретного подразделения, отвечающего за организацию дорожного движения, либо отдельной структуры в органе местного самоуправления.

К полномочиям такого органа в области организации дорожного движения будет относиться (Федеральный закон от 29 декабря 2017 года N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»):

- организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- ведение реестра парковок общего пользования на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- осуществление иных полномочий, отнесенных к полномочиям органов местного самоуправления.

Заключение

КСОДД разработана на основе документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития МР «Тарусский район» Калужской области, долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

КСОДД МР «Тарусский район» Калужской области представляет собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер, разработанных в соответствии с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

Реализация КСОДД на территории МР «Тарусский район» Калужской области обеспечивает:

- 1) соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения;
- 2) социально-экономическое развитие территории МР «Тарусский район» Калужской области;
- 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.

КСОДД на территории МР «Тарусский район» Калужской области разработана на период до 2032 года. Внесение изменений в КСОДД, осуществляется в случае изменения дорожно-транспортной ситуации, но не реже чем один раз в пять лет.

Утвержденная КСОДД подлежит размещению на официальном сайте органа местного самоуправления, утвердившего данную схему, в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Список использованных источников

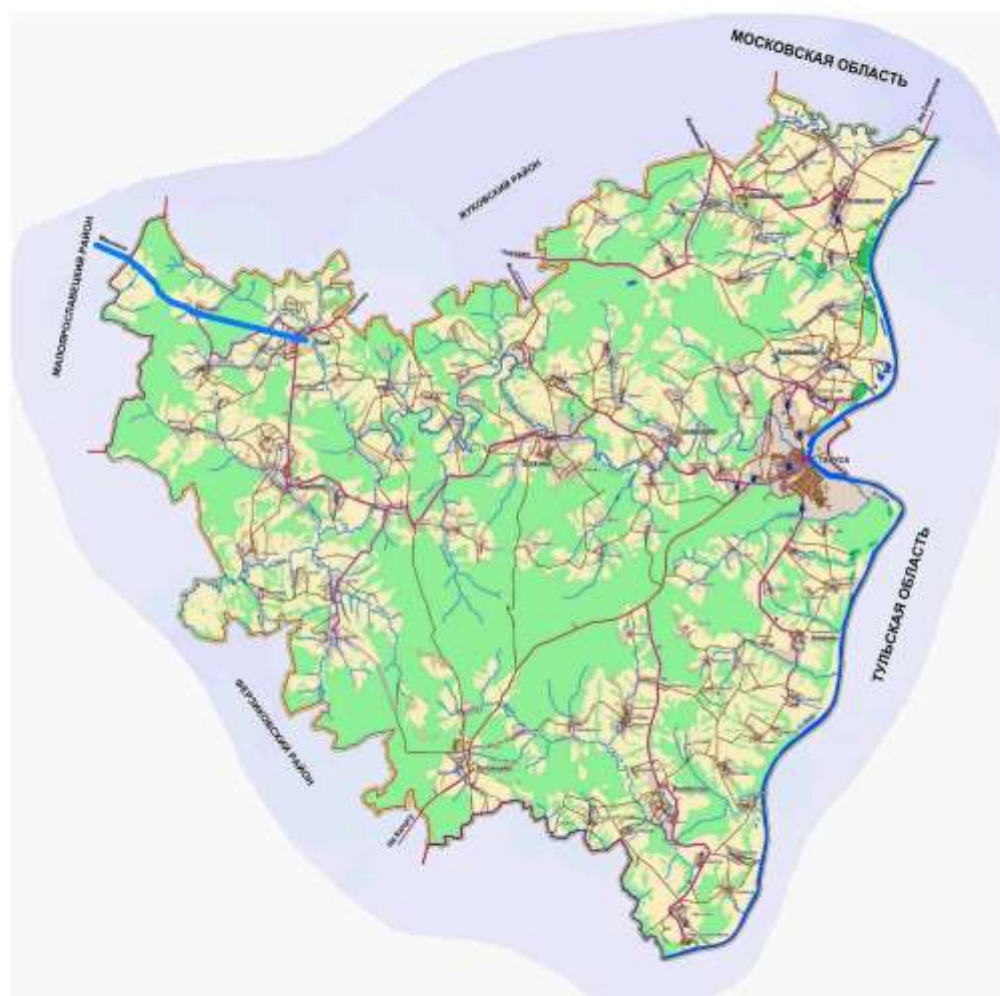
1. Бабков, В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения: Учеб. для вузов. – М.: Транспорт, 1993, – 271 с.
2. Клинковштейн, Г.И. Организация дорожного движения Учеб. для вузов 5-е изд., переработано и дополнено. – М.: Транспорт, 2001, – 247 с.
3. Севостьянов, А.Л. Исследование пассажиропотоков и транспортной подвижности населения в городе Орле (статья) / А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, С.Ю. Радченко, и др. // Журнал «Мир транспорта и технологических машин». Орел: ФГБОУ ВПО «Государственный университет – УНПК» №4 (35). 2011 г.
4. Севостьянов, А. Л. Интеграция мнения специалистов при выборе методов обследования пассажиропотоков (статья) / А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин и др. // Материалы второй международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы инновационного развития транспортного комплекса», г. Орёл, 2012. – с. 35 – 42.
5. Севостьянов, А.Л. Перспективы внедрения интеллектуальной транспортной системы в Орловской области (тезисы) / А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин // Материалы VI-й международной научно-практической конференции «Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние проблемы, пути совершенствования)». г. Орёл, 2012г. – с. 35-42.
6. Севостьянов, А.Л. Построение модели функционирования маршрута троллейбуса (статья) / А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин и др. // Журнал «Мир транспорта и технологических машин». Орел: ФГБОУ ВПО «Государственный университет – УНПК» №4 (39). 2012 г.
7. Севостьянов, А.Л. Критерии определения количества транспортных средств на маршрутах с учетом их специфики (статья) // А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин и др. // Материалы Международной научно-практической конференции «Наука 2012: Итоги, перспективы».
8. Севостьянов, А.Л. Система критериев оптимизации транспортных сетей (статья) // А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин и др. // Материалы Международной научно-практической конференции «Наука 2012: Итоги, перспективы».
9. Севостьянов, А.Л. Разработка модели региональной интеллектуальной транспортной системы, устанавливающей взаимосвязь между системами спутникового слежения, мониторинга транспорта и экологической обстановки / А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин и др. // Материалы 16 Королевский чтений «Использование результатов космической деятельности в интересах социально-экономического развития Российской Федерации» М: ФГБОУ ВПО «МГТУ имени Н.Э. Баумана» 2013 г.
10. Севостьянов, А.Л. Применение интеллектуальных систем (ИТС) для повышения эффективности функционирования городского общественного транспорта (статья) / А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин и др. // Научно-технический журнал «Мир транспорта и технологических машин». Орел: ФГБОУ ВПО «Государственный университет – УНПК» №1 (40). 2013 с. 85 – 91.
11. Севостьянов, А.Л. Обследование пассажиропотоков на сезонных маршрутах города Орла (статья) / А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин // Журнал. «Мир транспорта и технологических машин» № 4 (43). 2013 г.
12. Транспорт в Орловской области 2000, 2005 – 2010 гг. / под ред. Т.Д. Устиновой и А.Л. Севостьянова // Статистический сборник. № 2104. Орел.: Федеральная служба статистики России по Орловской области – 2011 г. 92 с.
13. Обследование пассажиропотоков на сезонных маршрутах в г. Орле (база данных) / А.Л. Севостьянов, А.Н. Новиков, А.А. Катунин и др. // Свидетельство о государственной регистрации базы данных №2013621518 от 09.12.2013.
14. Оценка экономического эффекта при выборе транспортных средств / А.Л. Севостьянов, К.С. Есин // Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ №2014613893 от 09.04.2014.

Схема 1
Основная схема муниципального образования
МР "Тарусский район" Калужской области



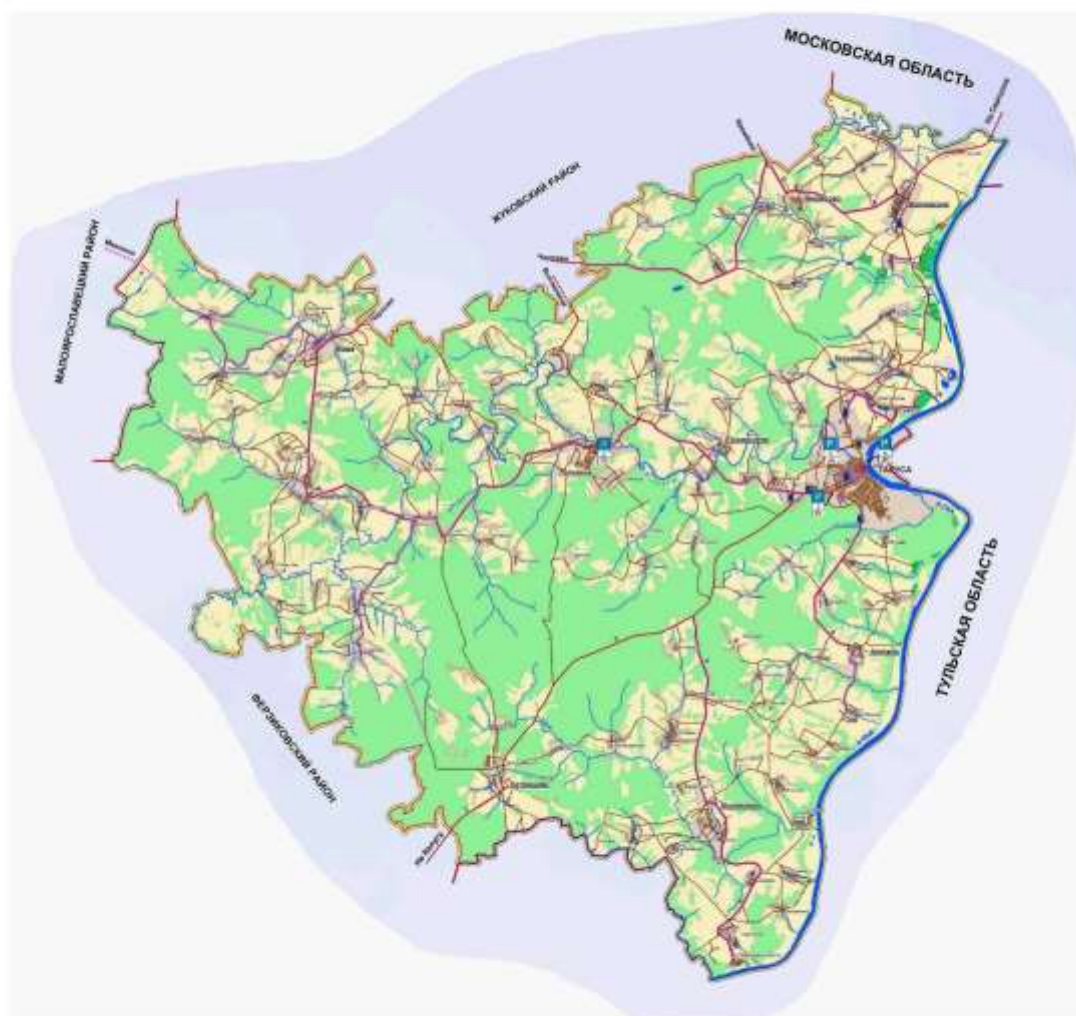
- - опорный транспортный каркас
(среднесрочная перспектива до 10 лет)
- - опорный транспортный каркас
(долгосрочная перспектива свыше 10 лет)

Схема 2
Схема развития сети дорог и транспортной доступности
территорий МР "Тарусский район" Калужской области



- проектируемая автомобильная дорога
(долгосрочная перспектива)

Схема 3
Схема развития парковочного пространства
на территории МР "Тарусский район" Калужской области





- P** - место парковки,
-  в том числе для инвалидов
-  и велосипедов

Схема 4
Схема развития пешеходных и велосипедных зон
МР "Тарусский район" Калужской области




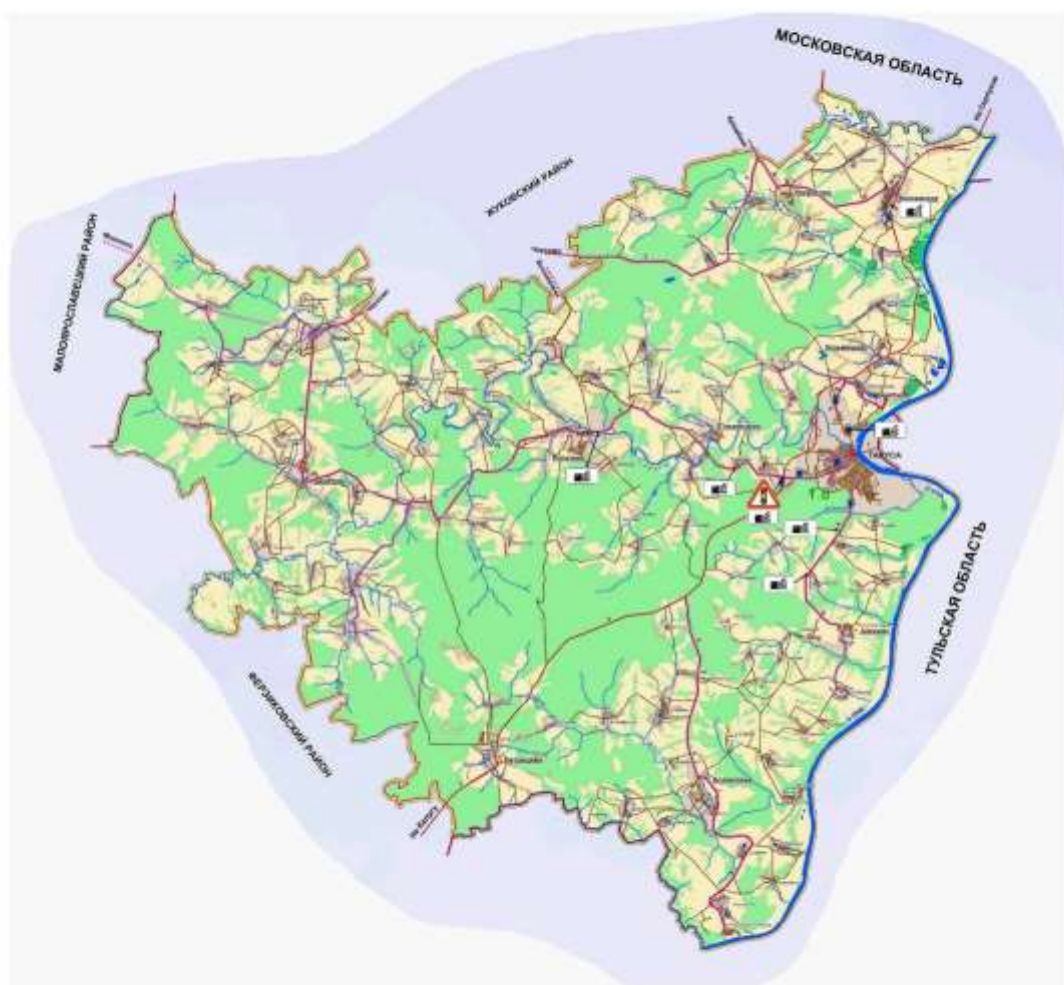
 - пешеходная и велосипедная дорожка
с разделенным движением

Схема 5
Схема размещения технических средств
автоматизированной фиксации
нарушений ПДД Российской Федерации
на территории МР "Тарусский район" Калужской области



 - фотовидеофиксация



Схема 6
Схема грузового транспортного каркаса
(пути пропуска основных потоков грузового транспорта)
МР "Тарусский район" Калужской области



— - схема грузового транспортного каркаса