

РАЗРАБОТАНО

Общество с ограниченной ответственностью  
Исследовательский центр «Единое мнение»

/ В.В. Зданевич

М.П.



«30» марта 2023 г.

УТВЕРЖДАЮ

Глава  
Конаковского муниципального района  
Тверской области

О.В. Лобановский

М.П.



Р« 28 » 04 2023 г.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (КСОДД)  
НА ТЕРРИТОРИИ КОНАКОВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА  
ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Том № 1, всего томов: 1

Муниципальный контракт № 148-АКР от «06» июля 2022 г.

Согласована с администрациями Калининского и Кимрского муниципальных районов Тверской области, администрацией городских округов Московской области Клин, Дубна, Дмитров, Талдом, Управлением ГИБДД УМВД России по Тверской области, ФКУ УПРДОР «Россия», ГКУ «Дирекция территориального дорожного фонда Тверской области», Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» и Министерством транспорта Тверской области по состоянию на «30» марта 2023 года

Москва, 2023

**ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ОТВЕТОВ ОРГАНОВ И ОРГАНИЗАЦИЙ,  
РАССМАТРИВАЮЩИХ КСОДД**

<b>№ п/п</b>	<b>Согласующие органы и организации</b>	<b>Должность согласующего лица, ФИО</b>	<b>Дата отправления проекта на согласование</b>	<b>Заключение по итогам рассмотрения проекта КСОДД от органов и организаций, рассматривающих КСОДД</b>	<b>Дата согласования</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>
1	Администрация Калининского района Тверской области	Заместитель главы администрации А.А.Голактионов	Исх. № 3СА-01 от 04.10.2022	Согласовано письмом № 376ДКТ от 27.10.2022	27.10.2022
2	Администрация Кимрского района Тверской области	Глава района И.Н.Миронова	Исх. № 3СА-02 от 04.10.2022	Согласовано, заключение в установленный срок не направлено	03.11.2022
3	Администрация городского округа Клин Московской области	Заместитель главы администрации В.В.Кондрачев	Исх. № 3СА-03 от 04.10.2022	Согласовано письмом № 119исх/15956 от 27.10.2022	27.10.2022
4	Администрация городского округа Дубна Московской области	Глава округа С.А.Куликов	Исх. № 3СА-04 от 04.10.2022	Согласовано, заключение в установленный срок не направлено	03.11.2022
5	Администрация Дмитровского городского округа Московской области	Заместитель главы администрации С.И.Колков	Исх. № 3СА-05 от 04.10.2022	Согласовано, заключение в установленный срок не направлено, в письме № 19936/04-3.1 от 07.10.2022 отсутствовали замечания	03.11.2022
6	Администрация Талдомского городского округа Московской области	Начальник отдела строительства администрации М.Н.Курганов	Исх. № 3СА-06 от 04.10.2022	Согласовано письмом № 3272 от 31.10.2022	31.10.2022
7	Управление государственной инспекции по безопасности дорожного движения управления Министерства внутренних дел России по Тверской области	Врио начальника Управления А.В.Смирнов	Исх. № 3СА-07 от 04.10.2022, зарегистрирована ID 3091444 от 04.10.2022	Согласовано, заключение в установленный срок не направлено	03.11.2022
8	ФКУ Упрдор «Россия»	И.о. начальника А.В.Летов	Исх. № 3СА-08 от 04.10.2022	Согласовано, в письме № 18/02-6405 от 03.11.2022 не указаны и не установлены основания для отказа в согласовании КСОДД, однако все рекомендации и замечания Исполнителем учтены	03.11.2022
9	Государственное казенное учреждение Тверской области «Дирекция территориального дорожного фонда Тверской области»	Директор С.М.Смирнов	Исх. № 3СА-09 от 04.10.2022, зарегистрирована по вх. № 6579 от 04.10.2022	Согласовано, заключение в установленный срок не направлено	03.11.2022
10	Министерство транспорта Тверской области	Министр С.В.Верхоглядов	Исх. № 3СА-10 от 04.10.2022	Согласовано, заключение в установленный срок не направлено, письмо направлено Исполнителю 09.11.2022 по электронной почте, однако все рекомендации и замечания Исполнителем учтены	03.11.2022

№ п/п	Согласующие органы и организации	Должность согласующего лица, ФИО	Дата отправления проекта на согласование	Заключение по итогам рассмотрения проекта КСОДД от органов и организаций, рассматривающих КСОДД	Дата согласования
1	2	3	4	5	6
11	Государственная компания «Российские автомобильные дороги»	И.о. директора Тверского филиала А.В. Лобов	Исх. № ЗСА-11-1 от 21.12.2022	Согласовано письмом № 109-ТФ от 30.03.2023, заключение в установленный срок не направлено	23.01.2023

Требования к согласованию комплексной схемы организации дорожного движения на территории Конаковского муниципального района Тверской области (далее – КСОДД Конаковского района) указаны в пункте 2.5 Технического задания к муниципальному контракту № 148-АКР от «06» июля 2022 г.

В соответствии с пунктом 9 статьи 17 Федерального Закона № 443-ФЗ от 29.12.2017 «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – № 443-ФЗ) КСОДД Конаковского района подлежит согласованию:

1) с органами местного самоуправления муниципальных районов, городских округов или городских поселений, имеющих общую границу с муниципальными районами, городскими округами или городскими поселениями, в отношении которых ведется разработка таких схем;

2) с органом государственной власти субъекта Российской Федерации, уполномоченным в области организации дорожного движения;

3) с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, либо подведомственными ему федеральными государственными учреждениями при наличии на указанной территории автомобильных дорог федерального значения;

4) с органами и организациями, перечень которых установлен нормативным правовым актом субъекта Российской Федерации.

Согласно пунктам 9, 10, 11, 12 Приказа Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения» (далее – Приказ № 274) срок рассмотрения КСОДД органами и организациями, рассматривающими КСОДД, не может превышать 30 календарных дней со дня их поступления на согласование. По итогам рассмотрения проекта КСОДД органы и организации, рассматривающие КСОДД, направляют разработчику КСОДД заключение, в письменной форме и в форме электронного документа посредством направления заключения по адресу электронной почты разработчика КСОДД. Заключение считается доставленным и в тех случаях, если оно поступило разработчику КСОДД, которому оно направлено, но по обстоятельствам, зависящим от него, не было ему вручено или разработчик КСОДД не ознакомился с ним. Заключение должно содержать информацию о согласовании проекта КСОДД или об отказе в согласовании с указанием замечаний.

Основанием для отказа в согласовании КСОДД является его несоответствие требованиям:

- 1) Приказу № 274;
- 2) нормативных правовых актов, изданных в соответствии с Законом об организации дорожного движения;
- 3) документов по стандартизации в области организации дорожного движения, включенных в перечень документов по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 ноября 2017 г. № 2438-р.

В ответе, содержащем информацию об отказе в согласовании КСОДД, необходимо указывать структурную единицу нормативных правовых актов и (или) документов по стандартизации (статью, часть, пункт), указанных в пункте 11 Приказа № 274, требования которых были нарушены разработчиком КСОДД.

В соответствии с пунктом 13 Приказа № 274 в случае непоступления от органов и организаций, рассматривающих КСОДД, в срок, установленный пунктом 9 настоящих Правил, заключений проект КСОДД считается согласованным с указанными органами и организациями, рассматривающими КСОДД.

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>	<b>6</b>
<b>ПАСПОРТ КСОДД.....</b>	<b>8</b>
<b>ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА.....</b>	<b>12</b>
<b>ГЛАВА I. ХАРАКТЕРИСТИКА И ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО- ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КОНАКОВСКОМ МУНИЦИПАЛЬНОМ РАЙОНЕ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ .....</b>	<b>12</b>
<b>ГЛАВА II. ФОРМИРОВАНИЕ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ.....</b>	<b>102</b>
<b>ГЛАВА III. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОЧЕРЕДНОСТЬ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ .....</b>	<b>105</b>
<b>ГЛАВА IV. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>	<b>165</b>
<b>ГЛАВА V. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....</b>	<b>169</b>

## ХАРАКТЕРИСТИКА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Конаковский муниципальный район расположен в юго-восточной зоне Тверской области на границе с Московской областью.

Район занимает выгодное географическое положение на пересечениях международных и внутренних транспортных путей – автомобильных, железнодорожных, речных, которые обеспечивают связь района со столицей Российской Федерации, Санкт-Петербургом, областным центром и другими районами Тверской области.

По территории района проходит международный транспортный коридор «Север – Юг» (участок панъевропейского транспортного коридора № 9), в состав которого входят участки железной дороги «Санкт-Петербург – Тверь – Москва» и автомобильной магистрали «Москва – Санкт-Петербург».

Связующей транспортной осью Конаковского муниципального района Тверской области (далее – Конаковский район) являются проходящие по территории района федеральная автомобильная дорога М-10 «Россия», скоростная автомобильная дорога «Москва – Санкт-Петербург» М-11 «Нева» и дорога регионального значения 28 ОП РЗ 28К-0746 «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское».

Конаковский район расположен на Волжском водном пути, обеспечивающем взаимосвязь с Московской, Ярославской и Новгородской областями.

Сеть автомобильных дорог Конаковского района включает в себя дороги федерального, регионального, межмуниципального и местного значения, проходящие по территории Конаковского района и обеспечивающие связь районного центра с областным центром.

Общая протяженность автомобильных дорог Конаковского муниципального района Тверской области составляет более 1166 км, из которых:

- около 106 км – автомобильные дороги общего пользования федерального значения;
- 358,6 км – автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения (из них 266,6 км с асфальтобетонным и цементобетонным покрытиями, 87,2 км – гравийные, 4,8 км – грунтовые);
- 702,1 км – автомобильные дороги местного значения муниципального образования, из которых 666,81 км имеют твердое покрытие.

В целом существующая улично-дорожная сеть обеспечивает потребности района. В расчетном сроке расширение дорожной сети в Конаковском муниципальном районе Тверской области предусматривается лишь точечно.

Тем не менее развитие транспортной инфраструктуры должно включать мероприятия по обеспечению равной транспортной доступности для всех жителей района, а также комплексные мероприятия, направленные на проведение реконструкции и капитального ремонта региональных и муниципальных дорог. На сегодняшний день техническое состояние дорог общего пользования, находящихся в собственности Конаковского муниципального района, отстает от норм, которые предписываются регламентирующими документами. Доля дорог общего пользования, находящихся в собственности муниципального района и в ненормативном состоянии, составляет более 15%.

Приоритетами в дорожной области на территории Конаковского района являются:

- обеспечение сохранности существующей сети автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения, полноты и качества выполнения дорожных работ;
- обеспечение круглогодичного транспортного сообщения с городскими и сельскими поселениями за счет реконструкции и капитального ремонта автомобильных дорог с твердым покрытием для соединения с сетью автомобильных дорог.

Успешная реализация настоящей КСОДД позволит подойти к решению транспортных проблем Конаковского муниципального района Тверской области наиболее эффективным на настоящий момент образом – путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

## ПАСПОРТ КСОДД

Паспорт программы комплексной схемы организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области (далее – Программа КСОДД) приведен в таблице 1.

Таблица 1. Паспорт комплексной схемы организации дорожного движения  
Конаковского муниципального района Тверской области

№ п/п	Наименование Программы КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области
1	2	3
1	Основание для разработки Программы КСОДД	<p>1. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».</p> <p>2. Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».</p> <p>3. Приказ Министерства транспорта РФ от 30 июля 2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения».</p>
2	Заказчик КСОДД и его местонахождение	<p>Администрация Конаковского района Тверской области Юридический адрес: 171252, Тверская область, Конаковский район, г. Конаково, ул. Энергетиков, д. 13 Фактический адрес: 171252, Тверская область, Конаковский район, г. Конаково, ул. Энергетиков, д. 13</p>
3	Разработчик КСОДД и его местонахождение	<p>Общество с ограниченной ответственностью Исследовательский центр «Единое мнение» Юридический адрес: 123154, г. Москва, ул. Маршала Тухачевского, д. 37/21, кв. 219 Фактический адрес: 123154, г. Москва, ул. Маршала Тухачевского, д. 37/21, кв. 219</p>
4	Цели и задачи КСОДД	<p>Цель проекта:</p> <p>- разработка комплексной схемы организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области в целях формирования комплексных решений организации дорожного движения, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения.</p>



№ п/п	Наименование Программы КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области
1	2	3
		<p>Задачи проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- сбор, обработка исходной информации, проведение натурных обследований, формирование базы пространственных данных в части, необходимой для разработки настоящей КСОДД;</li> <li>- разработка транспортных моделей как инструментария поддержки в принятии решений;</li> <li>- подготовка характеристики существующей дорожно- транспортной ситуации, подготовка перечня основных проблем муниципального образования в сфере организации дорожного движения (далее – ОДД);</li> <li>- подготовка мероприятий по организации дорожного движения, направленных на повышение безопасности дорожного движения (далее – БДД), упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, повышение провозной и пропускной способности дорог и эффективности их использования, организации транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства, снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов, снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду;</li> <li>- оценка объемов и источников финансирования мероприятий по организации дорожного движения;</li> <li>- оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения;</li> <li>- формирование предложений по очередности реализации мероприятий по организации дорожного движения;</li> <li>- формирование программы мероприятий и паспорта настоящей КСОДД.</li> </ul>
5	Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</li> <li>2. Общая протяженность тротуаров и пешеходных дорожек, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям.</li> </ol>

№ п/п	Наименование Программы КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области
1	2	3
		<p>3. Количество обустроенных машино-мест в рамках развития парковочного пространства.</p> <p>4. Доля приведенных в нормативное состояние остановочных пунктов маршрутного транспорта.</p>
6	Сроки и этапы реализации КСОДД	<p>Срок реализации КСОДД: 2023-2037 гг., в том числе:</p> <p>I этап: 2023-2027 гг.;</p> <p>II этап: 2028-2032 гг.;</p> <p>III этап: 2033-2037 гг.</p>
7	Описание запланированных мероприятий по организации дорожного движения	<p>1. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков улично-дорожной сети включают предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий, а также локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом.</p> <p>2. В мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта включены мероприятия по обустройству и реконструкции уличного и внеуличного парковочного пространства.</p> <p>3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для грузового транспорта включают мероприятия по организации пропуска транзитных и грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств.</p> <p>4. Мероприятия по ОДД включают, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения;</li> <li>- предложения по размещению средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.</li> </ul> <p>5. В мероприятия по развитию общественного транспорта включены работы по приведению остановочных пунктов в нормативное состояние.</p> <p>6. В мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения включены:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- предложения по размещению и обустройству пешеходных дорожек и тротуаров, формированию пешеходных и жилых зон;</li> </ul>

№ п/п	Наименование Программы КСОДД	Комплексная схема организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области
1	2	3
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- предложения по обеспечению условий движения маломобильных групп населения;</li> <li>- предложения по разработке маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.</li> </ul>
8	Объемы и источники финансирования	<p>Общий объем финансирования мероприятий КСОДД в период с 2023 г. по 2038 г. составляет 27,8 млрд рублей, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- федеральный бюджет – 3,2 млрд руб.;</li> <li>- бюджет Тверской области – 20,1 млрд руб.;</li> <li>- бюджет Конаковского муниципального района Тверской области – 4,5 млрд руб.</li> </ul>

## ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

### ГЛАВА I. ХАРАКТЕРИСТИКА И ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В КОНАКОВСКОМ МУНИЦИПАЛЬНОМ РАЙОНЕ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

#### 1.1. Положение территории в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации (прилегающих субъектов Российской Федерации)

Тверская область – субъект Российской Федерации, который входит в состав Центрального федерального округа. Располагается в центре России, имеет широкую сеть железнодорожных и транспортных путей. Административный центр области – город Тверь.

Конаковский муниципальный район расположен в юго-восточной зоне Тверской области на границе с Московской областью (рис. 1.1.1). Площадь района составляет 2115 квадратных километров. Протяженность района с севера на юг – 36 км, с запада на восток – 57 км.

Рисунок 1.1.1. Расположение Конаковского муниципального района на территории Тверской области



Население района по состоянию на 01 января 2022 года – 72 621 человек, что составляет 5,9% от численности населения Тверской области.

На севере и на западе район граничит с Калининским муниципальным районом Тверской области, а на северо-востоке с Кимрским муниципальным районом Тверской области, на юге и востоке – с Московской областью (городскими округами Клин, Дмитров и Талдом, Дубна).

Конаковский район занимает выгодное географическое положение, располагаясь на железнодорожной и автомобильной магистралях «Москва – Санкт-Петербург», а также на внутреннем водном (Волжском) пути (NSW2), вблизи от Москвы, Твери, Санкт-Петербурга. Административный центр района – г. Конаково – соединен железнодорожной веткой со станцией Решетниково (Московская область), расположенной на трассе «Москва – Тверь – Санкт-Петербург». По железной дороге от г. Конаково до станции Решетниково – 36 км, до Москвы – 130 км, до Твери по автомобильной дороге – 77 км (в том числе до автомагистрали «Москва – Санкт-Петербург» – 26 км). Таким образом, большая часть территории района находится в зоне влияния международного транспортного коридора №9. Также большое значение для развития района имеет направление дорог «Конаково – Дубна – Кимры», соединяющее международный транспортный коридор с восточными районами Тверской области (рис. 1.1.2).

Рисунок 1.1.2. Опорная транспортная сеть  
Конаковского муниципального района Тверской области



Конаковский район расположен в умеренном климатическом поясе. Средняя годовая температура составляет около +5,1 °С. Преобладают ветры юго-западного направления. Общее количество осадков, выпадающих за год – около 600 миллиметров. Основными природными ресурсами района являются лес и торф.

Территория Конаковского района располагается по правому и левому берегам Волги и ее притока р. Шоши; также на территории района находится Иваньковское водохранилище шириной от 2 до 5 км и длиной около 30 км. Из Иваньковского водохранилища берет начало канал имени Москвы, поставляющий пресную воду в Москву и обводняющий Москву-реку. На стоке водохранилища работает Иваньковская ГЭС. Водоохранилище используется как водоем охладитель электростанции – Конаковской ГРЭС. Также водохранилище используется для грузового судоходства в Москву, Тверь и по волжскому пути. Регулярное пассажирское судоходство сейчас есть только от пристани Конаково до устья Сози в поселок Первое Мая. Населенные пункты Конаковского муниципального района, расположенные у водохранилища: город Конаково, поселки городского типа Новозавидовский, Козлово и Радченко.

В состав Конаковского муниципального района входят 16 поселений: 6 городских и 10 сельских, которые включают в себя 187 населенных пунктов. Наиболее крупными населенными пунктами являются г. Конаково, пгт Редкино, пгт Новозавидовский.

Через территорию муниципального образования и населенного пункта г. Конаково проходит участок автомобильной дороги регионального значения 28 ОП РЗ 28К-0746 «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваньково». Также большое значение для развития городского поселения имеет направление автомобильных дорог «Конаково – Дубна – Кимры», соединяющее международный транспортный коридор с восточными районами Тверской области.

Административным центром района является город Конаково, входящий в муниципальное образование со статусом городского поселения город Конаково. Численность населения города – 34 761 чел. (на 01 января 2021 г.). Город Конаково расположен на берегу р. Волга, в полутора часах езды по автодороге от Твери и в 25 км от федеральной автодороги М-10 «Россия». В Конаково находится станция Конаково ГРЭС, которая является конечной станцией ответвления Решетниково — Конаково ГРЭС Октябрьской железной дороги. Также по территории города проходит региональная дорога 28 ОП РЗ 28К-0746 «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваньково».

Посредством железных и автомобильных дорог Конаковский район плотно интегрирован в экономическое пространство Российской Федерации. Основные грузопотоки осуществляются в направлении Москвы и Твери, с которыми район связан автомобильными и железными дорогами.

## **1.2. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования, материалов инженерных изысканий**

Транспортной стратегией Российской Федерации на территории Конаковского муниципального района Тверской области мероприятий не запланировано.

Схемой территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта на территории Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия на период до 2025 г.:

1. «Москва – Санкт-Петербург», строительство высокоскоростной

(специализированной) железнодорожной магистрали со строительством и реконструкцией станций, отдельных пунктов с путевым развитием (Центральный, Северо-Восточный, Северный, Зеленоградский административные округа г. Москвы, городские округа Химки, Солнечногорск, Клин Московской области, Конаковский, Калининский, Торжокский, Спировский, Бологовский муниципальные районы, Вышневолоцкий городской округ Тверской области, Окуловский, Маловишерский, Новгородский муниципальные районы Новгородской области, Тосненский район Ленинградской области, Пушкинский, Колпинский, Фрунзенский, Невский, Центральный районы г. Санкт-Петербурга).

2. Автомобильная дорога А-111 подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово» (Тверская область, Калининский, Конаковский районы), строительство и реконструкция участков автомобильной дороги (в ред. распоряжения Правительства РФ от 07.07.2022 г. № 1867-р): реконструкция участка км 0 - км 17 + 400 м, протяженностью 17,4 км, категория ІБ; строительство подъезда протяженностью 2,5 км, категория ІБ.

3. Автомобильная дорога М-10 «Россия» Москва – Тверь – Великий Новгород – Санкт-Петербург (Ленинградская область, Всеволожский район, г. Выборг, Выборгский, Тосненский районы, Московская область, Клинский, Лотошинский, Солнечногорский районы, г. Химки, Химкинский район, Новгородская область, Валдайский район, г. Великий Новгород, Крестецкий, Новгородский, Чудовский районы, г. Санкт-Петербург, Курортный, Приморский, Пушкинский районы, Тверская область, Бологовский, Вышневолоцкий районы, г. Вышний Волочек, Калининский, Конаковский, Спировский районы, гг. Тверь, Торжок, Торжокский район), строительство и реконструкция участков автомобильной дороги: реконструкция участка км 29 + 300 м – км 674 + 150 м протяженностью 635,2 км, категория ІБ.

Схемой территориального планирования Тверской области на территории Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Строительство обьездной дороги в г. Конаково.

2. Проведение мероприятий по снижению негативного шумового воздействия на граждан, проживающих в населенных пунктах, расположенных вдоль федеральных автодорог (строительство шумозащитных стенок-экранов, установка шумозащитных окон, создание специальных полос зеленых насаждений) на трассе М-10.

3. Строительство (2,5 км) и реконструкция (17,4 км) подъезда к государственному комплексу «Завидово» (с проездами по его территории) от автомобильной дороги М-10 «Россия».

4. Реконструкция автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения «Рождествено – Юрьево-Девичье – Юрятино» в Конаковском районе.

5. Строительство мостового перехода через канал имени Москвы на автомобильной дороге «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково.

Программой дорожных работ на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Тверской области в 2021-2025 гг. на территории Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Ремонт автодороги «Дмитрова Гора – Федоровское» (7,8 км, км 0+000 – км 7+800; 2022 г.).

2. Ремонт автодороги «Городня – Редкино – Стариково» (5,0 км, км 10 + 000 – км 15 + 000; 2023 г.).
3. Ремонт автодороги «Редкино – Озерки» (5,2 км, км 0 + 000 – км 5 + 200; 2023 г.).
4. Ремонт путепровода через железную дорогу в пос. Редкино на км 5 + 930 автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения Городня – Редкино – Стариково (52,85 пог. м; 2024-2025 гг.).
5. Ремонт автодороги «Поповское – Устье» (6,7 км км 0 + 000 – км 6 + 700; 2023 г.).
6. Ремонт моста через р. Созь у д. Поповское на 2 км автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения Никольское – Поповское (67,2 пог. м; 2023 г.).
7. Ремонт автодороги «Орешково – Андрейцево» (6,49 км км 0 + 000 – км 6 + 490; 2022 г.).
8. Ремонт автодороги «Вахонино – Городище – Шоша» (5,01 км км 0 + 000 – км 5 + 014; 2022 г.).
9. Ремонт автодороги «Юрятино – Осиновка» (7,2 км км 0 + 000 – км 7 + 200; 2022 г.).
10. Строительство автомобильной дороги межмуниципального значения «Трубицино – граница Тверской области» в Конаковском районе (в т. ч. ПИР) (1,8 км; 2022-2023 гг.).
11. Реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения «Подъезд к д. Трубицино» (1,6 км; 2023 г.).
12. Капитальный ремонт автомобильной дороги межмуниципального значения «Архангельское – Кувалдино» (6,1 км/16 пог. м км 0 + 000 – км 6 + 100; 2022-2023 гг.).
13. Реконструкция автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения «Подъезд к п. Шоша» (3,7 км, км 2 + 900 – км 6 + 600; 2022-2023 гг.).
14. Строительство автобусной остановки на 2 км автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения Городня – Редкино – Стариково (0,5 км, км 0 + 000 – км 0 + 500; 2022 г.).
15. Строительство автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения на участке от д. Крутец до границы Тверской области в Конаковском районе (3,4 км; 2024 г.).

Стратегией социально-экономического развития Тверской области на период до 2030 года на территории Конаковского муниципального района Тверской области мероприятий не запланировано.

Муниципальной программой «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Конаковского района Тверской области» 2021-2025 гг. запланированы следующие мероприятия:

1. Ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов.
2. Капитальный ремонт и ремонт улично-дорожной сети.
3. Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования.
4. Строительный контроль на выполнение работ по объекту «Капитальный ремонт моста через ручей, расположенного на автодороге д. Архангельское – д. Спиридово» на расстоянии 2245,86 мот д. Спиридово Дмитровогорского сельского поселения.



Схемой территориального планирования Конаковского района Тверской области на территории Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия на автодорогах федерального значения:

1. Строительство транспортной развязки на автодороге М-10 «Россия», км 116.
2. Строительство транспортной развязки на автодороге М-10 «Россия», км 136.

Схемой территориального планирования Конаковского района Тверской области на территории Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия на автодорогах регионального значения:

1. Капитальный ремонт автомобильной дороги «Москва – Санкт Петербург» – Конаково – Ивановково» на участке км 26+200 – км 50+000.
2. Строительство обхода г. Конаково на региональной автомобильной дороге «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково».
3. Строительство автомобильной дороги «Дулово (Тверская область) – Нижнево (Московская область)» (в Конаковском районе 1,3 км).
4. Строительство автомобильной дороги «Тарлаково (Крутец) (Тверская область) – Микляево (Московская область)» (в Конаковском районе 3,3 км).
5. Строительство мостового перехода через канал им. Москвы.
6. Реконструкция автомобильной дороги «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково», км 0 – км 21+700.
7. Капитальный ремонт автомобильной дороги «Вахонино – Свердлово» на участке км 0+000 – 4+800.
8. Капитальный ремонт автомобильной дороги «Свердлово – Плоски – Энергетик» на участке 0+000 – 5+300.
9. Строительство подъезда к д. Демидово от автомобильной дороги М 10 «Россия» (0,5 км).
10. Строительство подъезда к д. Дубровка от автомобильной дороги «Сажино-Селихово» (1 км).
11. Реконструкция автомобильной дороги «Редкино – Борцино», км 5+100 – км 6+300.
12. Обустройство наземного пешеходного перехода знаками, разметкой (км 10+000 – км 10+999) на автомобильной дороге Тверь – Рождествено – Первое Мая – Ильинское.
13. Установка или обновление предупреждающих дорожных знаков и нанесение разметки (км 13+000 – км 13+999) на автомобильной дороге «Тверь – Рождествено – Первое Мая – Ильинское».
14. Установка предупреждающих дорожных знаков, нанесение разметки (км 19+000 – км 19+999) на автомобильной дороге ««Тверь – Рождествено – Первое Мая – Ильинское».
15. Установка ограждений (км 4+000 – км 4+999) на автомобильной дороге «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково».
16. Установка знаков, нанесение разметки (км 5+000 - км 5+999, км 12+000 - км 12+999, км 14+000 – км 14+999, км 20+000 – км 20+999, км 38+000 – км 38+999) на автомобильной дороге «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково».
17. Обустройство наземного пешеходного перехода знаками, разметкой (км 1+000 – км 1+999) на автомобильной дороге «Городня – Редкино – Стариково».
18. Установка предупреждающих дорожных знаков (км 108+238 – км 108+544) на автомобильной дороге М-10 «Россия».

19. Установка предупреждающих дорожных знаков (км 109+200 – км 110+26) на автомобильной дороге М-10 «Россия».
20. Капитальный ремонт автомобильной дороги «Городня – Редкино – Стариково» (15 км).
21. Реконструкция моста через р. Дойбица проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово».
22. Строительство улицы проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово».
23. Реконструкция подъезда к п. Архангельское проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово» (0,27 км).
24. Реконструкция подъезда к п. Кабаново проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово» (0,7 км).
25. Реконструкция подъезда к п. Демидово проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово» (1,2 км).
26. Реконструкция подъезда к п. Вараксино проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово» (0,6 км).
27. Строительство подъезда «Новенькое – «Новое Завидово» (1,3 км).
28. Ремонт автомобильной дороги «Поповское – Устье (инвестиционный проект «Волга Девелопмент»)» (6,7 км).
29. Ремонт автомобильной дороги «Никольское - Поповское (инвестиционный проект «Волга Девелопмент»)» (2 км).
30. Капитальный ремонт автомобильной дороги «Дмитрова Гора – Тарлаково» (7 км).
31. Капитальный ремонт автомобильной дороги «Рождествено – Юрьево-Девичье – Юрятино» (28,1 км).
32. Капитальный ремонт автомобильной дороги «Конаково – Правый берег р. Волга» (1,8 км).
33. Капитальный ремонт моста через р. Сучек на 16 км автомобильной дороги «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское».
34. Строительство путепровода на пересечении железнодорожной линии «Решетниково – Конаково» с а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское».
35. Строительство путепровода на пересечении железнодорожной линии «Решетниково – Конаково» с обходом г. Конаково.
36. Строительство автомобильной дороги регионального значения «Никольское – Дубна» на территории Конаковского района (5,8 км).
37. Реконструкция автомобильной дороги «Конаково – Дулово – Высоково» (29,1 км).
38. Строительство мостового перехода через р. Сестру по направлению автомобильной дороги Дулово – Нижнево.
39. Строительство продолжения а/д «Редкино – Межино – Сентюрино» с выходом на М-10 «Россия» (1,1 км).
40. Строительство продолжения а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское» до пгт Новозавидовский (с организацией пересечений в разных уровнях с ВСМ и скоростной автомобильной магистралью) (4,5 км).
41. Реконструкция и капитальный ремонт автодороги «Дмитрова Гора – Малое Новоселье» Дмитровского сельского поселения (11 км).
42. Реконструкция и ремонт автодороги «Фролово – Коровино» Дмитровского

сельского поселения (4 км).

43. Ремонт автодороги «Старое Домкино – Сынково» Дмитровского сельского поселения (15,1 км).

44. Реконструкция автомобильной дороги «Редкино – Изоплит – Озерки» (5,1 км).

45. Строительство автомобильной дороги «Шоша – Гродище» (1,3 км).

46. Капитальный ремонт автодороги «Паром (левый берег р. Волга) – Юрьево-Девичье» Юрьево-Девичьевского сельского поселения (5,0 км).

Схемой территориального планирования Конаковского района Тверской области на территории Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия на автодорогах местного значения:

1. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Вахонинского сельского поселения (10 км).

2. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Селиховского сельского поселения (10 км).

3. Капитальный ремонт автодороги по д. Коровино (3,3 км).

4. Реконструкция и капитальный ремонт автодорог с. Дмитрова Гора – д. Малое Новоселье (11 км).

5. Реконструкция и капитальный ремонт автодорог д. Фролово – д. Коровино (4 км).

6. Реконструкция и капитальный ремонт (устройство асфальтного покрытия) автодорог с. Дмитрова Гора (1 км).

7. Реконструкция и капитальный ремонт (устройство асфальтного покрытия) автодорог д. Кувалдино (10 км).

8. Ремонт автодороги «Домкино – Сынково» (15,1 км).

9. Реконструкция автодороги «Дмитрова Гора – Обухово» (3,5 км).

10. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Ручьевского сельского поселения (5 км).

11. Строительство внутрипоселенческих дорог Мокшинского сельского поселения (12 км).

12. Реконструкция подъезда к п. Шоша (проект «Большое Завидово») (3,9 км).

13. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Завидовского сельского поселения (5,0 км).

14. Капитальный ремонт автодороги «Ст. Мелково – Слобода» (5 км).

15. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городенского сельского поселения (10,0 км).

16. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог городского поселения п. Козлово (4,0 км).

17. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог городского поселения п. Радченко (4,0 км).

18. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог городского поселения п. Изоплит (14,0 км).

19. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог городского поселения п. Редкино (10,0 км).

20. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Первомайского сельского поселения (7,0 км).

21. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог городского поселения п.

Новозавидовский (15,0 км).

22. Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Юрьево-Девичьево сельского поселения (7,0 км).

23. Капитальный ремонт автодороги «Паром – Юрьево-Девичье» (5,0 км).

24. Строительство автомобильной дороги «Кудрявцево – Головино» (11,3 км).

25. Строительство автомобильной дороги «Белавино – Федоровское – Коровино» (13,4 км).

26. Строительство автомобильной дороги «Новое Завражье – Обухво» (2,8 км).

27. Строительство автомобильной дороги «Чублово – Верхованово» (3,0 км).

28. Реконструкция автомобильной дороги Старое Мелково – Слобода (2,1 км).

29. Строительство подъезда от Мыслятино к побережью р. Созь (1,2 км).

30. Реконструкция автомобильной дороги «Головино – Ближнее Хорошово – Сурсово» (13,0 км).

31. Реконструкция автомобильной дороги «Глинники – Бабня» (4,7 км).

32. Реконструкция автомобильной дороги «Андрейцево – Бабня» (3,2 км).

33. Строительство автомобильной дороги «Юрятино – Загорье – Осиновка» (5,5 км).

34. Строительство автомобильной дороги «Уразово – Захарово – Большая» со строительством моста через р. Крутец (6,5 км).

35. Реконструкция автомобильной дороги «Лукино – ж/д станция Межево» (1,9 км).

36. Реконструкция автомобильной дороги «Редкино – Козлово» (6,3 км).

37. Реконструкция автомобильной дороги «Борцино – ж/д станция «Московское Море» (2,6 км).

38. Строительство автомобильной дороги «Озерки – Андреевское» (5,1 км).

39. Реконструкция автомобильной дороги «Межево – Вознесенское» (6,0 км).

40. Строительство подъездов к р. Волга от существующей а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково» на территории Дмитровского сельского поселения (6,7 км).

41. Строительство подъездов к р. Волга в районе н.п. Свердлово (3,5 км).

Схемой территориального планирования Конаковского района Тверской области на территории Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия по развитию транспорта:

1. Расширение географии междугородных и пригородных маршрутов.

2. Увеличение парка подвижного состава, его модернизация и улучшение технико-эксплуатационных характеристик.

3. Повышение регулярности движения пассажирского общественного транспорта.

4. Развитие и обновление сооружений пассажирского транспорта, модернизация автостанции в г. Конаково.

5. Сооружение транспортно-логистических центров в сельском поселении «Завидово», пгт Редкино, а также в районном центре – г. Конаково.

6. Сооружение охраняемых железнодорожных переездов, оснащенных устройствами автоматики, сигнализации и связи для обеспечения безопасности движения на пересечениях железных и автомобильных дорог.

7. Строительство наземных/подземных пешеходных переходов при пересечении основных пешеходных направлений и магистральных железных дорог (в том числе в сельском поселении «Завидово», в районе д. Огурцово, городском поселении п.

Новозавидовский).

8. Реконструкция платформ существующих станций, строительство благоустроенных крытых павильонов.

9. Сохранение существующего водного маршрута «Конаково – Первое Мая» и паромной переправы «Конаково – Юрьево–Девичье».

10. Организация междугородних и внутрирайонных прогулочных маршрутов: Конаково – Тверь, Конаково – Дубна и пр.

11. Сооружение в районном центре речного вокзала, реконструкция существующих и строительство новых причальных комплексов (сезонного и постоянного использования), дебаркадеров. Реализация перечисленных мероприятий возможна за счет привлеченных источников финансирования, в том числе средств инвесторов, при наличии целевых и адресных инвестиционных программ – с привлечением софинансирования из бюджетов различных уровней.

12. Возобновление регулярного функционирования гражданского аэродрома близ Конаково в н.п. Селихово.

13. Сооружение новых аэродромов и вертолетных площадок на территории района.

Генеральным планом муниципального образования городского поселения город Конаково Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Строительство объездной автодороги «Обход г. Конаково региональной автомобильной дорогой «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское» со строительством путепровода на пересечении с железной дорогой.

2. Строительство городских магистралей районного значения, грузовой автодороги в промышленной зоне города и пешеходного моста через р. Донховка в створе ул. Южная.

3. Строительство и реконструкция грузовой (объездной) автодороги на территории восточной промышленной зоны (восточнее железной дороги) от ул. Белавинская до железнодорожного переезда в районе ГРЭС.

4. Реконструкция дорожного покрытия и инженерных сооружений на улицах: Свободы, Энергетиков, Белавинская, Учебная в целях создания системы магистральных улиц общегородского значения с регулируемым движением.

5. Организация одностороннего движения на ул. Свободы (от ул. Народная) и на ул. Первомайская (от ул. Свободы до ул. Народная).

6. Реконструкция и новое строительство автодорог на следующих улицах: пр. Ленина, ул. Баксакова, ул. Строителей, ул. Революции, ул. Кооперативная, ул. Гоголя, ул. Чапаева, ул. Октябрьская ул. Лиговка от ул. Октябрьская до ул. Баксакова, ул. Весенняя, ул. Зеленая для формирования магистральных улиц районного значения с регулируемым движением, для связи между микрорайонами города и оптимизацией системы движения.

7. В случае реализации инвестиционных проектов на территории фаянсового завода перенос автодороги с набережной р. Донховка на ул. Лиговка.

8. В случае реализации инвестиционных проектов на территории фаянсового завода осуществить реконструкцию автодорожных мостов на р. Донховка в створе с ул. Энергетиков и ул. Старопочтовая и пешеходного понтонного моста в целях обеспечения пропуска судов к набережной формируемого общественного центра «Plathall».

9. Упорядочение автомобильного движения и строительство транспортной развязки в 1-м уровне на пересечении ул. Энергетиков и пр. Ленина.

10. Строительство транспортной развязки в 1-м уровне на пересечении ул. Свободы

и ул. Старопочтовая.

11. Строительство транспортной развязки в 1-м уровне на пересечении ул. Учебная и ул. Белавинская.

12. Строительство пешеходного моста через р. Донховка в створе с ул. Южная и ул. Вокзальная.

13. Разработка проекта и строительство системы велодорожек на территории города, связывающих между собой основные микрорайоны города, общественный центр, промышленные и рекреационные объекты.

14. Оборудование остановочных площадок и установка павильонов на существующих автобусных маршрутах с устройством заездных карманов нормативных размеров.

15. Оборудование не менее 10 площадок для стоянки такси на территории города Конаково.

16. Строительство современного транспортно-пересадочного узла на территории привокзальной площади (включающего в себя: автостанцию, железнодорожную платформу, наземную и подземную автостоянки).

17. Корректировка существующих схем движения междугородних, пригородных и городских автобусов по мере ввода в строй отдельных участков объездной автодороги и городских магистралей.

Генеральным планом муниципального образования городского поселения поселок Новозавидовский Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Реконструкция участков УДС поселения протяженностью 21,38 км.
2. Ремонт участков УДС поселения протяженностью 5,04 км.
3. Строительство улиц мкр. Северный (4,8 км), мкр. Западный (4,5 км), проезда от ул. Южная до ул. Спартака (0,2 км).

Генеральным планом муниципального образования городского поселения поселок Редкино Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Реконструкция участков УДС поселения протяженностью 15,35 км.
2. Капитальный ремонт УДС поселения протяженностью 6,51 км.
3. Ремонт участков УДС поселения протяженностью 18,55 км.
4. Строительство улицы Строителей (район стадиона, 3,6 км), улиц в микрорайоне «Старое Редкино» (4,6 км) и в районе ул. Геофизиков (1,0 км).

Генеральным планом муниципального образования городского поселения поселок Радченко Тверской области запланировано освещение улиц.

Генеральным планом муниципального образования городского поселения поселок Козлово Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Реконструкция участков УДС поселения по улицам Дачная, Пушкинская, Рабочая, Садовая, Первомайская, Северная, Стадиона, Дачная, Южная.
2. Ремонт участков УДС поселения по улицам Прядильщиков, Новая, Стадиона, ПУ-28.
3. Строительство проезда от ул. Первомайской до ул. Рабочая (0,31 км), проезда от ул. Первомайская до ул. Лесная (0,55 км), улицы проектируемой жилой застройки между

ул. Дачная и СНТ «Козловский садовод 2» (0,72 км), проезда от ул. Речная до проектируемой жилой застройки в районе Лесхоза (0,49 км).

4. Ремонт мостов (на улицах Новая, Рабочая, Дачная, Южная) – 4 шт.

Генеральным планом муниципального образования городского поселения поселок Изоплит Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Реконструкция автомобильной дороги межмуниципального значения «Редкино – Изоплит – Озерки».

2. Капитальный ремонт автомобильных дорог в пгт Изоплит (8,5 км), в п. Озерки (6,7 км).

3. Реконструкция автомобильных дорог в пгт Изоплит (9,0 км), в п. Озерки (10,5 км).

4. Строительство автомобильных дорог в пгт Изоплит (4,9 км).

Генеральным планом муниципального образования «Вахонинское сельское поселение» Конаковского района Тверской области запланированы следующие мероприятия на период до 2035 г.:

1. Реконструкция а/д «Вахонино – Городище – Шоша».

2. Реконструкция а/д «Новошино – 2-е Моховое – Вахонино».

3. Строительство улиц местного значения на площадках нового малоэтажного строительства – 24,8 км.

4. Реконструкция существующих и строительство новых причальных комплексов для развития внутреннего водного транспорта.

5. Строительство автомобильного обхода г. Конаково автодорогой «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково».

6. Строительство путепровода на пересечении существующей железнодорожной линии «Решетниково – Конаково» с проектируемым автомобильным обходом г. Конаково.

7. Строительство а/д «Новошино – 2-е Моховое – Вахонино» на участке «Полушкино – 2-е Моховое» – 3,2 км.

8. Капитальный ремонт а/д «Вахонино – Свердловло».

9. Капитальный ремонт а/д «Свердловло – Плоски – Энергетик».

10. Организация системы пешеходных направлений в рекреационных прибрежных зонах.

11. Капитальный ремонт и благоустройство улично-дорожной сети населенных пунктов поселения.

12. Реконструкция существующих пристаней и причалов на р. Волга (около д. Вахонино).

13. Строительство яхт-клубов (лодочных станций) около д. Весна и в д. Плоски.

Генеральным планом Дмитровогорского сельского поселения Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Строительство автомобильной дороги «Новое Завражье – Обухово», местного значения, класс дороги – 4, техническая категория – IV, протяженность 2,8 км.

2. Строительство участков а/д: «Белавино – Федоровское – Коровино» (13,4 км, в границах поселения 6,1 км) с сооружением мостового перехода через Федоровский залив, межмуниципального значения.

3. Строительство мостового перехода через канал имени Москвы на автомобильной дороге «Москва - Санкт-Петербург» - Ивановское» в Конаковском районе.
4. Строительство автомобильной дороги местного значения «Чубово – Верханово» (3,0 км, в границах поселения 0,1 км).
5. Строительство автодороги местного значения «Старое Завражье – Коровино»
6. Строительство автодороги местного значения до д. Обухово от автодороги «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское».
7. Улучшение транспортно-эксплуатационных показателей существующей дорожной сети (устройство твердого покрытия на всех автодорогах местного значения), повышение безопасности и удобства движения, снижение отрицательного воздействия дорог на окружающую среду.
8. Обеспечение безопасности эксплуатации автомобильных дорог, включая сооружение улучшенного грунтового покрытия на поселковых улицах в населенных пунктах, установку въездных знаков на территорию поселения, установку въездных знаков с названиями населенных пунктов при въезде в них с межселенных дорог, выполнение разметки, установку дорожных знаков и ограждений в соответствии с действующими нормативами.

Генеральным планом сельского поселения Завидово Конаковского муниципального района Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Строительство речного порта в п. Завидово.
2. Организация посадочной площадки для малой авиации в районе д. Шетаково и вертолетной площадки в д. Мокшино.
3. Строительство транспортной развязки в д. Мокшино, запланированной по земельным участкам с кадастровыми номерами 69:15:0000027:2685, 69:15:0000027:2686, 69:15:0000027:2689, 69:15:0000027:2690, 69:15:0000027:15, 69:15:0190103:105
4. Строительство транспортной развязки в районе перекрестка автомобильной дороги регионального значения «Подъезд к д. Шоша» и поворота на гостиницу «Radisson Zavidovo» и дер. Архангельское.
5. Строительство транспортной развязки в районе домов № 84, корпус 4 и № 83 по ул. Солнечная дер. Мокшино.
6. Строительство автомобильной дороги к объектам ОЭЗ в районе д. Шетаково.
7. Строительство автомобильной дороги к объектам ОЭЗ в районе с. Завидово.
8. Строительство развязки в месте пересечения автодороги М-10 «Россия» с региональной дорогой на г. Конаково.
9. Строительство моста местного значения в жилой застройке вблизи д. Архангельского.
10. Строительство пешеходного моста через трассу М-10 «Россия» в районе поворота на г. Конаково.
11. Строительство пешеходных мостов через р. Дойбица:
  - 1) в районе д. Мокшино – д. Вараксино, протяженность 123 м., конструкция пролетов - композиционные материалы, конструкция опор – железобетон;
  - 2) для соединения территории острова, на котором планируется строительство причалов, с территорией д. Вараксино, состоит из понтонных секций, ширина одного понтона 1,5м, длина 3м, ширина моста – 3м;



3) вблизи д. Архангельское – д. Кабаново, протяженность моста составит 60-70 м с поворотной секцией 6 м.

12. Строительство автомобильных дорог в границах территории ОЭЗ и в границах жилой застройки д. Мокшино для обеспечения транспортной доступности к объектам ОЭЗ.

13. Строительство пешеходных и велосипедных улиц.

Генеральным планом муниципального образования «Козловское сельское поселение» Конаковского муниципального района Тверской области запланировано нанесение разметки, установка дорожных знаков и ограждений в соответствии с действующими нормативами на всех автодорогах сельского поселения.

Генеральным планом Первомайского сельского поселения Конаковского муниципального района Тверской области мероприятия не запланированы.

Генеральным планом муниципального образования «Ручьевское сельское поселение» Конаковского района Тверской области мероприятия не запланированы.

Генеральным планом Старомелковского сельского поселения Конаковского района Тверской области запланированы следующие мероприятия:

1. Размещение путепроводов при пересечении автомобильной дороги «Борцино – Безбородово – Низовка» с автомобильной дорогой М-11 «Нева» и высокоскоростной железнодорожной магистралью «Москва – Санкт-Петербург».

2. Размещение мостов при пересечении а/д М-11 «Нева» и высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Санкт-Петербург» с Иваньковским водохранилище.

3. Размещение дополнительной автомобильной дороги местного значения к деревне Огурцово, которая исключает дополнительное пересечение с высокоскоростной железнодорожной магистралью «Москва – Санкт-Петербург».

4. Проектирование и строительство новых автомобильных дорог местного значения и улично-дорожной сети в северо-западной части населенного пункта д. Старое Мелково

5. Размещения придорожного комплекса, включающего автозаправочные станции, площадку придорожного сервиса с обслуживающей инфраструктурой вблизи д. Старое Мелково на автомобильной дороге М-10 «Россия».

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования сельское поселение «Завидово» Конаковского района Тверской области на период запланированы следующие мероприятия:

1. Комплекс обеспечивающей инфраструктуры туристско-рекреационного кластера «Волжское море» для обслуживания туристических судов в устьевом участке р. Шоша (до 2023 г.).

2. Реконструкция автомобильной дороги общего пользования регионального значения «Подъезд к пос. Шоша» на участке км 0+795 в районе туристско-рекреационного кластера «Волжское море» (2022 г.).

3. Реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения ул. Ольховая с. Завидово.

4. Реконструкция автомобильной дороги общего пользования местного значения ул. Солнечная д. Мокшино.
5. Разработка проектно-сметной документации на устройство дороги по ул. Светлая с. Завидово и строительные-монтажные работы (до 2023 г.).
6. Разработка проектно-сметной документации на устройство дороги по ул. Лазурная с. Завидово и строительные-монтажные работы (до 2023 г.).
7. Разработка проектно-сметной документации на устройство дороги, соединяющей ул. Лазурная и ул. Светлая с. Завидово, а также строительные-монтажные работы (до 2023 г.).
8. Строительство двухуровневой автомобильной развязки на 116 км. автодороги М-10 «Россия» (включая съезд на автодорогу М-11 «Нева») (до 2023 г.).
9. Строительство пешеходного моста через трассу М-10 «Россия» (2024-2026 гг.).
10. Строительство автомобильной дороги к аэропорту «Завидово» в районе д. Шетаково (2022-2023 гг.).
11. Строительство автомобильной дороги к агротуристическому и историческому комплексу в районе с. Завидово (2024-2026 гг.).
12. Строительство подъездной дороги к развлекательному комплексу в д. Безбородово (2024-2026 гг.).
13. Строительство дублера М-10 в д. Мокшино (2023-2026 гг.).
14. Строительство автомобильной дороги в д. Вараксино (до 2030 г.).
15. Строительство вертолетной площадки в д. Мокшино.
16. Строительство аэропарка в районе д. Шетаково (до 2024 г.).

Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Дмитровогорского сельского поселения Конаковского района Тверской области на период до 2030 года запланированы следующие мероприятия:

1. Капитальный ремонт автодорог «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваньково» (7,5 км), «Дмитрова Гора - Федоровское» (7,8 км), «Федоровское - Малое Новоселье» (4,5 км), «Архангельское – Кувалдино» (6,1 км), «Верханово – Юренево» (3,3 км).
2. Капитальный ремонт (устройство асфальтного покрытия) автомобильных дорог в с. Дмитрова Гора (2,0 км).
3. Строительство автомобильных дорог местного значения: «Новое Завражье – Обухово» (2,1 км), от существующей застройки д. Старое Завражье вдоль новой застройки в д. Старое Завражье (2,1 км), а от дороги «Новое Завражье – Коровино» до новой застройки в д. Коровино (0,3 км).

Программой комплексного развития систем транспортной инфраструктуры на территории Селиховского сельского поселения Конаковского района Тверской области на период запланированы следующие мероприятия:

1. Реконструкция покрытия улиц и устройство автомобильных дорог в границах Селиховского сельского поселения, общей протяженностью 12,460 км: укладка асфальтного покрытия дорог в с. Селихово по ул. Сиреневая (0,7 км), Юбилейная (0,3 км), Молодежная (0,5 км), Энтузиастов (1,5 км), Мира (0,8 км), Правды (0,8 км), в д. Заречье (1,2 км), в д. Марьино (1,2 км), в д. Филимоново (0,5 км), в д. Дубровки (0,8 км), в д. Чублово (0,6 км); в д. Сажино по улицам Вишневая (0,9 км), Зеленая (0,9 км), Луговая (0,9 км),

Полевая (0,9 км); укладка щебеночного покрытия дорог в с. Селихово по ул. Сиреневая (0,1 км), Лесная (0,7 км), в д. Сорокопенино (0,9 км); укладка асфальтного покрытия дорог в с. Селихово по ул. Новая (0,9 км).

### **1.3. Оценка социально-экономической деятельности территории, включая деятельность в сфере транспорта, дорожную деятельность**

Большая часть территории Конаковского муниципального района Тверской области находится в зоне влияния Московской агломерации. Особое влияние на развитие района оказывают тесные рекреационные, производственные и культурные связи с Московским регионом, что создает предпосылки для развития индустрии туризма, а также системы обслуживающих производств. Отличительной чертой района, влияющей на его социально-экономическое развитие, является большое число сезонных отдыхающих, что обусловлено близостью к Москве и наличием рекреационных объектов.

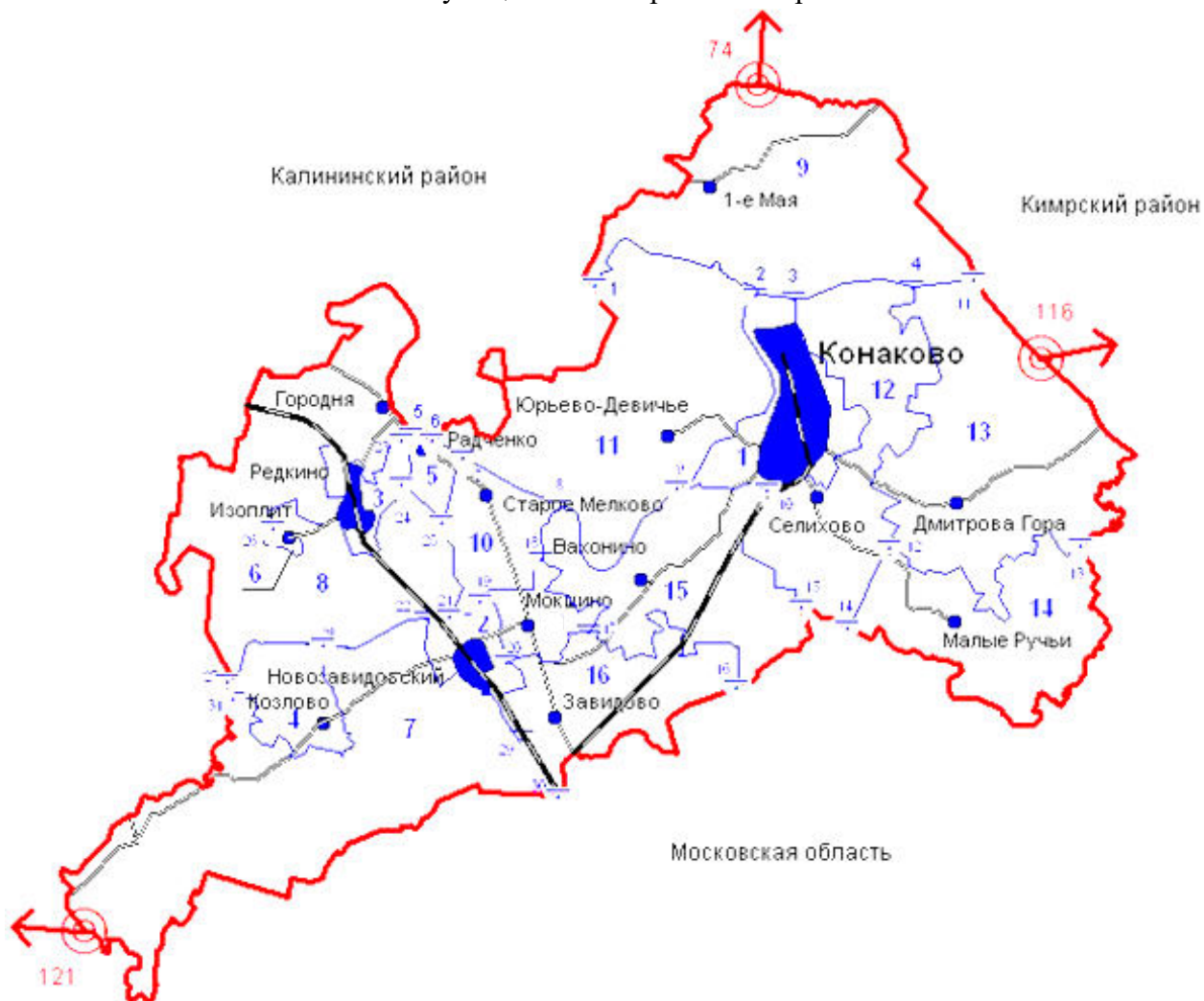
Конаковский район – это крупный административный, промышленный, культурный район Тверской области. В рамках функционального зонирования Тверской области Конаковский район входит в состав Центрального функционально-планировочного района, который характеризуется сосредоточением основного промышленного и демографического потенциала области. Ближайший «полюс роста» общеобластного значения – г. Тверь – центр главной межрайонной системы расселения области, к которой относятся населенные пункты Конаковского района.

Район по характеру хозяйственной деятельности подразделяется на: подрайон с развитой энергетикой (центр – г. Конаково); район сельского хозяйства (центр – Дмитрова Гора); район с особым режимом природопользования (Госкомплекс «Завидово»); промышленно-транспортный подрайон (поселки Новозавидовский, Редкино); прибрежная зона Иваньковского водохранилища с потенциалом развития в целях рекреации, туризма и медицинского обслуживания межрегионального значения (центр – Карачарово).

Конаковский район обладает значительным рекреационным потенциалом, в том числе курортологическими и ландшафтно-рекреационными ресурсами, развитой туристско-рекреационной инфраструктурой. Санаторно-оздоровительный центр «Карачарово» имеет гидроминеральную базу для лечения заболеваний. Туристы – водники и неорганизованные туристы используют для отдыха Григорьевские, Низовку, Боровина, Винный, Первый и Второй острова – заказники. Для кратковременного отдыха используются: лесопарк «Конаковский» в г. Конаково, парк «Карачарово» рядом с санаторием «Карачарово», парк «Завидово» – памятник природы. Существуют охотничьи угодья, в том числе в ГК «Завидово». Основными объектами отдыха являются многочисленные базы и дома отдыха, санатории-профилактории, спортлагеря и детские оздоровительные учреждения (частично частные, в собственности крупных предпринимателей городов Тверь, Москва и Конаково).

В состав Конаковского муниципального района входят 16 поселений: 6 городских и 10 сельских, которые включают в себя 187 населенных пунктов, из них 1 город, 5 поселков городского типа, 7 сел, 7 поселков, 165 деревень (рис. 1.3.1). Наиболее крупными населенными пунктами являются г. Конаково, пгт Редкино и пгт Новозавидовский.

Рисунок 1.3.1. Схема поселений  
Конаковского муниципального района Тверской области



Перечень поселений:

- 1 - Городское поселение - г. Конаково
- 2 - Городское поселение - пгт. Новозавидовский
- 3 - Городское поселение - пгт. Редкино
- 4 - Городское поселение - пгт. Козлово
- 5 - Городское поселение - пгт. Радченко
- 6 - Городское поселение - пгт. Изоплит
- 7 - Козловское сельское поселение
- 8 - Городенское сельское поселение
- 9 - Первомайское сельское поселение
- 10 - Старомелковское сельское поселение
- 11 - Юрьево-Девичьевское сельское поселение
- 12 - Селиховское сельское поселение
- 13 - Дмитровогорское сельское поселение
- 14 - Ручьевское сельское поселение
- 15 - Вахонинское сельское поселение
- 16 - сельское поселение Завидово

Условные обозначения:

- граница административного района
- граница поселения
- ⊙ 116 узловая точка границы района и её номер
- ▽ 20 узловая точка границы поселения и её номер

Населенные пункты с наибольшей численностью населения, кроме административного центра г. Конаково, сосредоточены вдоль железной магистрали «Москва – Санкт-Петербург» и вблизи федеральной автодороги М-10 «Россия». Наименее заселенной является северо-восточная часть района. Населенные пункты Конаковского муниципального района Тверской области представлены в таблице 1.3.1.

Таблица 1.3.1. Перечень населенных пунктов  
Конаковского муниципального района Тверской области

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование поселения</b>	<b>Наименование населенного пункта</b>	<b>Тип населенного пункта</b>	<b>Численность населения, чел. (на 01.01.2021 г.)</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1	Муниципальное образование городское поселение город Конаково	Конаково	Город	35 407
2		Белавино	Деревня	631
3		Энергетик	Поселок	
4		Шумново	Деревня	
5		Речицы	Деревня	
6		Вахромеево	Деревня	
7		Карачарово	Деревня	
8	Вахонинское сельское поселение	Вахонино	Деревня	1 324
9		Весна	Деревня	
10		Городище	Деревня	
11		Горбасьево	Деревня	
12		Долинки	Деревня	
13		Искрино	Деревня	
14		Карла Маркса	Деревня	
15		2-е Моховое	Поселок	
16		Новошино	Деревня	
17		Паника	Деревня	
18		Первомайск	Деревня	
19		Плоски	Деревня	
20		Полушкино	Деревня	
21		Рябинки	Деревня	
22		Свердлово	Село	
23		Терехово	Деревня	
24		Шоша	Деревня	
25		Шуклово	Деревня	
26		Щелково	Деревня	
27	Городенское сельское поселение	Городня	Село	2 393
28		Алексино	Деревня	
29		Андреевское	Деревня	
30		Горки	Деревня	
31		Игуменка	Деревня	

№ п/п	Наименование поселения	Наименование населенного пункта	Тип населенного пункта	Численность населения, чел. (на 01.01.2021 г.)
1	2	3	4	5
32		Пансионат Отдыха «Игуменка»	-	
33		Козлово	Деревня	
34		Коромыслово	Деревня	
35		Кошелево	Деревня	
36		Лукино	Деревня	
37		Межево	Деревня	
38		Меженино	Деревня	
39		Новенькое	Деревня	
40		Отроковичи	Деревня	
41		Сентюрино	Деревня	
42		Турыгино	Деревня	
43		Артемово	Деревня	
44		Борцино	Деревня	
45		Дмитрово	Деревня	
46		Заполк	Деревня	
47		Стариково	Деревня	
48		Дмитровогорское сельское поселение	Дмитрова Гора	
49	Архангельское		Деревня	
50	Воронуха		Деревня	
51	Верханово		Деревня	
52	Колодкино		Деревня	
53	Кувалдино		Деревня	
54	Коровино		Деревня	
55	Малое Новоселье		Деревня	
56	Мишино		Деревня	
57	Никольское		Деревня	
58	Новое Домкино		Деревня	
59	Нижние Выселки		Деревня	
60	Новое Завражье		Деревня	
61	Обухово		Деревня	
62	Пенье		Деревня	
63	Сенинское		Деревня	
64	Спиридово		Деревня	
65	Старое Домкино		Деревня	
66	Старое Завражье		Деревня	
67	Федоровское		Деревня	
68	Фролово		Деревня	
69	Юренево		Деревня	

№ п/п	Наименование поселения	Наименование населенного пункта	Тип населенного пункта	Численность населения, чел. (на 01.01.2021 г.)
1	2	3	4	5
70		Юрьево	Деревня	
71	Старомелковское сельское поселение	Старое Мелково	Деревня	около 1 400
72		Слобода	Деревня	
73		Огурцово	Деревня	
74	Сельское поселение «Завидово»	Мокшино	Деревня	3 230
75		Архангельское	Деревня	
76		Безбородово	Деревня	
77		Вараксино	Деревня	
78		Высоково	Деревня	
79		Демидово	Деревня	
80		Елдино	Деревня	
81		Завидово	Село	
82		Кабаново	Деревня	
83		Концово	Деревня	
84		Кочедыково	Деревня	
85		Павлюково	Деревня	
86		Шетаково	Деревня	
87		Шорново	Деревня	
88		Ручьевское сельское поселение	Ручьи	
89	Баранниково		Деревня	
90	Большая		Деревня	
91	Ботенево		Деревня	
92	Быстрово		Деревня	
93	Высоково		Деревня	
94	Гришино		Деревня	
95	Данилово		Деревня	
96	Дулово		Село	
97	Захарово		Деревня	
98	Красинское		Деревня	
99	Крутец		Деревня	
100	Рябиково		Деревня	
101	Слободка		Деревня	
102	Сынково		Деревня	
103	Тарлаково	Деревня		
104	Трубицино	Деревня		
105	Трунино	Деревня		
106	Уразово	Деревня		
107	Первомайское сельское	Первое Мая	Поселок	909
108		Ближнее Хорошово	Деревня	

№ п/п	Наименование поселения	Наименование населенного пункта	Тип населенного пункта	Численность населения, чел. (на 01.01.2021 г.)
1	2	3	4	5
109	поселение	Говорово	Деревня	
110		Головино	Деревня	
111		Городище	Деревня	
112		Дальнее Хорошово	Деревня	
113		Дмитровка	Деревня	
114		Карповское	Деревня	
115		Кльпино	Деревня	
116		Мерилово	Деревня	
117		Михалиха	Деревня	
118		Мыслятино	Деревня	
119		Никольское	Деревня	
120		Окулово	Деревня	
121		Осипово	Деревня	
122		Поповское	Деревня	
123		Перетрусово	Деревня	
124		Устье	Деревня	
125		Харитоново	Деревня	
126		Харлово	Деревня	
127		Цыбино	Деревня	
128	Селиховское сельское поселение	Селихово	Село	около 2 100
129		Дубровки	Деревня	
130		Заречье	Деревня	
131		Марьино	Деревня	
132		Поречье	Деревня	
133		Сажино	Деревня	
134		Сорокопенино	Деревня	
135		Филимоново	Деревня	
136		Чублово	Деревня	
137	Юрьево-Девичьевское сельское поселение	Юрьево-Девичье	Село	около 700
138		Андрейцево	Деревня	
139		Бабня	Деревня	
140		Высоково	Деревня	
141		Глинники	Деревня	
142		Едимоново	Деревня	
143		Едимоновские Горки	Деревня	
144		Заборовье	Деревня	
145		Загорье	Деревня	
146		Коровино	Деревня	
147		Кудрявцево	Деревня	



№ п/п	Наименование поселения	Наименование населенного пункта	Тип населенного пункта	Численность населения, чел. (на 01.01.2021 г.)
1	2	3	4	5
148		Кузьминское	Деревня	
149		Медведево	Деревня	
150		Новенькое	Деревня	
151		Орешково	Деревня	
152		Осиновка	Деревня	
153		Ременницы	Деревня	
154		Сергеевка	Деревня	
155		Сурсово	Деревня	
156		Трясцино	Деревня	
157		Юрятино	Деревня	
158		Козловское сельское поселение	Текстильщики	
159	Бережки		Деревня	
160	Бушмино		Деревня	
161	Гаврилково		Деревня	
162	Гришкино		Деревня	
163	Дмитрово		Деревня	
164	Дорино		Деревня	
165	Долгая Пожня		Деревня	
166	Заозерье		Деревня	
167	Зеленцино		Деревня	
168	Ивановское		Деревня	
169	Клещево		Деревня	
170	Койдиново		Деревня	
171	Курьяново		Деревня	
172	Павельцево		Деревня	
173	Синцово		Деревня	
174	Узкол		Деревня	
175	Юрьево	Деревня		
176	Городское поселение поселок Изоплит	Изоплит	Поселок городского типа	1559
177		Озерки	Поселок	1951
178	Городское поселение поселок Козлово	Козлово	Поселок городского типа	3360
179	Городское поселение поселок Радченко	Радченко	Поселок городского типа	1600

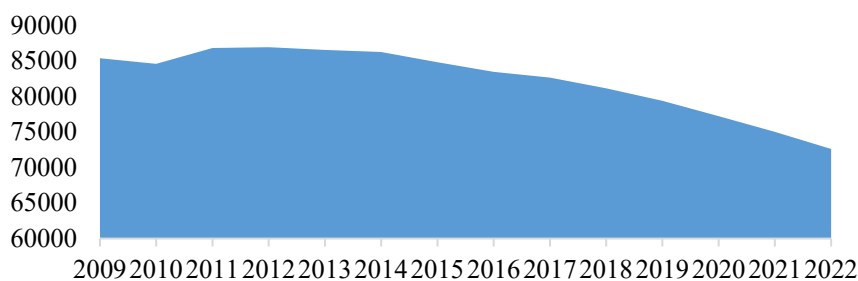
№ п/п	Наименование поселения	Наименование населенного пункта	Тип населенного пункта	Численность населения, чел. (на 01.01.2021 г.)
1	2	3	4	5
180		Турбаза «Верхневолжская»	-	
181		Новомелково	Поселок	
182	Городское поселение поселок Новозавидовский	Новозавидовский	Поселок городского типа	6 423
183		Лазурная	Деревня	
184		Мирный	Поселок	
185		Селиверстово	Деревня	
186		Тешилово	Деревня	
187	Городское поселение поселок Редкино	Редкино	Поселок городского типа	10 612

Численность населения с 2009 года по 2022 год, то есть за последние полные четырнадцать лет, в Конаковском муниципальном районе Тверской области сократилась на 12 773 человека (почти на 15%). Городского населения в районе в процентном соотношении 72%, сельского – 28%. В таблице 1.3.2 представлена и на рисунке 1.3.2 графически показана динамика численности населения Конаковского муниципального района Тверской области с 2009 по 2022 годы.

Таблица 1.3.2. Динамика численности населения Конаковского муниципального района Тверской области за период 2009-2022 гг.

Год	2009	2012	2015	2018	2021	2022
Численность населения, чел.	85 394	86 944	84 829	81 147	75 018	72 621

Рисунок 1.3.2. Динамика численности населения Конаковского муниципального района Тверской области за период 2009-2022 гг.



Социально-демографическая статистика Конаковского района, согласно данным Тверьстата, за последние 5 полных лет представлена в таблице 1.3.3.

Таблица 1.3.3. Социально-демографическая статистика Конаковского муниципального района Тверской области за период 2017-2021 гг.

№ п/п	Наименование показателя	Год				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	2	3	4	5	6	7
1	Общий коэффициент рождаемости, промилле	9,7	8,7	7,5	5,7	3,5
2	Общий коэффициент смертности, промилле	17,4	18,1	17,5	20,7	25,5
3	Общий коэффициент естественного прироста, промилле	-7,8	-9,4	-10	-15	-22
4	Естественный прирост/убыль, человек	-636	-751	-780	-1136	-1621
5	Миграционный прирост, человек	-887	-1005	-1384	-1070	-776

Исходя из данных, представленных в таблице 1.3.3 и на рисунке 1.3.2, можно сделать вывод, что на территории Конаковского района наблюдается строго отрицательная тенденция к приросту населения, происходит естественная убыль населения (смертность за последний учетный год в 8 раз превышает рождаемость), миграционный прирост населения также стабильно отрицательный. На территории района наблюдается строго отрицательная демографическая тенденция, что в перспективе может привести к острой нехватке рабочей силы.

Прохождение по территории Конаковского муниципального района железнодорожной магистрали «Москва – Санкт-Петербург», автомобильных дорог федерального значения М-10 «Россия» и М-11 «Нева», а также регулярное транспортное сообщение с областным центром – г. Тверь и расположение на границе с Московской областью, создают условия для регулярного миграционного оттока населения с территории района при ухудшении экономической ситуации в нем.

Развитию же на территории Конаковского района промышленного комплекса способствуют следующие факторы:

- развитая транспортная инфраструктура;
- прохождение по территории района магистрального газопровода;
- наличие в районе г. Конаково ГРЭС, что способствует размещению энергоемких производств.

Основу экономического потенциала района составляет развитый многоотраслевой промышленный комплекс со специализацией на развитии электроэнергетики, некоторых отраслей металлообработки и машиностроения, а также пищевая промышленность; в сельском хозяйстве развито мясо-молочное животноводство, производство зерна, а также звероводство, коневодство. Сельскохозяйственные предприятия района в основном ориентированы на рынки сбыта Твери, Москвы и Московской области. Быстро развивающимся сектором экономики является сфера туризма и рекреации.

Большая часть (42,7%) площади Конаковского района находится в пользовании сельхозпроизводителей. Основные площади пахотных земель размещены на правобережье

р. Волги – здесь распашка составляет 20-40%. Менее распаханы (около 20%) земли на левобережье Волги.

В пользовании гослесфонда находится 24% земель, Завидовского заповедника – 16%. Сложившееся в районе соотношение лесных и сельскохозяйственных угодий близко к оптимальному (2:1).

Водный фонд составляет примерно 9% общей площади района, болота – 4,5%. Воды Конаковского района представлены развитой речной сетью, образованной Волгой и ее притоками и Иваньковским водохранилищем, а также значительным количеством озер, болот, богатыми запасами подземных вод.

Основой развития экономики Конаковского района является промышленность. Наиболее важные отрасли, определяющие развитие района: «Производство и распределение электроэнергии, газа и воды», «Обрабатывающие производства», «Оптовая и розничная торговля», «Сельское хозяйство».

По состоянию на 01.01.2022 г. в Статистическом регистре хозяйствующих субъектов всех видов экономической деятельности учтено 821 предприятие и организация, а также 1897 индивидуальных предпринимателей.

Таблица 1.3.4. Число субъектов малого и среднего предпринимательства в расчете на 10 тыс. человек населения

Единица измерения	Значения показателя, год			
	2018	2019	2020	2021
Единица	387,80	395,26	367,09	360,88

В 2021 году значение данного показателя составило 360,88 единиц, что на 6,21 единиц меньше по сравнению с 2020 годом (в 2020 году – 367,09). Снижение данного показателя обусловлено актуализацией базы данных статрегистра хозяйствующих субъектов.

Развитие малого и среднего предпринимательства в Конаковском районе Тверской области (по данным Тверьстата на 01.01.2022 г.):

- средние предприятия и организации – 6 единиц, что аналогично показателям 2020 года;
- малые предприятия и организации – 88 единицы, что на 5 единиц меньше по сравнению с 2020 годом;
- микропредприятия – 727 единицы, что на 24 единицы меньше по сравнению с 2020 годом;
- крестьянские (фермерские) хозяйства – 4 единицы, что аналогично показателям 2020 года;
- индивидуальные предприниматели – 1893 единиц, что на 42 единицы меньше по сравнению с показателями 2020 года.

По итогам 2021 года прибыль получена в шести из шести сельскохозяйственных организаций Конаковского района: АО «Агрофирма Дмитрова Гора», ООО «Ручьевское», КХ «Шошинское», СПК «Завидово», ООО «Агрокомплекс Редкино» и ООО «Редкинская АПК» (таб. 1.3.5). Удельный вес прибыльных сельскохозяйственных организаций составил 100,00%.

Таблица 1.3.5. Доля прибыльных сельскохозяйственных организаций, в общем их числе

Единица измерения	Значения показателя, год			
	2018	2019	2020	2021
Процент	57,14	42,86	83,33	100,00

На территории Конаковского района функционирует 30 дошкольных образовательных учреждений, 31 общеобразовательное учреждение, 28 библиотек и библиотечных систем, 1 музей и 262 спортивных сооружения, из которых 1 стадион, 8 плавательных бассейнов, 113 спортивных залов и 117 плоскостных спортивных сооружений. Результаты независимой оценки качества условий оказания услуг муниципальными организациями в сферах культуры, охраны здоровья, образования, социального обслуживания и иными организациями, расположенными на территории Конаковского района и оказывающими услуги в указанных сферах за счет бюджетных ассигнований бюджета муниципального образования публикуются на официальном сайте <https://bus.gov.ru/pub/home>. Уровень удовлетворенности населения оказанными услугами находится на высоком уровне (более 80% в 2021 году). Таким образом, ситуация в основных сферах развития Конаковского муниципального района Тверской области носит в целом позитивный характер.

#### **1.4. Оценка сети дорог, оценка и анализ показателей качества содержания дорог, анализ перспектив развития дорог на территории**

Сеть автомобильных дорог Конаковского муниципального района Тверской области состоит из автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального и местного значения. Сеть автомобильных дорог на территории города Конаково, как элемент транспортной инфраструктуры, обеспечивает реализацию транспортных связей как внутригородских, так и внешних, выходит на дороги, по которым осуществляются международные и междугородние сообщения.

Конаковский муниципальный район Тверской области характеризуется близостью к Москве и Твери и фактически является транспортным коридором между ними. Связующей транспортной осью Конаковского муниципального района являются проходящие по территории района федеральная автомобильная дорога М-10 «Россия», скоростная автомобильная дорога «Москва – Санкт-Петербург» М-11 «Нева» и дорога регионального значения 28 ОП РЗ 28К-0746 «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское».

Общая протяженность автомобильных дорог Конаковского муниципального района Тверской области составляет более 1150 км, из которых:

- около 106 км – автомобильные дороги федерального значения: скоростная платная автомобильная дорога М-11 «Нева» (категория IA) и автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-10 «Россия», которая фактически является бесплатным дублером автомагистрали М-11 «Нева», а также А-111 «подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово»;

- 358,6 км – автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения, относящиеся к собственности Тверской области, перечень которых указан в таблице 1.4;

Таблица 1.4. Автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения, проходящие по территории Конаковского района

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	В том числе, км				Категория
				ц/б	а/б	гравийные	грунтовые	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>1 класс</b>								
1	28 ОП РЗ 28К-0485	Тверь – Рождествено – Первое Мая – Ильинское	14,0	0,0	14,0	0,0	0,0	IVб
2	28 ОП РЗ 28К-0746	«Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское	43,3	0,0	43,3	0,0	0,0	II, III
3	28 ОП МЗ 28Н-1941	Подъезд к д. Шоша	8,5	0,0	8,5	0,0	0,0	III, II
		<b>Итого по 1 классу</b>	<b>65,8</b>	<b>0,0</b>	<b>65,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>II-IVб</b>
<b>2 класс</b>								
4	28 ОП МЗ 28Н-0754	Конаково – Дулово – Высоково	31,1	0,0	31,1	0,0	0,0	IVб
5	28 ОП МЗ 28Н-0761	Ручьи – Данилово	4,9	0,0	4,9	0,0	0,0	IVб
6	28 ОП МЗ 28Н-0762	Старое Домкино – Сырково	15,1	0,0	15,1	0,0	0,0	IVб
7	28 ОП МЗ 28Н-0765	Рождествено – Юрьево-Девичье – Юрятино	9,3	0,4	0,0	8,9	0,0	IVб
8	28 ОП МЗ 28Н-0767	Юрьево-Девичье – Левый берег р. Волга	4,8	4,8	0,0	0,0	0,0	IVб
9	28 ОП МЗ 28Н-0769	Юрьево-Девичье – Единоново	11,0	0,8	0,0	10,2	0,0	IVб
10	28 ОП МЗ 28Н-0770	Городня – Редкино – Стариково	15,0	0,0	13,7	1,3	0,0	IVб
11	28 ОП МЗ 28Н-0772	Редкино – Озерки	5,2	0,0	3,8	1,4	0,0	IVб
12	28 ОП МЗ 28Н-0774	Редкино – Межево – Сентюрино	10,6	1,2	9,4	0,0	0,0	IVб
13	28 ОП МЗ 28Н-0775	Кошелево – Межево	3,4	0,0	3,4	0,0	0,0	IVб
14	28 ОП МЗ 28Н-0776	Дмитрова Гора – Федоровское	7,8	0,0	7,8	0,0	0,0	IVб
15	28 ОП МЗ 28Н-0778	Дмитрова Гора – Тарлаково	7,0	0,0	7,0	0,0	0,0	IVб
16	28 ОП МЗ 28Н-0779	Вахонино – Свердловлово	4,6	0,0	4,6	0,0	0,0	IVб
17	28 ОП МЗ 28Н-0781	Поповское – Устье	5,9	0,0	0,0	5,9	0,0	IVб

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	В том числе, км				Категория
				ц/б	а/б	гравийные	грунтовые	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
18	28 ОП МЗ 28Н-0785	Новошино – 2-е Моховое – Вахонино	15,2	0,0	6,4	8,8	0,0	IVб
19	28 ОП МЗ 28Н-0786	Вахонино – Весна	1,4	0,0	1,4	0,0	0,0	IVб
20	28 ОП МЗ 28Н-0788	Сажино – Селихово	3,0	0,0	3,0	0,0	0,0	IVб
21	28 ОП МЗ 28Н-0790	Конаково – Правый берег р. Волга	1,9	0,0	1,9	0,0	0,0	IVб
22	28 ОП МЗ 28Н-0791	Подъезд к пансионату «Карачарово»	3,7	0,0	2,4	1,3	0,0	IVб
23	28 ОП МЗ 28Н-0792	Подъезд к базе отдыха «Энергетик»	1,6	0,0	1,6	0,0	0,0	IVб
24	28 ОП МЗ 28Н-0794	Никольское – Поповское	1,9	0,0	1,9	0,0	0,0	IVб
25	28 ОП МЗ 28Н-0795	Городня – Игуменка	7,4	0,0	7,4	0,0	0,0	IVб
26	28 ОП МЗ 28Н-0797	Старое направление по с. Городня	3,7	0,0	3,7	0,0	0,0	IVа
27	28 ОП МЗ 28Н-0798	Кольцевая автодорога по периметру промышленной зоны «Редкино»	5,3	0,0	4,6	0,0	0,0	IVв
28	28 ОП МЗ 28Н-1943	Подъезд к гостиничному комплексу «Radisson Завидово»	2,1	0,0	2,1	0,0	0,0	IVб
		<b>Итого по 2 классу</b>	<b>182,9</b>	<b>7,2</b>	<b>137,9</b>	<b>37,8</b>	<b>0,0</b>	<b>IV</b>
<b>3 класс</b>								
29	28 ОП МЗ 28Н-0747	Подъезд к д. Елдино	1,3	0,0	1,3	0,0	0,0	IVв
30	28 ОП МЗ 28Н-0748	Подъезд к д. Высоково	1,5	0,0	0,0	1,5	0,0	IVб
31	28 ОП МЗ 28Н-0749	Подъезд к д. Карла Маркса	1,5	0,0	1,0	0,5	0,0	IVб
32	28 ОП МЗ 28Н-0750	Подъезд к д. Долинки	0,6	0,0	0,0	0,6	0,0	IVв
33	28 ОП МЗ 28Н-0751	Белавино – Шумново	3,5	0,0	3,5	0,0	0,0	IVб
34	28 ОП МЗ 28Н-0752	Подъезд к д. Колодкино	2,6	0,0	0,0	2,6	0,0	Vа

№ п/п	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	В том числе, км				Категория
				ц/б	а/б	гравийные	грунтовые	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
35	28 ОП МЗ 28Н-0753	Шуклово – Терехово	2,6	0,0	2,6	0,0	0,0	IVв
36	28 ОП МЗ 28Н-0755	Подъезд к д. Дубровки	1,4	0,0	0,4	0,0	1,0	IVв
37	28 ОП МЗ 28Н-0756	Подъезд к д. Заречье	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	IVб
38	28 ОП МЗ 28Н-0757	Марьино – Чублово	2,7	0,0	2,7	0,0	0,0	IVб
39	28 ОП МЗ 28Н-0758	Подъезд к д. Филимоново	2,4	0,0	2,4	0,0	0,0	IVб
40	28 ОП МЗ 28Н-0759	Подъезд к д. Трубицино	1,6	0,0	0,0	1,6	0,0	IVб
41	28 ОП МЗ 28Н-0760	Конаково – Речицы	2,9	0,0	2,9	0,0	0,0	IVб
42	28 ОП МЗ 28Н-0763	Архангельское – Кувалдино	6,1	0,0	0,0	6,1	0,0	IVб
43	28 ОП МЗ 28Н-0764	Уразово – Слободка	4,5	0,0	0,0	4,5	0,0	IVв
44	28 ОП МЗ 28Н-0766	Кудрявцево – Ременницы	2,3	0,0	0,0	2,3	0,0	Vа
45	28 ОП МЗ 28Н-0768	Орешково – Андрейцево	10,5	0,0	0,0	8,3	2,2	Vа
46	28 ОП МЗ 28Н-0771	Подъезд к п. Озерки	1,6	0,0	1,6	0,0	0,0	IVв
47	28 ОП МЗ 28Н-0773	Редкино – Борцино	6,3	0,0	4,3	0,8	1,2	Vа
48	28 ОП МЗ 28Н-0777	Федоровское – Малое Новоселье	4,5	0,0	4,5	0,0	0,0	IVб
49	28 ОП МЗ 28Н-0780	Свердлово – Плоски – Энергетик	5,3	0,0	5,3	0,0	0,0	IVб
50	28 ОП МЗ 28Н-0782	Подъезд к д. Поповское – Мыслятино	1,4	0,0	0,0	1,4	0,0	Vа
51	28 ОП МЗ 28Н-0783	Устье – Харлово	5,1	0,0	4,7	0,0	0,4	Vа
52	28 ОП МЗ 28Н-0784	Верханово – Фролово – Коровино	10,2	0,0	10,2	0,0	0,0	IVб
53	28 ОП МЗ 28Н-0787	Вахонино – Городище – Шоша	5,0	0,0	5,0	0,0	0,0	IVв
54	28 ОП МЗ 28Н-0789	Борцино – Безбородово – остров Низовка	12,0	0,0	1,5	10,5	0,0	IVб



№ п/п	Идентификационный номер дороги	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	В том числе, км				Категория
				ц/б	а/б	гравийные	грунтовые	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
55	28 ОП МЗ 28Н-0796	Первое Мая – Хорошово – Головино	8,7	0,0	0,0	8,7	0,0	IVБ
56	28 ОП МЗ 28Н-1946	М-10 «Россия» – Безбородово – Паромная переправа через реку	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	-
		<b>Итого по 3 классу</b>	<b>109,9</b>	<b>0,0</b>	<b>55,7</b>	<b>49,4</b>	<b>4,8</b>	<b>IV-V</b>
		<b>Всего по району</b>	<b>358,6</b>	<b>7,2</b>	<b>259,4</b>	<b>87,2</b>	<b>4,8</b>	<b>II-V</b>

- 702,1 км – автомобильные дороги местного значения муниципального образования, из них 666,81 км с твердым покрытием.

Наиболее значимыми улицами, составляющими основу улично-дорожной сети административного центра района г. Конаково, являются ул. Свободы, ул. Старопочтовая, ул. Баскакова, ул. Учебная, ул. Промышленная и проспект Ленина. Вдоль них сосредоточена основная часть объектов культурно-бытового назначения, поэтому показатели их технической обеспеченности находятся на более высоком уровне, чем в целом по городу.

Уличная дорожная сеть района на 42% имеет твердое покрытие (около 484 км), согласно Тверьстату около 15% дорог местного значения не отвечают нормативным требованиям. Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог в некоторых параметрах не соответствует требованиям возросшей интенсивности движения.

Основную долю автомобильных дорог, проходящих по территории района, составляют автодороги с низкими пропускной способностью и грузоподъемностью. Это дороги IV и V категории. Большинство из них построены в 70-80-х годах и не рассчитаны на нагрузки современного парка автомобилей большой грузоподъемности и, как следствие, требуется проведение мероприятий по увеличению их прочностных характеристик. Состояние дорожной сети в районе далеко не соответствует нормативным транспортно-эксплуатационным характеристикам. Это объясняется тем, что строительство большинства дорог и сооружений велось более 30 лет назад на основе проектных решений, которые на данный момент не соответствуют современным требованиям обеспечения безопасности движения и потребительским качествам. Необходимо обеспечить доступность каждого населенного пункта по дорогам с твердым покрытием и при комфортных условиях. Проблема некачественных дорог и бездорожья особенно обострилась в последнее время в связи с недостаточным для сохранения существующей сети дорог и тем более для ее развития, финансированием. Серьезным недостатком дорожной сети является недостаточная прочность дорожного покрытия на большинстве существующих дорог регионального и местного значений. Значительный износ асфальтового, щебеночного, гравийного покрытий автомобильных дорог обусловлен длительным сроком эксплуатации, превышающим нормативный, а также недостатком финансирования работ по ремонту дорог.

Из-за низкого качества дорог основная часть средств расходуется на ремонт и поддержание дорог в проезжем состоянии. Вследствие недостаточного финансирования дорожных работ на протяжении ряда лет, количество дорог, требующих ремонта, увеличивается из года в год.

Недостаточное количество обходных дорог и отсутствие специальных маршрутов движения привело к пропуску транзитного и грузового транспорта по территориям жилой застройки. В связи с повышением износа дорожного покрытия снизилась средняя скорость транспортного потока, результатом чего явилось повышение количества вредных выбросов в атмосферу, повышение аварийности на автомобильных дорогах Конаковского района

Анализ данных натурного обследования сети дорог Конаковского района выявил наличие участков, имеющих сетки трещин, продольные и поперечные трещины, отдельные выбоины, карты латок, а также просадки. Отсутствие подъездов с твердым покрытием к мелким и отдаленным сельским населенным пунктам обуславливает значительные временные затраты при движении специализированного автомобильного транспорта (скорая медицинская помощь, полиция, служба спасения, пожарная охрана, аварийная

газовая служба и т.д.). Материальные затраты на перевозки по грунтовым дорогам в летний период в 1,8-2,2 раза выше, чем по дорогам с твердым покрытием, и в 3-4 раза выше, чем по дорогам с усовершенствованным покрытием; в осенне-зимний период движение по этим дорогам крайне затруднено. Некачественные дороги характеризуются наличием трещин, ямочности, колеиности и других деформаций на покрытии, неудовлетворительным состоянием обочин, отсутствием линий разметки, барьерных ограждений и существенно влияют на число дорожно-транспортных происшествий.

Часть искусственных дорожных сооружений, находящихся на территории Конаковского района, требуют ремонта и реконструкции ввиду неудовлетворительного состояния, а также по причине несоответствия их пропускной способности существующему спросу. Таким образом, можно сделать вывод, что основными недостатками УДС являются:

- недостаточное развитие внутренних направлений, в результате чего происходит перегрузка отдельных участков УДС;
- высокий уровень несоответствия УДС нормативным требованиям, приводящий к искусственному снижению скоростей ТС и увеличению времени реализации корреспонденций;
- исчерпание пропускной способности ряда участков УДС и искусственных сооружений, приводящее к возникновению заторов.

В расчетном сроке существенное развитие улично-дорожной сети (расширение) в Конаковском муниципальном районе Тверской области не предусматривается. Тем не менее развитие транспортной инфраструктуры должно включать мероприятия по обеспечению равной транспортной доступности для всех категорий граждан, а также мероприятия, направленные на проведение капитальных ремонтов муниципальных дорог. Дальнейшее развитие УДС района будет направлено на повышения уровня соответствия УДС нормативным требованиям, а также формирования внутренних связей г. Конаково, путем развития существующих и строительства новых радиальных связей.

#### **1.5. Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов**

Организация движения транспортных средств различного назначения, пешеходов и велосипедистов это сложный и многоступенчатый процесс. В трактовке федерального законодательства под организацией дорожного движения понимается деятельность по упорядочению движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленная на снижение потерь времени (задержек) при движении транспортных средств и (или) пешеходов, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. В современных условиях для достижения этой цели применяется значительное количество различных методических решений, технических средств и организационных мероприятий.

В соответствии с данными, полученными в ходе натурного обследования, транспортная инфраструктура Конаковского муниципального района Тверской области включает в себя: дороги и улицы с железобетонным, асфальтобетонным, гравийным и грунтовым покрытием, тротуары, активно используемые для осуществления социальной и экономической деятельности всеми слоями населения, а также велодорожки. В пределах муниципального района для перемещения используется индивидуальный автомобильный транспорт, грузовой транспорт, задействуются пешие маршруты и велосипедный

транспорт, широко задействован транспорт общего пользования.

Организация движения ТС, пешеходов и велосипедистов на территории муниципального образования осуществляется на основе общепринятых правил дорожного движения с применением широкого спектра технических средств, которые регулируют порядок движения транспортных средств и пешеходов, активно используются методы регулирования скоростного режима и локальные ограничения на передвижение транспортных средств.

**1.5.1. Организация движения транспортных средств** Конаковского муниципального района, как объект системы организации движения, представляет собой комплекс из участков автомобильных дорог федерального значения, регионального значения и дорог местного значения в классификации «Закона о дорожной деятельности...», из которых основную массу составляют магистральные улицы общегородского и районного значения, а остальные являются улицами и дорогами местного значения в классификации СП 42.13330.2016 (СНиП 2.07.01-89\*) Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Организация движения на улично-дорожной сети Конаковского муниципального района является частью дорожной деятельности и находится, в отношении участков федеральных дорог – в ведении органов федеральной власти, в отношении участков дорог регионального значения – в ведении органов власти района, и в отношении дорог местного значения – в ведении администраций муниципальных образований района. Администрация Конаковского муниципального района, организует транспортное обслуживание населения, осуществляет дорожную деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Конаковский муниципальный район и обеспечивают безопасность дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществляет муниципальный контроль за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах муниципального образования Конаковский муниципальный район, а также осуществляет иные полномочия в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Расстояние от административного центра района, г. Конаково, до областного центра, г. Твери, по автодороге составляет около 77 км. Международный аэропорт «Шереметьево» находится в полутора часах езды. Через район проходят федеральные автодороги М-10 «Россия» и М-11 «Нева», что делает интенсивность дорожного движения на улично-дорожной сети района довольно высокой.

В настоящее время в Конаковском районе используются следующие средства организации дорожного движения:

- регулирование скоростного режима и ограничение скорости движения;
- светофорное регулирование пересечений УДС;
- организация запрета остановки и стоянки;
- организация пересечений УДС в разных уровнях;
- оборудование пешеходных переходов в одном уровне разметкой, знаками и светофорными объектами Т.7;
- организация надземных пешеходных переходов;
- оборудование железнодорожных переездов и переходов сигнальными устройствами и барьерами;

- канализированные движения транспортных средств с помощью разметки и направляющих островков;

- разделение транспортных и пешеходных потоков.

В целях учета интенсивности дорожного движения для калибровки мультимодальной транспортной макромоделли, а также для сбора информации о действующих схемах движения автомобильного транспорта на нерегулируемых и регулируемых пересечениях, было проведено обследование транспортных и пешеходных потоков на территории Конаковского района. Обследование интенсивности движения и состава транспортных потоков в ключевых транспортных узлах является одним из основных источников данных о транспортной ситуации на территории анализируемого муниципального образования.

Цели проведенного натурного обследования ТП:

1. Определение коэффициента загрузки участков УДС.

2. Определение закономерностей изменения интенсивностей ТП.

3. Определение состава ТП (доли подвижного состава пассажирского транспорта с разбиением на категории, грузового транспорта различной грузоподъемности, легкового транспорта).

4. Определение закономерностей движения различных видов транспорта по УДС:

- пространственные закономерности (загрузка определенных магистралей УДС движением пассажирского транспорта, грузового транспорта и т.д.);

- временные закономерности (распределение интенсивности движения транспорта в течение недели, рабочего дня, выходного дня и т.д.).

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

Задачей данного обследования является получение актуальной информации об интенсивности и составе транспортных потоков и о существующем состоянии сети (данных о дорожном полотне, его размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах и других элементах улично-дорожной сети), выявление наиболее загруженных участков УДС, определение соотношения количества автомобилей по видам транспорта, выявление пикового периода загрузки УДС. Полученная информация является основой для транспортного моделирования и разработки программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

При проведении обследования транспортных и пешеходных потоков была использована методика кратковременного ручного учета интенсивности транспортных потоков с учетом требований к созданию математических моделей макро- и микроуровня в среде PTV Vision, а также требований СП 34.13330.2012 «Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85» в части использования коэффициентов приведения различных транспортных средств к легковому автомобилю. Для выполнения натурного обследования транспортных потоков определены ключевые транспортные узлы (точки замеров). Определение точек проводилось на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику ТП на улично-дорожной сети в целом и (или) на УДС транспортного района. Иначе такие точки называют «ключевыми местами». В перечень обследования включаются пересечения, через которые проходят внешние и внутрирайонные транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками, где движение очень плотное на протяжении всего дня.

В зависимости от комплекта оборудования, поставленных задач и прочих условий замеры на одной точке проводят, следуя тактике:

- «одна камера – одна точка»: в течение всего времени проведения замеров на одной точке используется одна камера;
- «две камеры – одна точка»: в этом случае для проведения замеров в одной точке назначаются две камеры, которые используются по очереди;
- «суточный замер»: видеосъемка ведется непрерывно на протяжении 24 часов.

Выбирается наиболее оптимальная тактика для конкретных условий. Количество ключевых узлов зависит от размеров улично-дорожной сети и от ее загруженности.

После выбора ключевых узлов разрабатывается план замеров. В план замеров входит картограмма точек замеров, расписание установки и снятия каждой камеры по дате и времени и ответственные за выполнение натурного обследования на каждой точке. Также выбирается точка для проведения суточного замера. Суточный замер выполняется в точке, характеризующей движение транспортных потоков на наиболее загруженной магистрали муниципального образования, и служит для выявления периода пиковой загрузки УДС.

Перед началом видеосъемки перекрестка проводятся анализ его картографической основы и его натурное обследование с целью определения возможности съемки всего пересечения одной или несколькими камерами, предварительного выбора точек и режимов съемки. Для съемок используются камеры, позволяющие записывать поток видео в HD формате, который за счет высокого разрешения дает возможность получить четкое изображение всего перекрестка, отдельных транспортных средств и маршрутов их движения, а также пешеходов.

Съемка перекрестков производится экшн-видеокамерами, как изображено на рисунке 1.5.1.1, с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды и возможностью крепления на опорах электрических сетей, как показано на рисунке 1.5.1.2.

Рисунок 1.5.1.1. Экшн-видеокамера с повышенным уровнем защиты от воздействия окружающей среды



Рисунок 1.5.1.2. Монтаж видеокамеры на столб линии электроосвещения



После выполнения видеосъемки производится подсчет транспортных потоков в ручном режиме на основании видеороликов, полученных в результате обследования, и оформляются паспорта замеров интенсивности дорожного движения.

В процессе обследования, наряду с подсчетом интенсивности, выполняется подсчет распределения транспортных потоков по видам транспорта. Приняты их следующие обозначения:

- индивидуальный легковой транспорт (ИТ);
- грузовой транспорт малой грузоподъемности (М ГР);
- грузовой транспорт средней грузоподъемности (С ГР);
- грузовой транспорт большой грузоподъемности (Б ГР);
- общественный транспорт (ОТ).

Результаты обследования сводятся в специальные паспорта пересечений, которые в свою очередь формируют отчетную базу данных. Далее база данных паспортов на все участки используется при транспортном моделировании. Пример формы для заполнения паспорта пересечения приведен в таблице 1.5.1.1.

Таблица 1.5.1.1. Форма для заполнения паспортов замера интенсивности и состава транспортных потоков

Вход	Направление	Вид ТС					Итого, прив. ед./ч	Всего, ТС/ч
		ИТ, ТС/ч	М ГР, ТС/ч	С ГР, ТС/ч	Б ГР, ТС/ч	ОТ, ТС/ч		
1	1_A							
	1_C							
2	2_A							
	2_C							
3	3_A							
	3_B							

Выбор оптимального метода замеров и проведение замеров в правильно выбранных ключевых транспортных узлах позволяют обеспечить сбор необходимого объема актуальных данных об интенсивности и составе транспортных потоков.

В рамках разработки настоящей КСОДД при проведении натурного обследования были выделены 32 ключевые точки замера которые приведены в таблице 1.5.1.2, находящиеся на пересечении сразу нескольких наиболее загруженных магистралей.

Таблица 1.5.1.2. Перечень мест измерения интенсивности транспортных потоков

Номер точки	Номер участка	Наименование участка измерения интенсивности транспортных потоков
1	2	3
1	A	а/д М-10 «Россия» от ул. Дорожная до ул. Школьная, с. Завидово
	B	ул. Школьная, с. Завидово
	C	а/д М-10 «Россия» от ул. Школьная до ул. Фестивальная, с. Завидово
2	A	а/д М-10 «Россия» от д. Шорново до а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково»
	B	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково» от а/д М-10 «Россия» в направлении д. Вахонино
	C	а/д М-10 «Россия» от а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково» до д. Мокшино
3	A	а/д М-10 «Россия» от а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково» до д. Мокшино
	B	ул. Солнечная, д. Мокшино
	C	а/д М-10 «Россия» от а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково» до д. Мокшино
4	A	а/д М-10 «Россия» от моста через р. Волга до д. Старое Мелково
	B	ул. Октябрьская, д. Старое Мелково
	C	а/д М-10 «Россия» от д. Старое Мелково до пгт Радченко
5	A	а/д М-10 «Россия» от д. Старое Мелково до пгт Радченко
	B	ул. Центральная, пгт Радченко



Номер точки	Номер участка	Наименование участка измерения интенсивности транспортных потоков
1	2	3
	С	а/д М-10 «Россия» от пгт Радченко до а/д «Городня – Редкино – Стариково»
6	А	а/д М-10 «Россия» от а/д «Городня – Редкино – Стариково» до развязки с М-11 «Нева»
	В	а/д М-11 «Нева» от развязки с М-10 «Россия» до развязки около пгт Новозавидовский
	С	а/д М-10 «Россия» от развязки с М-11 «Нева» в направлении г. Тверь
7	А	а/д А-111 от развязки до пгт Новозавидовский
	В	а/д М-11 «Нева» от развязки с М-10 «Россия» до развязки около пгт Новозавидовский
	С	а/д А-111 от развязки до д. Мокшино
	Д	а/д М-11 «Нева» от развязки около пгт Новозавидовский в направлении Московской области
8	А	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваньково» от д. Вахонино в направлении М-10 «Россия»
	В	2-й Торговый проезд, д. Вахонино
	С	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваньково» от д. Вахонино в направлении г. Конаково
9	А	ул. Центральная от ул. Светлая в направлении д. Белавино, д. Сажино
	В	ул. Светлая, д. Сажино
	С	ул. Центральная от ул. Светлая в направлении д. Верханово, д. Сажино
10	А	ул. Свободы от ул. Боровая до ул. Гоголя, г. Конаково
	В	ул. Гоголя от ул. Пушкинская до ул. Свободы, г. Конаково
	С	ул. Свободы от ул. Гоголя до ул. Первомайская, г. Конаково
	Д	ул. Гоголя от ул. Свободы до ул. Герцена, г. Конаково
11	А	ул. Свободы от ул. Гоголя до ул. Первомайская, г. Конаково
	В	ул. Первомайская от ул. Пушкинская до ул. Свободы, г. Конаково
	С	ул. Свободы от ул. Первомайская до ул. Пушкинская, г. Конаково
12	А	ул. Первомайская от ул. Свободы до ул. Пушкинская, г. Конаково
	В	ул. Пушкинская от ул. Гоголя до ул. Первомайская, г. Конаково
	С	ул. Первомайская от ул. Пушкинская до ул. Новая, г. Конаково
	Д	ул. Пушкинская от ул. Первомайская до ул. Свободы, г. Конаково
13	А	ул. Пушкинская от ул. Первомайская до ул. Свободы, г. Конаково
	В	ул. Свободы от ул. Первомайская до ул. Пушкинская, г. Конаково
	С	ул. Свободы от ул. Пушкинская до ул. Новая, г. Конаково
	Д	ул. Пушкинская от ул. Свободы до ул. 1-ая Набережная, г. Конаково

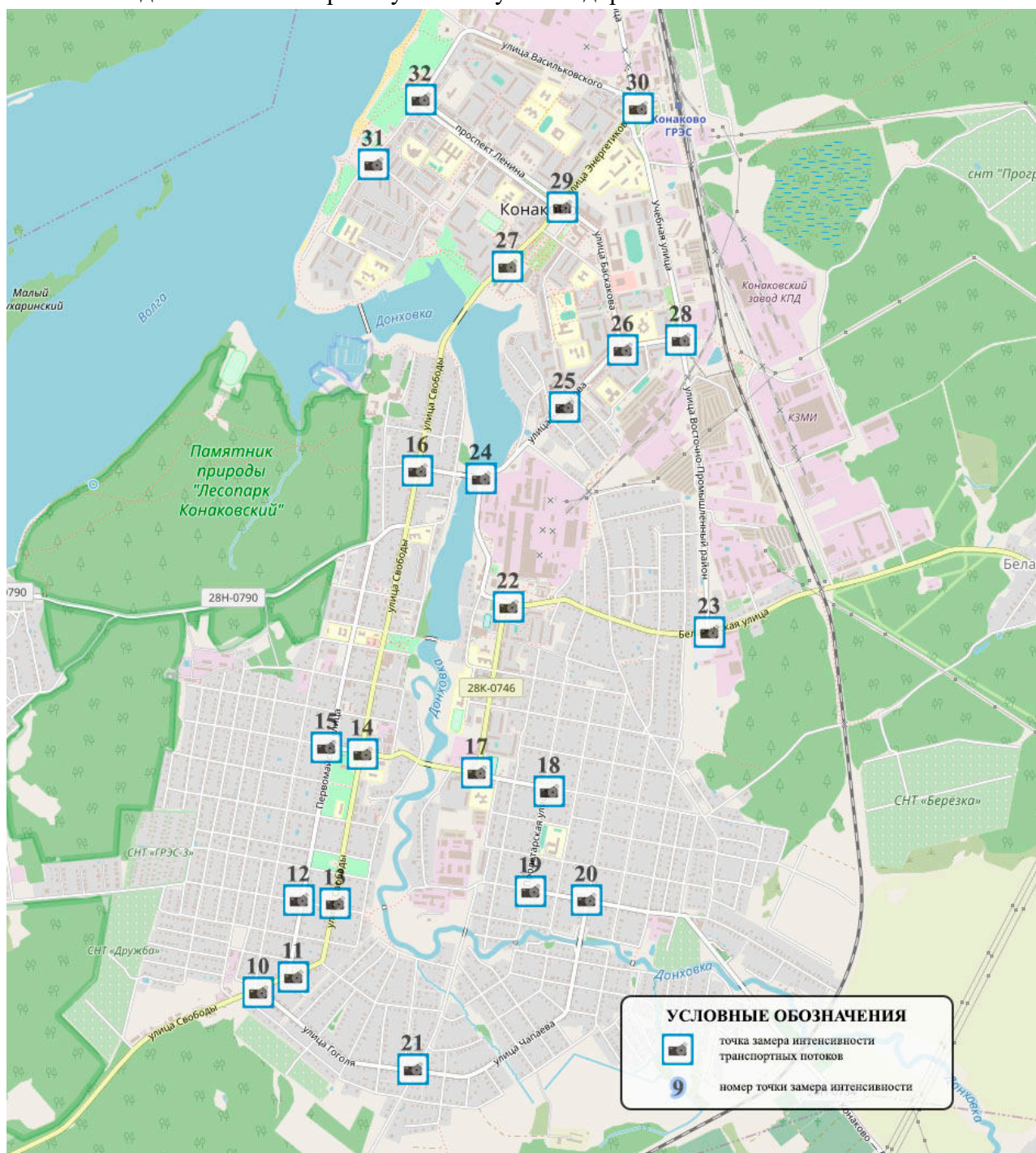
Номер точки	Номер участка	Наименование участка измерения интенсивности транспортных потоков
1	2	3
14	A	ул. Свободы от ул. Пушкинская до ул. Новая, г. Конаково
	B	ул. Новая от ул. Первомайская до ул. Свободы, г. Конаково
	C	ул. Свободы от ул. Новая до ул. Старопочтовая, г. Конаково
	D	ул. Новая от ул. Свободы до Полтевского моста, г. Конаково
15	A	ул. Первомайская от ул. Пушкинская до ул. Новая, г. Конаково
	B	ул. Новая от ул. Гоголя до ул. Первомайская, г. Конаково
	C	ул. Первомайская от ул. Новая до ул. Циолковского, г. Конаково
	D	ул. Новая от ул. Первомайская до ул. Свободы, г. Конаково
16	A	ул. Свободы от ул. Новая до ул. Старопочтовая, г. Конаково
	B	ул. Старопочтовая от ул. Первомайская до ул. Свободы, г. Конаково
	C	ул. Свободы от ул. Старопочтовая до Постоянного моста, г. Конаково
	D	ул. Старопочтовая от ул. Свободы до ул. Баскакова, г. Конаково
17	A	ул. Революции от Полтевского моста до ул. Строителей, г. Конаково
	B	ул. Строителей от ул. Революции до ул. Район Завода, г. Конаково
	C	ул. Революции от ул. Строителей до ул. Пролетарская, г. Конаково
18	A	ул. Революции от ул. Строителей до ул. Пролетарская, г. Конаково
	B	ул. Пролетарская от ул. Революции до ул. Красногвардейская, г. Конаково
	C	ул. Революции от ул. Пролетарская до ул. Коммунистическая, г. Конаково
	D	ул. Пролетарская от ул. Революции до ул. Кооперативная, г. Конаково
19	A	ул. Кооперативная от ул. Советская до ул. Пролетарская, г. Конаково
	B	ул. Пролетарская от ул. Революции до ул. Кооперативная, г. Конаково
	C	ул. Кооперативная от ул. Пролетарская до ул. Октябрьская, г. Конаково
	D	ул. Пролетарская от ул. Кооперативная до ул. Чехова, г. Конаково
20	A	ул. Кооперативная от ул. Пролетарская до ул. Октябрьская, г. Конаково
	B	ул. Октябрьская от ул. Кооперативная до ул. Комсомольская, г. Конаково
	C	ул. Кооперативная от ул. Октябрьская до ул. Вокзальная, г. Конаково
	D	ул. Октябрьская от ул. Кооперативная до Железнодорожный пер., г. Конаково

Номер точки	Номер участка	Наименование участка измерения интенсивности транспортных потоков
1	2	3
21	A	ул. Гоголя от ул. Герцена до Железнодорожного пер., г. Конаково
	B	Железнодорожного пер. от ул. Гоголя до ул. Садовая, г. Конаково
	C	ул. Чапаева от Железнодорожного пер. до ул. Кооперативная, г. Конаково
	D	Железнодорожного пер. от ул. Южная до ул. Гоголя, г. Конаково
22	A	ул. Района Завода от ул. Старопочтовая до ул. Строителей, г. Конаково
	B	ул. Строителей от ул. Революции до ул. Район Завода, г. Конаково
	C	ул. Района Завода от ул. Строителей до ул. Восточно-Промышленный район, г. Конаково
23	A	ул. Белавинская от ул. Район Завода до ул. Восточно-Промышленный район, г. Конаково
	B	ул. Восточно-Промышленный район от ул. Белавинская до ул. Учебная, г. Конаково
	C	ул. Белавинская от ул. Восточно-Промышленный район в направлении д. Белавино, г. Конаково
24	A	ул. Старопочтовая от ул. Свободы до ул. Баскакова, г. Конаково
	B	ул. Баскакова от ул. Старопочтовая до ул. Александра, г. Конаково
	C	ул. Района Завода от ул. Старопочтовая до ул. Строителей, г. Конаково
25	A	ул. Баскакова от ул. Старопочтовая до ул. Александра, г. Конаково
	B	ул. Александра от ул. Баскакова до ул. Энергетиков, г. Конаково
	C	ул. Баскакова от ул. Александра до ул. Учебная, г. Конаково
26	A	ул. Баскакова от ул. Александра до ул. Учебная, г. Конаково
	B	ул. Баскакова от ул. Учебная до ул. Энергетиков, г. Конаково
	C	ул. Учебная от ул. Баскакова до ул. Восточно-Промышленный район, г. Конаково
27	A	ул. Энергетиков от Постоянного моста до ул. Горького, г. Конаково
	B	ул. Энергетиков от ул. Горького до ул. Баскакова, г. Конаково
	C	ул. Горького от ул. Энергетиков до ул. Александра, г. Конаково
28	A	ул. Учебная от ул. Баскакова до ул. Восточно-Промышленный район, г. Конаково
	B	ул. Учебная от ул. Восточно-Промышленный район до ул. Энергетиков, г. Конаково
	C	ул. Восточно-Промышленный район от ул. Белавинская до ул. Учебная, г. Конаково

Номер точки	Номер участка	Наименование участка измерения интенсивности транспортных потоков
1	2	3
29	А	ул. Энергетиков от ул. Горького до ул. Баскакова, г. Конаково
	В	проспект Ленина от ул. Набережная Волги до ул. Энергетиков, г. Конаково
	С	ул. Энергетиков от ул. Баскакова до ул. Учебная, г. Конаково
	Д	ул. Баскакова от ул. Учебная до ул. Энергетиков, г. Конаково
30	А	ул. Энергетиков от ул. Баскакова до ул. Учебная, г. Конаково
	В	ул. Васильковского от ул. Набережная Волги до ул. Учебная, г. Конаково
	С	ул. Промышленная от промзоны до ул. Учебная, г. Конаково
	Д	ул. Учебная от ул. Восточно-Промышленный район до ул. Энергетиков, г. Конаково
31	А	ул. Гагарина от автобусной площадки до ул. Учебная, г. Конаково
	В	ул. Гагарина от ул. Набережная Волги до проспекта Ленина, г. Конаково
	С	ул. Набережная Волги от ул. Гагарина до проспекта Ленина, г. Конаково
32	А	ул. Набережная Волги от ул. Гагарина до проспекта Ленина, г. Конаково
	В	проспект Ленина от ул. Набережная Волги до ул. Энергетиков, г. Конаково
	С	ул. Набережная Волги от проспекта Ленина до ул. Васильковского, г. Конаково

Пиковых периодов загрузки может быть несколько: утренний, обеденный и вечерний. Из данных дорожных замеров наибольшая интенсивность движения наблюдается в утренний период, поэтому замеры выполнялись с 22.08.2022 г. по 27.08.2022 г. в период с 8:00 до 10:00. На рисунке 1.5.1.3 представлена схема расположения точек замеров для дальнейшего составления картограммы распределения интенсивности транспортных потоков на опорных участках улично-дорожной сети г. Конаково.

Рисунок 1.5.1.3. Схема расположения точек замеров интенсивности дорожного движения на опорных участках улично-дорожной сети г. Конаково



Процесс выполнения замеров заключался в установке камер на заранее определенные места в установленное время (время интервалов замеров) и обеспечении непрерывного процесса съемки на всех точках.

После проведения видеосъемки в ключевых местах УДС Конаковского муниципального района Тверской области была проведена камеральная обработка видеоданных в пиковый период. В результате обработки получены данные по интенсивности и составу транспортных потоков в ключевых транспортных узлах, которые были оформлены в виде паспортов замеров.

### **1.5.2. Организация движения транспортных средств общего пользования**

Автотранспорт общего пользования осуществляя общедоступное транспортное обслуживание населения призван удовлетворять потребности населения в перевозках грузов и пассажиров. Из положений ст. 789 ГК РФ и ст. 19 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259 «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» вытекает, что к перевозкам транспортом общего пользования относятся регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляемые организациями на коммерческой основе.

В свою очередь, регулярные перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

1) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок, осуществляемые в соответствии с расписаниями, установленными для каждого остановочного пункта.

2) перевозки с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок, осуществляются в соответствии с расписаниями, установленными для следования из начального и конечного остановочных пунктов по маршруту регулярных перевозок.

В каждом остановочном пункте по маршруту регулярных перевозок должны быть размещены информация о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименовании конечного остановочного пункта маршрута, информация о наименовании, об адресе и о номерах контактных телефонов органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа.

На территории Конаковского муниципального района Тверской области пассажирский транспорт общего пользования представлен автобусами малой, средней и большой вместимости, движущимися по установленным маршрутам с посадкой и высадкой пассажиров в обозначенных местах. Данный вид транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Режим движения ТС общего пользования на маршруте подчиняется общей динамике транспортного потока, мероприятий обеспечивающих его приоритетное движение не выявлено. Для данных условий приоритетным мероприятием, связанным с общественным транспортом и направленным на обеспечение безопасности участников дорожного движения является соблюдение общих технических требований к элементам автобусных остановок, правилам их размещения на автомобильных дорогах и их обустройству техническими средствами организации дорожного движения.

Для проведения натурного обследования предварительно оценивались схемы движения общественного транспорта на каждом маршруте, для каждого маршрута назначался учетчик, а также разрабатывался график работы, определялось предварительное количество форм замеров пассажиропотоков, изготавливалось необходимое количество печатных материалов (бланки таблиц, методические документы и т.д.). Каждый учетчик получил необходимое количество специальных таблиц для обследования пассажиропотоков, а также памятку об оценке наполнения автобуса по пятибалльной системе:

- 1 балл – занято до половины мест для сидения;
- 2 балла – занято больше половины мест для сидения;
- 3 балла – заняты все места для сидения и до 50% мест для стояния;
- 4 балла – автобус полностью загружен, но войти в автобус можно;

- 5 баллов – автобус перегружен, войти в автобус нельзя.

В рамках обследования пассажиропотоков в Конаковском муниципальном районе Тверской области количество учетчиков, необходимых для выполнения натурального обследования, было равно трем. Учетчики, выбранные для обследования пассажиропотоков, до начала обседа располагались на стартовых пунктах отправления для каждого маршрута и заполняли реквизиты таблиц обследования.

Стартом замеров являлось начало пикового периода. На маршруте учетчик записывал в таблицу время прибытия автобуса на каждый остановочный пункт, количество вошедших, вышедших и оставшихся на остановке пассажиров и проставлял глазомерную оценку наполнения автобусов (по баллам). Учетчик выполнял обследование в течение заранее выбранного промежутка времени. После окончания смены учетчик составил отчет.

Промежуточным результатом обследования пассажиропотоков являются формы замеров, заполненные в процессе подсчета учетчиками. Заполнение табеля формы замеров выполнялось только на остановочных пунктах, на которых осуществлялась посадка или высадка пассажиров, те остановочные пункты, на которых посадка или высадка не осуществлялась, в графы формы не записывались. Конечным результатом проведения натурального обследования пассажиропотоков являются первичные данные, занесенные в электронные таблицы.

Внутригородские автобусные пассажирские перевозки в г. Конаково представлены следующими маршрутами:

1. Маршрут № 11 «ул. Гагарина – ПМК».
2. Маршруты № 1, № 12 «ул. Гагарина – Сырзавод – ул. Гагарина».
3. Маршрут № 10 «Железнодорожный вокзал Конаково – СНТ Юность».
4. Маршрут № 6, № 60, № 66 «Рыбхоз – ул. Пригородная – Рыбхоз».

Внутригородские автобусные пассажирские перевозки в пгт Редкино представлены следующими маршрутами:

1. Маршрут № 121-1 «ул. Калинина – станция Редкино».
2. Маршрут № 121-2 «ул. Фадеева – 1-й участок».
3. Маршрут № 121-3 «ул. Фадеева – станция Редкино».
4. Маршрут № 121-4 «ул. Калинина – ул. Геофизиков».

Внутримуниципальные автобусные пассажирские перевозки в районе представлены следующими маршрутами:

1. Маршрут № 102 «Конаково – Уразово – Сырково – Ручьи».
2. Маршрут № 103 «Конаково – Селихово».
3. Маршрут № 104/111 «ул. Гагарина (г. Конаково) – Карачарово».
4. Маршрут № 105 «ул. Гагарина (г. Конаково) – СНТ «Волжские Зори».
5. Маршрут № 109 «Конаково – Федоровское – Паромная переправа в Дубну».
6. Маршрут № 115 «устье реки Топорок – Юрьево-Девичье».
7. Маршруты № 141/141-1 «Конаково – Новозавидовский».
8. Маршрут № 203 «Конаково – Паромная переправа в Дубну».
9. Маршрут № 204 «Конаково – Редкино».
10. Маршрут № 1 «Новозавидовский – Концово».
11. Маршрут № 2 «Новозавидовский – Козлово».
12. Маршрут № 107 «Новозавидовский – комплекс отдыха «Завидово».
13. Маршрут № 116 «Новозавидовский – Редкино».
14. Маршрут № 141-3 «Новозавидовский – Синцово».

15. Маршрут № 103-1 «станция Редкино – Озерки».
16. Маршрут № 103-2 «станция Редкино – Изоплит».
17. Маршрут № 106 «станция Редкино – Игуменка».
18. Маршрут № 303 «ул. Калинина (пгт Редкино) – станция Редкино – Озерки – Изоплит».
19. Маршрут № 304 «Редкино – Меженино».
20. Маршрут № 305 «Редкино – Слобода».

Конаковский муниципальный район Тверской области обеспечен транспортным сообщением на хорошем уровне: почти 90% населенных пунктов обслуживается регулярными автобусными маршрутами.

Также транспортное сообщение обеспечивается благодаря межмуниципальным и межрегиональным транспортным маршрутам. Осуществляются междугородние автобусные пассажирские перевозки между областным центром, г. Тверь, административным центром района – г. Конаково, а также пгт Новозавидовский, пгт Редкино: по автобусным маршрутам «Тверь – Конаково», «Тверь – Новозавидовский», «Тверь – Редкино».

По результатам анализа полученных в ходе натурного обследования данных выявлено, что часть остановок внутрирайонного пассажирского транспорта не соответствует требованиям п. 3 ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования» от 01.06.2003 г. (с изм. от 01.10.2008 г.). Около 20% не оборудованы дорожными знаками (либо знаки установлены не по ГОСТ), у 10% отсутствуют автобусные павильоны, на 15% не предусмотрены заездные карманы, более 25% не оборудованы посадочными площадками (рис. 1.5.2.1.).

Рисунок 1.5.2.1. Пример автобусной остановки на территории Конаковского района, не отвечающей нормативным требованиям



На территории Конаковского района отсутствуют выделенные полосы движения транспортных средств общего пользования и не предоставляется преимущества в их движении, что наряду с прохождением основной части маршрутов по наиболее



нагруженным участкам, приводит к влиянию на них заторовых ситуаций, что снижает их привлекательность и провоцирует отток населения на индивидуальные транспортные средства.

На территории Конаковского муниципального района Тверской области ежедневно производится сообщение железнодорожным транспортом: железнодорожные станции располагаются в следующих населенных пунктах: пгт Редкино, пгт Новозавидовский, п. 2-е Моховое, г. Конаково.

На станциях, находящихся на железнодорожной магистрали «Москва – Санкт-Петербург», останавливаются электропоезда и скоростные электропоезда, следующие по маршрутам «Тверь – Москва (Ленинградский вокзал)», «Бологое – Москва (Ленинградский вокзал)», а также следующие в обратных направлениях.

Сообщение по железной дороге между г. Конаково и г. Москва осуществляется благодаря электропоездам № 6601, № 6603, № 6605, № 6607, № 6609, № 6611, № 6613, № 6615, № 6617, скоростным электропоездам № 7905, № 7921, № 7923.

В Конаковском муниципальном районе перевозки пассажиров также осуществляются внутренним водным транспортом по маршруту «Завод Первое Мая – Конаково» протяженностью 23 км.

### **1.5.3. Организация пешеходного и велосипедного движения**

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов.

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

На практике часто не уделяется достаточного внимания условиям пешеходного движения. Усилия организаторов движения направляются главным образом на обеспечение движения транспортных средств. Такое положение в значительной мере объясняется тем, что при анализе ДТП в качестве основных причин наездов на пешеходов, как правило, выделяют нарушения правил со стороны пешеходов и водителей, а влияние, которое оказывают недостатки в организации движения, остается недостаточно изученным и учтенным. Вместе с тем, рациональная организация движения пешеходов является решающим фактором повышения пропускной способности дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

В последние годы пешеходному движению в Конаковском муниципальном районе Тверской области уделяется все больше внимания: построены надземные пешеходные переходы через участки а/д М-10 «Россия», проводятся мероприятия по устройству пешеходных ограждений, ведется благоустройство общественных пространств, а также проводятся мероприятия по обустройству жилых зон. Тротуары, соответствующие нормам ГОСТ и СНиП, на территории Конаковского района расположены в административном центре (г. Конаково), точно – в пгт Редкино, пгт Новозавидовский, пгт Козлово, д. Мокшино, д. Гаврилково и д. Дорино

Из данных проведенных обследований (натурные обследования и социологический

опрос) установлено, что основные пешеходные корреспонденции, характерные для Конаковского муниципального района Тверской области, совершаются при движении к остановочным пунктам общественного транспорта (в том числе железнодорожным) или местам парковки личных транспортных средств, значительную долю имеют пешеходные перемещения внутри микрорайонов г. Конаково к местам приложения труда/учебы. Данная ситуация характерна для всех районов, где расположена массовая жилая застройка.

Основное развитие пешеходная инфраструктура получила в центральной и северной частях г. Конаково, на территории новой многоэтажной жилой застройки и в пределах рекреационных зон. При этом стоит проблематика организации пешеходного движения на периферийных территориях административного центра Конаковского района и в зонах малоэтажной жилой застройки, где пешеходная инфраструктура развита слабо или отсутствует вовсе. В городе стоит проблематика сочлененности пешеходной инфраструктуры, так, например, в западной части города Конаково в местах примыкания второстепенных улиц к ул. Свободы отсутствуют пешеходные переходы, что снижает уровень безопасности дорожного движения.

Согласно данным натурных обследований наибольшая интенсивность движения пешеходов наблюдается в городе Конаково в пределах проспекта Ленина, Торгового проезда, ул. Баскакова, ул. Энергетиков, ул. Учебная и ул. Промышленная.

Тротуарная сеть, как система, представляющая пешеходное движение в Конаковском муниципальном районе Тверской области, характеризуется следующими недостатками:

- система пешеходных коммуникаций в городе Конаково на застроенных территориях не является непрерывной;
- на многих улицах района отсутствуют тротуары или пешеходные дорожки, проходящие вдоль улиц, в результате чего жители передвигаются непосредственно по проезжей части (рис. 1.5.3.1 и 1.5.3.2);
- неудовлетворительное эксплуатационное состояние пешеходных коммуникаций на ответвленных от основных магистралей участках: недостаточная ширина тротуаров, нарушение покрытия тротуаров и т.д.;
- отсутствие обеспечения самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог;
- недостаточное оборудование пешеходных переходов;
- отсутствие ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, малое количество пешеходных (бестранспортных) зон;
- отсутствие выделенных жилых зон и комплексной организации движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Рисунок 1.5.3.1. Пример отсутствия пешеходной инфраструктуры на улично-дорожной сети Конаковского района



Рисунок 1.5.3.2. Пример отсутствия пешеходной инфраструктуры на улично-дорожной сети Конаковского района



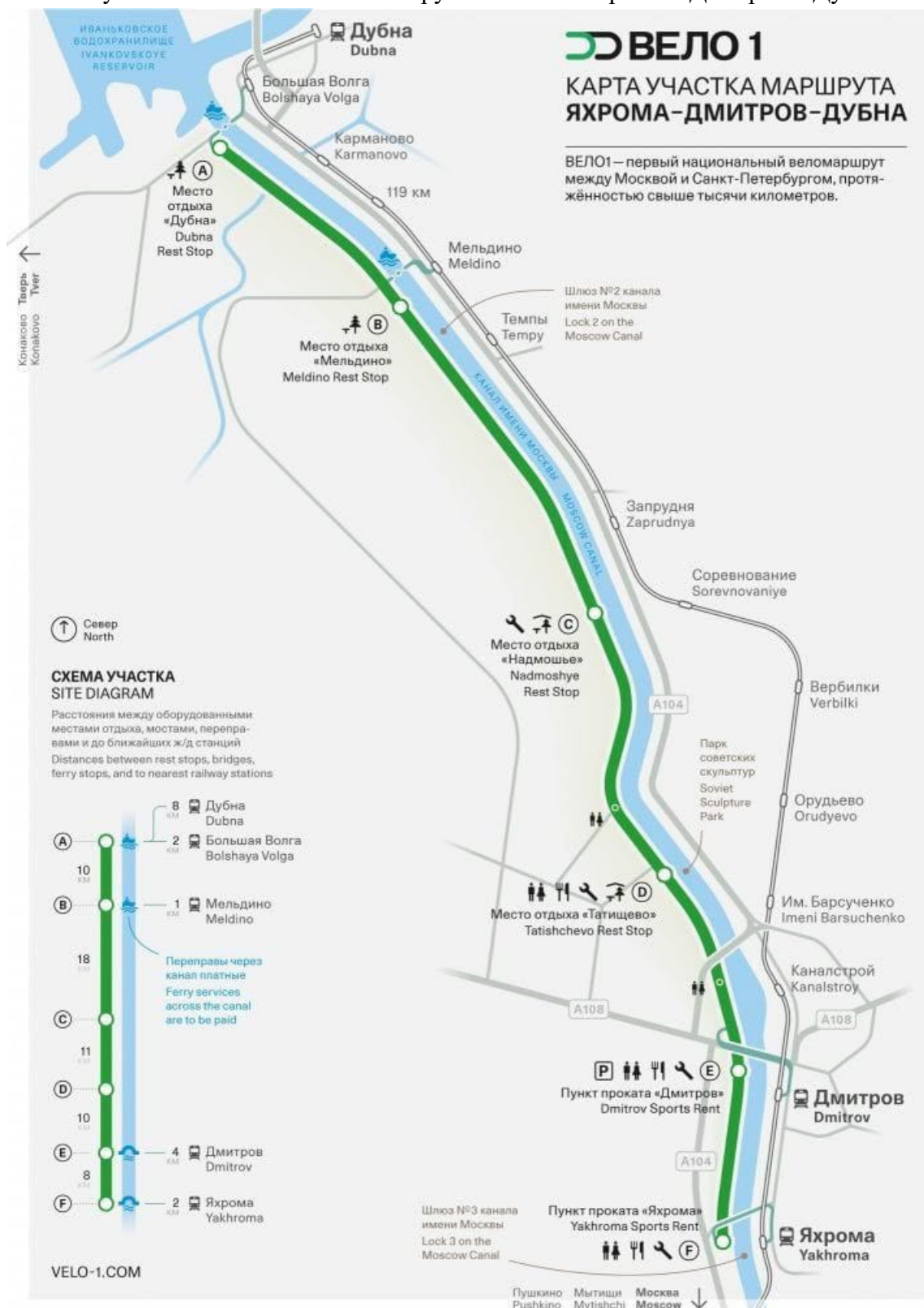
Наконец, исключительно важным является недостаточный учет наличия средств информирования незрячих людей, для которых обычные средства организации резко теряют свою эффективность.

Все вышеперечисленное приводит к тому, что ДТП связанные с наездом на пешеходов занимают второе место по количеству происшествий за 2019-2021 гг. (п. 1.11 настоящей КСОДД).

Кроме того, законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений. На территории района вблизи детских учебно-воспитательных учреждений пешеходные переходы присутствуют; подавляющее большинство из них оборудованы освещением и светофорными объектами Т.7.

Элементы велоинфраструктуры (велодорожка) на территории Конаковского муниципального района Тверской области присутствуют на восточной границе района на небольшом отрезке веломаршрута «ВЕЛО1» (около 3,5 км), ведущего из Московской области вдоль канала имени Москвы от границы с Московской областью до паромной переправы в г. Дубна по территории Конаковского района (рис. 1.5.3.3).

Рисунок 1.5.3.3. Схема веломаршрута ВЕЛО1 «Яхрома – Дмитров – Дубна»



В рамках проекта для велопутешественников обустроена туристическая инфраструктура: комфорт-станции с прокатом, велосервисом и кафе, туалеты, площадки для отдыха, скамейки, навесы со столами, система навигации (рис. 1.5.3.4).

Рисунок 1.5.3.4. Инфраструктура на веломаршруте ВЕЛО1 «Яхрома – Дубна – Дмитров»



Несмотря на то, что велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его мало затратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду, в муниципальном образовании уделяется мало внимания организации велосипедных маршрутов и созданию безопасной среды для велосипедных передвижений, что делает данный способ передвижения менее удобным и комфортным для жителей. Движение велосипедистов осуществляется по тротуарам, обочинам и проезжей части, что зачастую создает аварийные ситуации, ведет к затруднению движения участников дорожного движения.

Одной из проблем развития велосипедного движения на территории района является слабое развитие вспомогательных сервисов инфраструктуры велосипедного транспорта (велопарковки, станции обслуживания велосипедов). Полностью отсутствуют станции технического осмотра велосипедов, пункты подкачки шин, не сформирована система навигации, в зонах наземных пешеходных переходов нет пониженного борта.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры в Конаковском районе необходимо устройство: велополос или велодорожек, велопарковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

#### **1.5.4. Организация движения грузовых транспортных средств**

Существующая схема организации транзитной транспортировки грузов через территорию Конаковского муниципального района Тверской области приводит к довольно интенсивному движению грузовых автомобилей: их движение осуществляется по федеральной автомобильной дороге М-10 «Россия» и платной скоростной автомобильной дороге М-11 «Нева».

На территории города Конаково отсутствует полноценный обход центральной части города, а участки а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское» (ул. Свободы, ул. Новая, ул. Белавинская) проходят в непосредственной близости к жилым территориям и фактически являются городской магистральной дорогой, активно используемой местным населением. Ввиду этого движение части транзитного и грузового транспорта осуществляется по городским магистральным улицам.

Организация движения грузовых транспортных средств на территории района осуществляется с применением дорожных знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено», отдельно и совместным применением со знаками 8.3.1, 8.3.2 «Направление действия».

Состав грузового транспортного потока по грузоподъемности в утренний, дневной и вечерний пиковые периоды представлен в таблице 1.5.4.

Таблица 1.5.4. Состав грузового транспортного потока по грузоподъемности в утренний, дневной и вечерний пиковые периоды

Время исследования	Грузоподъемность грузовых автомобилей				
	до 2т	М ГР, ТС/ч	С ГР, ТС/ч	Б ГР, ТС/ч	ОТ, ТС/ч
утро, % в общем потоке	8	13	10	12	12
день, % в общем потоке	7	13	5	4	7
вечер, % в общем потоке	9	7	8	10	11

Ввиду движения грузового транспорта в общем транспортном потоке в утренний и вечерний пиковые периоды его влияние на общую загрузку УДС в среднем составляет около 45%, при этом на отдельных участках магистральной УДС района оно достигает 60% (а/д М-10 «Россия» в утренний и вечерний часы пик).

Количество организованных стоянок для грузовых автомобилей не испытывает острого дефицита. Точечно существует незначительная потребность организации временной парковки около предприятий общепита и СТО.

На формирование системы грузовой логистики оказывают влияние разнообразные факторы: наличие и направления транзитных грузопотоков, расположение и режим работы грузообразующих и грузопоглощающих пунктов, операторы, типы грузов, режим работы водителей, обязательства перевозчиков перед заказчиками и другие.

Изучение этих параметров позволяет оптимизировать различные варианты грузоперевозок по наиболее оправданным маршрутам, продолжительности и времени доставки грузов. Действующая схема расстановки знаков не всегда соответствует требованиям ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», а в ряде случаев выстроена таким образом, что может привести к неумышленному нарушению водителем грузового транспорта ПДД. Данные негативные моменты свидетельствуют о необходимости дополнительной проработки вопросов движения грузового транспорта в рамках решения стоящих задач.

## **1.6. Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость)**

Парковка – стоянка автомобилей общего пользования, устраиваемая на элементах поперечного профиля улично-дорожной сети, имеющая въезд и выезд только со стороны проезжей части улицы, устраиваемая при условии обеспечения пропускной способности проезжей части и тротуаров.

Грамотная организация парковочного пространства на территории населенных пунктов является одним из ключевых инструментов современного транспортного регулирования и обеспечения требуемого уровня безопасности.

При оценке организации парковочного пространства, в первую очередь следует проанализировать следующие параметры:

- обеспеченность территории парковочными местами;
- степень обустройства парковочных мест соответствующими техническими средствами;
- количество стихийных парковок и случаев паркования с нарушением ПДД;
- наличие единой стратегии развития парковочного пространства.

Анализ дефицита мест для стоянки и остановки транспортных средств города производился путем сравнения существующего и требуемого (расчетного) их количества.

Ввиду отсутствия данных полной инвентаризации парковочного пространства на территории района текущее его количество выявлялось расчетным путем и путем натурных обследований. Натурное обследование проводилось двумя учетчиками, которым выдавались карты с отмеченными местами для обследования. Учетчики, передвигаясь по заданным маршрутам, производили фото- и видеофиксацию мест парковок вдоль УДС, после чего выполнялась камеральная обработка результатов. В таблицу заносились данные о времени обследования, местоположении парковки, типе парковки, количестве припаркованных автомобилей и общем количестве машино-мест на каждой локальной парковке (оценочно). Время для проведения обследования выбиралось такое, когда на парковках скапливается максимальное количество припаркованных автомобилей; оно может варьироваться в зависимости от назначения объекта притяжения. Обследование осуществлялось с 25.08.2022 г. по 27.08.2022 г. в периоды с 08:00 до 10:00 и с 18:00 до 20:00.

Места для проведения обследования выбираются исходя из назначения парковки. По длительности хранения ТС парковки подразделяются на два типа:

- для постоянного хранения транспортных средств;
- для временного хранения транспортных средств.

Под постоянным хранением понимается длительное хранение (более 12 ч) автотранспортных средств на стоянках автомобилей на закрепленных за конкретными автовладельцами машино-местах. Под временным – кратковременное хранение (менее 12 ч) на стоянках автотранспортных средств на незакрепленных за конкретными владельцами машино-местах.

При оценке и анализе параметров размещения парковочных мест для постоянного хранения автотранспорта в Конаковском районе учитывались следующие факторы:

- хранение в индивидуальной малоэтажной застройке осуществляется на приусадебных участках и не требует дополнительного места;
- хранение транспортных средств на специализированных автостоянках, расположенных в непосредственной близости к местам жительства населения;

- хранение в центре города Конаково осуществляется на внутриквартальных территориях и вдоль улиц из-за плотной исторической застройки;

- хранение в средне- и многоэтажной застройке осуществляется на внутриквартальных территориях, а также в гаражах боксового типа, расположенных в пешеходной доступности (500-800 м).

При оценке и анализе параметров размещения парковочных мест для временного хранения автотранспорта в Конаковском районе учитывались следующие факторы:

- хранение транспортных средств вдоль УДС, за исключением мест запрета стоянки и остановки транспортных средств;

- хранение транспортных средств на парковках вблизи объектов притяжения;

- хранение транспортных средств в местах платной парковки.

Анализ полученной информации по параметрам размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств позволяет оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть. В рамках анализа параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств было определено наличие дефицита парковочного пространства как для постоянного, так и для временного хранения ТС.

В ходе проведения оценки по определению дефицита парковочного пространства для временного хранения транспортных средств полученные данные были сведены в таблицу 1.6.

Таблица 1.6. Анализ парковочного пространства по выявлению дефицита машино-мест на территории Конаковского муниципального района Тверской области

<b>№ п/п</b>	<b>Муниципальное образование, населенный пункт</b>	<b>Наименование объекта, адресный ориентир</b>	<b>Тип паркующихся транспортных средств</b>	<b>Дефицит машино-мест, ед.</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1	Сельское поселение Завидово, с. Завидово	Пункт общественного питания, ул. Ленинградская, д. 265	Легковые, грузовые	10
2	Сельское поселение Завидово, д. Мокшино	Пункт общественного питания, Ленинградское шоссе, д. 14	Легковые, грузовые	25
3	Сельское поселение Завидово, д. Мокшино	Около автобусной остановки, ул. Ленинградская, д. 8	Легковые	20
4	Сельское поселение Завидово, д. Мокшино	Около жилищного массива, ул. Солнечная, д. 7-9	Легковые	30
5	Сельское поселение Завидово, д. Мокшино	Около автобусной остановки, пересечение ул. Солнечная и ул. Полевая	Легковые	20



<b>№ п/п</b>	<b>Муниципальное образование, населенный пункт</b>	<b>Наименование объекта, адресный ориентир</b>	<b>Тип паркующихся транспортных средств</b>	<b>Дефицит машино-мест, ед.</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
6	Вахонинское сельское поселение, д. Вахонино	Вдоль 2-ого торгового проезда	Легковые	30
7	Городское поселение посёлок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Железнодорожная станция, западная сторона	Легковые	10
8	Городское поселение посёлок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Железнодорожная станция, восточная сторона	Легковые	10
9	Городское поселение посёлок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Предприятие торговли, Новозавидовский рынок	Легковые	20
10	Городское поселение посёлок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Предприятие торговли, ул. Победы, д. 2А	Легковые	10
11	Городское поселение посёлок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Около въезда в СНТ «Елочка», ул. Приморская	Легковые	15
12	Городское поселение посёлок Изоплит, пгт Изоплит	Около железнодорожного переезда, ул. Кировская	Легковые	10
13	Городское поселение посёлок Редкино, пгт Редкино	Предприятие торговли, ул. Пушкинская, д. 4	Легковые	50
14	Городское поселение посёлок Редкино, пгт Редкино	Железнодорожная станция, восточная сторона	Легковые	20
15	Городское поселение посёлок Редкино, пгт Редкино	Пункт медицинской помощи, ул. Гагарина, д. 14	Легковые	20
16	Городское поселение посёлок Редкино, пгт Редкино	Предприятие торговли, ул. Фадеева, д. 11	Легковые	50
17	Дмитровогорское сельское поселение	Около паромной переправы в г. Дубну	Легковые	30

<b>№ п/п</b>	<b>Муниципальное образование, населенный пункт</b>	<b>Наименование объекта, адресный ориентир</b>	<b>Тип паркующихся транспортных средств</b>	<b>Дефицит машино-мест, ед.</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
18	Город Конаково	Около паромной переправы, ул. Зеленый бор	Легковые	15
19	Город Конаково	Предприятия торговли, Торговый проезд, д. 3-11	Легковые	40
20	Город Конаково	Дворец культуры, ул. Набережная Волги, д. 25	Легковые	30
21	Город Конаково	Ул. Васильковского, д. 2	Легковые	20
22	Город Конаково	Ул. Васильковского, д. 4	Легковые	20
23	Город Конаково	Ул. Васильковского, д. 10А	Легковые	15
24	Город Конаково	Ул. Васильковского, напротив д. 13	Легковые	20
25	Город Конаково	Конаковский ЗСК, ул. Промышленная, д. 1	Легковые	10
26	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Промышленная, д. 3	Легковые	10
27	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Промышленная, д. 6	Легковые	10
28	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Энергетиков, д. 19А	Легковые	5
29	Город Конаково	Ул. Учебная, д. 2	Легковые	20
30	Город Конаково	Ул. Учебная, д. 9	Легковые	40
31	Город Конаково	Ул. Учебная, д. 21	Легковые	20
32	Город Конаково	Привокзальная площадь, д. 1/1	Легковые	25
33	Город Конаково	Лодочная станция «Фрегат»	Легковые	20
34	Город Конаково	Ул. Баскакова, д. 3	Легковые	30
35	Город Конаково	Ул. Баскакова, д. 14	Легковые	15
36	Город Конаково	Ул. Баскакова, д. 23-35	Легковые	70
37	Город Конаково	Около автобусной остановки, ул. Строителей, д. 4-6	Легковые	10

№ п/п	Муниципальное образование, населенный пункт	Наименование объекта, адресный ориентир	Тип паркующихся транспортных средств	Дефицит машино-мест, ед.
1	2	3	4	5
38	Город Конаково	Пересечение ул. Железнодорожная и ул. Правды	Легковые	30
39	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 115	Легковые	15
40	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 144	Легковые	10
41	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 152	Легковые	10
42	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 200	Легковые	10
43	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 208	Легковые	10
44	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 212	Легковые	10
45	Село Городня	Напротив ул. Ленинградская, д. 193	Легковые	20
46	Село Городня	ул. Ленинградская, д. 14В	Легковые	15

В ходе проведенного анализа дефицит потребности в машино-местах был выявлен в количестве 955 машино-мест по всему Конаковскому муниципальному району Тверской области, из которых 515 машино-мест (около 60%) в административном центре района – г. Конаково.

**Постоянное хранение автотранспорта** на территории Конаковского муниципального района Тверской области осуществляется, в основном, на придомовых территориях в зонах индивидуального жилищного строительства (50-60%).

Сложности с организацией постоянного места хранения автомобилей возникают преимущественно в северном и центральном жилых районах г. Конаково, где в микрорайонах и кварталах, застроенных многоквартирными домами, осуществляется неорганизованное хранение автотранспорта на дворовых территориях, проездах и прилегающих улицах. Ввиду наличия достаточного количества свободных земельных участков, население района самостоятельно устраивает парковки в удобном для них месте. Самостоятельное устройство парковок может повлечь за собой затруднение выезда с дворовой территории, нарушение правил парковки, нерегламентированное использование участков может стать причиной нарушения границ линий отвода различных видов коммуникаций (газопроводы, водопроводы, линии электропередач и т.д.), автомобили, припаркованные на самостоятельно устроенных парковочных местах, может мешать

движению пешеходов и велосипедистов. Парковка на газонах влечет за собой распространение грязи по УДС района, что негативно сказывается на здоровье жителей, также необустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, а также самих автомобилей. Гаражные кооперативы располагаются в следующих населенных пунктах: г. Конаково, пгт Редкино, пгт Новозавидовский, пгт Козлово, д. Мокшино, с. Селихово.

Рисунок 1.6.1. Пример парковки для постоянного хранения транспортных средств в территориальной зоне среднеэтажной жилой застройки г. Конаково



На территории Конаковского муниципального района Тверской области абсолютное большинство выделенных зон для осуществления **временной стоянки автомобилей** не соответствует требованиям ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» на предмет оборудования соответствующими техническими средствами:

- знак 6.4 «Парковка (парковочное место)», обеспеченность 25%;
- знак 8.17 «Инвалиды», обеспеченность 10%;
- разметка 1.1 «Обозначает границы стояночных мест транспортных средств», обеспеченность 20%;
- разметка 1.24.3 Дублирование дорожного знака «Инвалиды», обеспеченность 5%.

Рисунок 1.6.2. Пример парковки для временного хранения транспортных средств около железнодорожной станции в пгт Редкино



Грузовые автомобили и автобусы хранятся на территории промышленных и коммунальных предприятий и участках производства организаций и индивидуальных предпринимателей. Отдельные специализированные стоянки для хранения грузового транспорта на территории Конаковского района располагаются вдоль федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия», дефицита в машино-местах не имеют. Отдельно стоит отметить места, где парковки грузовых ТС вдоль УДС могут создавать условия для аварийных ситуаций: ул. Свободы, г. Конаково; ул. Солнечная, д. Мокшино

В целом анализ парковочного пространства на территории города показал, что на сегодняшний день в Конаковском муниципальном районе Тверской области стоит проблема нехватки организованных мест временного и постоянного хранения автотранспорта. Повсеместно встречается хаотичная парковка, в том числе с нарушением правил дорожного движения, что в свою очередь отрицательно сказывается на безопасности движения. В частности, наблюдаются:

- расположение транспортных средств способом, не соответствующим требованию п.12.2 ПДД РФ;
- остановка или стоянка транспортных средств в нарушение требований п. 12.4 ПДД Р (ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств; на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними, на пересечениях проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части и др.);
- размещение транспортных средств на газонах;
- наличие ТС, находящихся в неисправном состоянии и занимающих парковочное машино-место длительные периоды на придомовых территориях;
- слабый контроль существующего парковочного пространства.

Складывающаяся ситуация нередко препятствует движению пешеходов и велосипедистов, и может создавать помехи для проезда автотранспорта и специальных машин (пожарных, машин скорой помощи, уборочных). В Конаковском районе отсутствует система ведения учета парковочного пространства общего пользования на автомобильных дорогах местного значения, предусмотренная Федеральным законом от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Приведенные негативные моменты ведут к ухудшению условий движения и снижению уровня

безопасности для всех участников движения – пешеходов, общественного транспорта и владельцев транспортных средств. Сложившаяся ситуация не в полной мере соответствует требованиям СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утвержденного приказом Минстроя России», ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и нуждается в принятии действенных мер по улучшению парковочного пространства на территории Конаковского муниципального района Тверской области.

### **1.7. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения**

В процессе сбора информации о существующей схеме организации движения был проведен анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД, расположенных на опорной сети Конаковского района.

Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) являются важнейшим элементом организации безопасности дорожного движения (ОБДД), так как позволяют реализовать разработанные схемы ОДД и управлять дорожным движением.

По назначению они делятся на средства, непосредственно воздействующие на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их параметров (дорожная разметка, дорожные знаки, светофоры) и средства, обеспечивающие работу средств первой группы по заданному режиму: дорожные контроллеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов автоматизированных систем управления движением (АСУД).

При оценке фактического технического состояния ТСОДД определяют следующие индикаторы состояния: видимость в темное время суток, видимость в светлое время суток, различимость цветного изображения (для дорожных знаков), сохранность линий и символов (для дорожной разметки).

Знаки и светофоры размещают таким образом, чтобы они воспринимались только участниками движения, для которых они предназначены, и не были закрыты какими-либо препятствиями (наружной рекламой, зелеными насаждениями, опорами наружного освещения и т. п.), обеспечивали удобство эксплуатации и уменьшали вероятность их повреждения (п. 4.3 ГОСТ Р 52289-2019).

Основные параметры технического состояния светофоров и их комплектность устанавливаются визуальным осмотром. Отдельные детали и элементы не должны иметь видимых повреждений и разрушений.

Все сигналы светофора должны быть исправны и включаться в последовательности, предусмотренной схемой организации дорожного движения на данном участке. В процессе эксплуатации допускается снижение силы света сигнала светофора в осевом направлении, согласно требованиям Национального стандарта РФ ГОСТ Р 52282–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний», не более, чем на 20%.

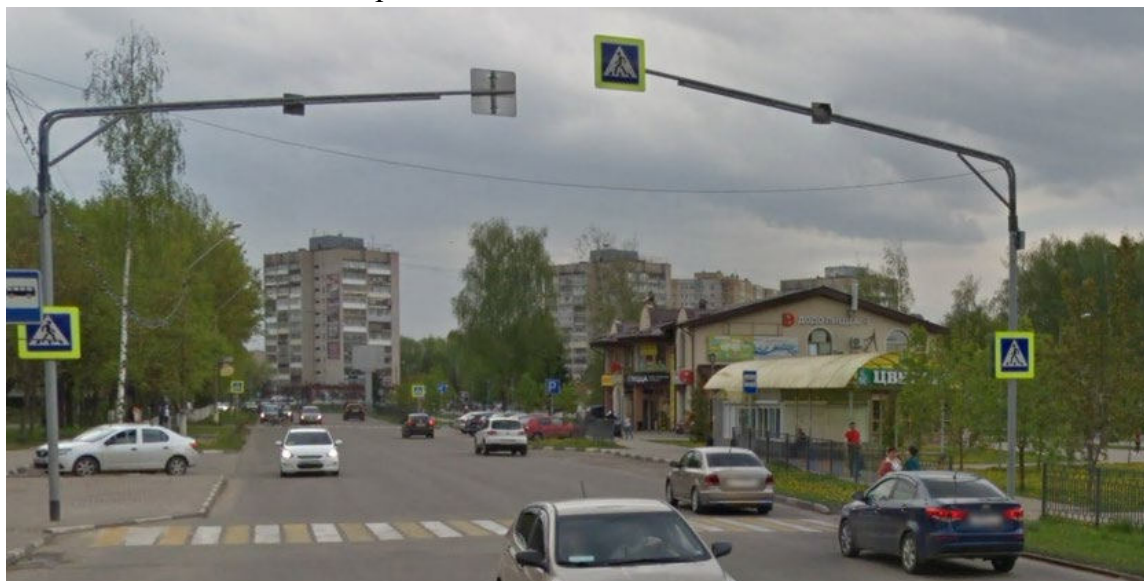
На территории Конаковского муниципального района Тверской области установлены светофоры типа Т.1, Т.7, П.1 их состояние на момент обследования в целом соответствует нормативным требованиям. Отмечается, что в последнее время некоторые светофорные объекты, за исключением объектов расположенных на федеральных автомагистралях, работают со сбоями и бывают нередко выведены из строя. Вид эксплуатационного

состояния светофоров, расположенных на территории муниципального образования представлен на рисунках 1.7.1-1.7.2.

Рисунок 1.7.1. Пример эксплуатационного состояния светофоров Т.1, П.1, расположенных на федеральной автомагистрали М-10 «Россия»



Рисунок 1.7.2. Пример эксплуатационного состояния светофоров Т.7, расположенных в г. Конаково



В соответствии с требованиями Российского законодательства, дороги и улицы оборудуются дорожными знаками, соответствующие требованиям ГОСТ Р 52290-2004 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» и в процессе эксплуатации, отвечающие требованиям 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».

В ходе проведения обследования эксплуатационного состояния дорожных знаков определялось состояние поверхности и читаемость символов на знаке. Предварительную оценку состояния дорожных знаков производят путем визуального осмотра при проезде на автомобиле в темное (с включенным ближним светом фар) и светлое время суток. В процессе визуального контроля фиксируют дорожные знаки, на которых визуально наблюдаются нарушения видимости и различимости изображения.

Согласно нормам ГОСТ Р 50597-2017, замену поврежденных дорожных знаков (кроме знаков приоритета) следует производить в течение трех суток после обнаружения повреждений и недостатков, а знаков приоритета, в целях обеспечения безопасности движения, в течение суток.

По полученным данным, большинство дорожных знаков расположенных на территории Конаковского района находятся в состоянии, соответствующем нормативным требованиям. Поверхность знаков чистая, без видимых следов разрушений, обрывов и отслоений световозвращающей пленки, затрудняющих восприятие символа. Однако наблюдается и изменение светотехнических характеристик информационной поверхности за счет выцветания световозвращающей пленки.

Проверка эксплуатационного состояния вертикальной и горизонтальной дорожной разметки производилась в соответствии с требованиями ГОСТ 32952–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Методы контроля». В процессе визуального контроля фиксировались участки разметки, на которых визуально наблюдались нарушение видимости и сохранности по площади.

По результатам натурного обследования зафиксировано общее удовлетворительное состояние разметки как на дорогах федерального и регионального значения, так и на основных транспортных магистралях г. Конаково, на остальных дорогах и улицах наблюдается повышенный износ красок (эмалей), снижающий эксплуатационные показатели разметки. Примеры эксплуатационного состояния горизонтальной и вертикальной дорожной разметки, применяемой на территории муниципального образования, представлены на рисунке 1.7.3.

Рисунок 1.7.3. Пример эксплуатационного состояния горизонтальной разметки 1.1 и разметки 1.14.1 (обозначающей пешеходный переход)



Для снижения скорости проезда транспортных средств на некоторых участках улично-дорожной сети муниципального образования установлены искусственные неровности (ИН). Основную долю составляют ИН монолитной конструкции. Участки дорог, на которых устроены ИН, следует оборудовать дорожными знаками и дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров,



дорожных ограждений и направляющих устройств». Проверка эксплуатационного состояния искусственных неровностей проводилась в разрезе соответствия требованиям ГОСТ Р 52605-2006 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения». Техническое состояние ИН контролировалось визуально. Контроль световозвращающих элементов осуществлялся по ГОСТ Р 51256-2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».

При осмотре ИН сборно-разборной конструкции проверялось наличие всех элементов, их состояние и плотность прилегания к покрытию дороги. Большинство обследованных объектов не соответствовало нормативным требованиям. В ходе осмотра ИН монолитной конструкции проверялось отсутствие просадок, выбоин, иных повреждений, соответствие геометрических параметров нормативным. По результатам обследования конструкций ИН, ситуацию в целом можно охарактеризовать как удовлетворительную.

Рисунок 1.7.4. Пример неудовлетворительного состояния искусственной неровности монолитной конструкции

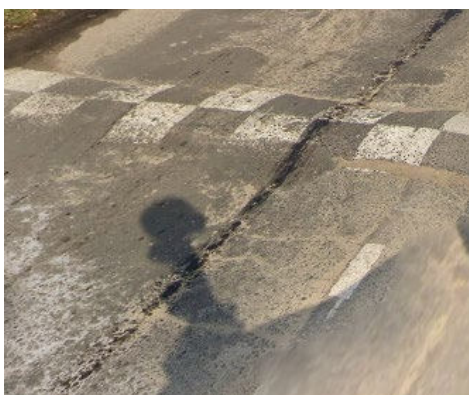


Рисунок 1.7.5. Пример неудовлетворительного состояния искусственной неровности сборно-разборной конструкции



Таким образом, проведенное обследование территории показало, что, в целом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Конаковского муниципального района Тверской области, в первую очередь на автомагистралях М-10 и М-11, находится в рабочем состоянии. В тоже время имеются ряд отступлений от требований ГОСТ в части правил размещения и соответствия эксплуатационных параметров нормативным значениям,

свидетельствующие о необходимости проведения дополнительных мероприятий, направленных на усиление контроля за эксплуатационным состоянием с целью обеспечения требуемого уровня безопасности дорожного движения.

### **1.8. Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации муниципального образования**

Наблюдающийся рост уровня автомобилизации создает принципиально новую ситуацию в градостроительном проектировании. Хотя маршрутный пассажирский транспорт сохраняет ведущие позиции в обеспечении пассажирских перевозок, доля легковых автомобилей в составе транспортных потоков достигает 70-90%, поэтому прогнозирование интенсивности движения легкового автомобильного транспорта становится важнейшей составляющей расчетов перспективных нагрузок на улично-дорожные сети (УДС) городов.

Состав движения – качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств. Состав движения существенно влияет на пропускную способность и выбор мероприятий по повышению пропускной способности. Его необходимо учитывать при оценке уровней удобства и пропускной способности. Состав движения на дороге определяют на основе непосредственного учета движения, анализа народнохозяйственного значения муниципального района проложения дороги и перспектив его развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, полученных в ходе натурного обследования транспортных потоков, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в Конаковском районе. Состав движения потоков транспортных средств на федеральной автомобильной дороге М-10 «Россия», створ прохождения которой внутри района носит, в первую очередь, транзитный характер, и на прочих участках УДС района сильно различается, потому данные по участкам были разделены и приведены в таблицах 1.8.1 и 1.8.2.

Таблица 1.8.1. Состав движения потока транспортных средств на а/д М-10 «Россия»

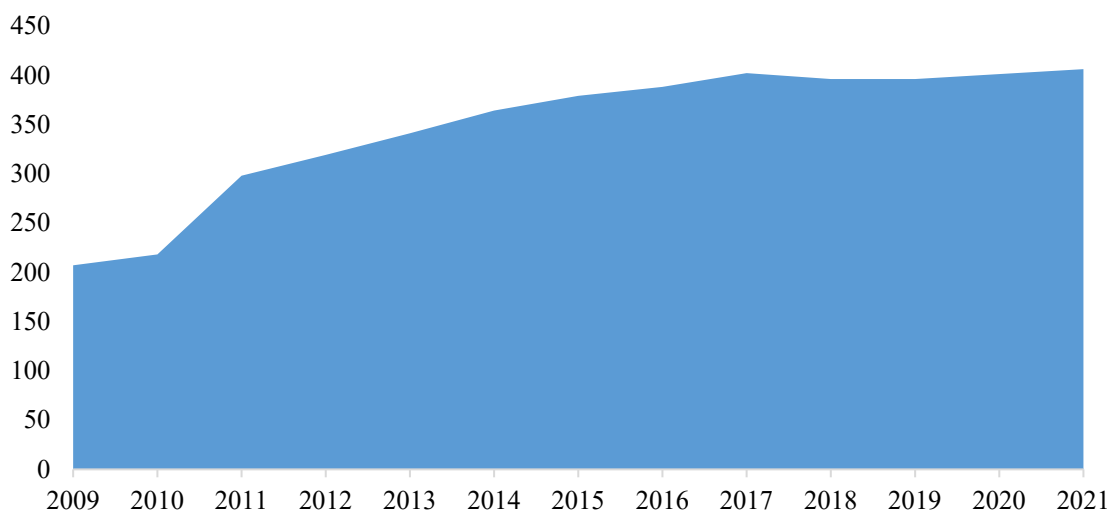
<b>Вид транспортного средства</b>	<b>Доля в транспортном потоке, %</b>
Индивидуальный	35,9
Малый грузовой	9,6
Средний грузовой	21,6
Большой грузовой	19,8

Таблица 1.8.2. Состав движения потока транспортных средств на УДС г. Конаково

<b>Вид транспортного средства</b>	<b>Доля в транспортном потоке, %</b>
Индивидуальный	82,6
Малый грузовой	6,4
Средний грузовой	2,7
Большой грузовой	1,3

Тверская область уверенно занимает первое место среди регионов Центрального федерального округа по числу собственных легковых автомобилей на 1000 человек населения. Состав парка транспортных средств преимущественно состоит из легковых автомобилей, принадлежащих частным лицам. Хранение легковых автомобилей осуществляется на территориях гаражных комплексов, на частных домовых территориях, во дворах многоквартирных домов, а также на открытых охраняемых автостоянках. Последние несколько лет рост автомобилизации в регионе стабилизировался (рис. 1.8.1).

Рисунок 1.8.1. Динамика роста уровня автомобилизации населения Тверской области за период 2009-2021 гг.



С учетом уровня автомобилизации в целом по стране и в соответствии с утвержденными Генеральными планами и Программами комплексного развития транспортной инфраструктуры городских и сельских поселений Конаковского района прогноз уровня автомобилизации на расчетный 2037-й год по Конаковскому району представлен в таблице 1.8.3.

Таблица 1.8.3. Прогнозные значения уровня автомобилизации в Конаковском районе

Расчетный срок	2027 г.	2032 г.	2037 г.
Уровень автомобилизации Конаковского муниципального района Тверской области, авт./1000 чел.	426	447	470

Согласно полученным данным, уровень автомобилизации в Конаковском муниципальном районе Тверской области может быть принят на уровне около 470 легковых автомобилей на 1000 жителей на расчетный 2037-й год. Таким образом, в перспективе количество ТС, используемых жителями района, продолжит незначительно, но стабильно расти.

Увеличение количества автотранспортных средств среди населения Конаковского муниципального района Тверской области и повышение интенсивности их эксплуатации будет обострять проблему безопасности дорожного движения и при сохранении сложившихся тенденций увеличивать человеческие и экономические потери. Рост парка автотранспортных средств также начнет ускорять износ автомобильных дорог общего

пользования. Все эти факторы будут препятствовать социально-экономическому развитию. В настоящее время из-за недостатка средств на ремонт автомобильных дорог местного значения не обеспечивается восстановление их ежегодного износа, что увеличивает последующие расходы на их восстановление. Развитие автомобильных дорог общего пользования является ключевой задачей для снятия инфраструктурных ограничений экономического роста.

### **1.9. Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения**

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью поставленных задач обеспечения личной безопасности, решения социальных и экономических проблем, повышения качества жизни, содействия развитию Конаковского муниципального района Тверской области.

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящееся на один километр полосы для движения (плотность движения).

Порядки определения основных параметров дорожного движения, ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации. Учет основных параметров предназначен для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

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

В соответствии с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. № 1379 к основным параметрами ДД относятся:

- интенсивность дорожного движения – количество транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги (интенсивность движения транспортных средств, интенсивность движения пешеходов соответственно);
- состав ТС, определяемый количеством ТС каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку;
- средняя скорость движения ТС в рассматриваемый период, определяемая величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения ТС, проследовавших в одном направлении по участку дороги;
- плотность движения ТС, определяемая величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения транспортных средств, приходящейся на один километр полосы движения;

- пропускная способность дороги, определяемая максимальным значением интенсивности движения ТС в одном направлении на определенном участке дороги при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Значение пропускной способности дороги определяется в соответствии с утвержденным проектом организации дорожного движения.

В практической деятельности для оценки технических возможностей дороги, кроме пропускной способности АД, используют также значения расчетной скорости и расчетной нагрузки.

УДС Конаковского района представлена дорогами федерального, регионального и местного значения общего пользования. Плотность транспортного потока является пространственной характеристикой и определяется степенью стесненности движения на полосе дороги. Она показывает количество транспортных средств, приходящихся на 1 км полосы дороги. В результате натурного обследования точек замеров была получена средняя плотность транспортных потоков на улицах, входящих в состав пересечений, на которых выполнялись замеры. На основании интенсивности транспортных потоков производится оценка уровня загрузки отдельных основных участков УДС. Уровень загрузки рассчитывается как отношение приведенной интенсивности транспортного потока к пропускной способности участка дорожной сети.

Результаты расчетов плотности транспортного потока и коэффициента загрузки наиболее загруженных участков УДС Конаковского муниципального района Тверской области, на которых проводились замеры, а также другие параметры движения транспорта представлены в таблице 1.9.1.

Таблица 1.9.1. Параметры движения транспортных средств на опорной улично-дорожной сети Конаковского муниципального района Тверской области

Номер точки замера	Наименование улицы или автомобильной дороги	Интенсивность, прив. ед./ч	Интенсивность, прив. ед./сутки	Интенсивность движения пешеходов	Пропускная сп-ть дороги, ед./час	Фактическая скорость, км/ч	Плотность ТП, ТС/км	Коэффициент загрузки, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	а/д М-10 «Россия»	5437	97866	-	4872	60	81	112
	ул. Школьная, с. Завидово	92	920	низкая	811	40	20	11
2	а/д М-10 «Россия»	5001	90018	-	4510	60	75	111
	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваньково	1756	21072	-	2509	70	36	70
3	а/д М-10 «Россия»	5154	92772	-	4745	70	68	109
	ул. Солнечная, д. Мокшино	347	4164	низкая	2190	60	37	16

Номер точки замера	Наименование улицы или автомобильной дороги	Интенсивность, прив. ед./ч	Интенсивность, прив. ед./сутки	Интенсивность движения пешеходов	Пропускная сп-ть дороги, ед./час	Фактическая скорость, км/ч	Плотность ТП, ТС/км	Коэффициент загрузки, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
4	а/д М-10 «Россия»	5081	91458	-	4642	70	66	<b>109</b>
	ул. Октябрьская, д. Старое Мелково	84	840	низкая	1309	50	26	6
5	а/д М-10 «Россия»	5034	90612	-	4872	70	70	<b>103</b>
	ул. Центральная, пгт Радченко	279	2790	низкая	1309	60	22	21
6	а/д М-10 «Россия»	4985	89730	-	4534	110	41	<b>110</b>
	а/д М-11 «Нева»	1237	22266	-	5623	110	51	22
7	а/д А-111	2885	51930	-	2930	90	33	<b>98</b>
	а/д М-11 «Нева»	2013	36234	-	5849	110	53	34
8	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваново	581	6972	-	2195	70	31	26
	2-й Торговый проезд, д. Вахонино	267	2670	низкая	1309	40	33	20
9	ул. Центральная, д. Сажино	853	10236	низкая	2195	40	55	39
	ул. Светлая, д. Сажино	105	840	-	1094	40	27	10
10	ул. Свободы, г. Конаково	1934	15472	низкая	2180	60	36	<b>89</b>
	ул. Гоголя, г. Конаково	635	5080	низкая	1760	40	44	36
11	ул. Свободы, г. Конаково	1854	14832	низкая	2065	40	52	<b>90</b>
	ул. Первомайская, г. Конаково	341	2728	низкая	2076	40	52	16
12	ул. Первомайская, г. Конаково	320	2560	низкая	2076	40	52	15
	ул. Пушкинская, г. Конаково	295	2360	низкая	1376	40	34	21
13	ул. Пушкинская, г. Конаково	302	2416	низкая	1376	40	34	22
	ул. Свободы, г. Конаково	1640	13120	низкая	1980	40	50	<b>83</b>
14	ул. Свободы, г. Конаково	1496	11968	низкая	1980	40	50	<b>76</b>
	ул. Новая, г. Конаково	965	7720	-	1780	40	45	54

Номер точки замера	Наименование улицы или автомобильной дороги	Интенсивность, прив. ед./ч	Интенсивность, прив. ед./сутки	Интенсивность движения пешеходов	Пропускная сп-ть дороги, ед./час	Фактическая скорость, км/ч	Плотность ТП, ТС/км	Коэффициент загрузки, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
15	ул. Первомайская, г. Конаково	287	2296	низкая	2050	40	51	14
	ул. Новая, г. Конаково	854	6832	низкая	1780	40	45	48
16	ул. Свободы, г. Конаково	1249	9992	низкая	1940	40	49	64
	ул. Старопочтовая, г. Конаково	789	6312	-	1570	40	20	50
17	ул. Строителей, г. Конаково	580	4640	средняя	1859	40	15	31
	ул. Революции, г. Конаково	930	7440	низкая	1993	40	23	47
18	ул. Революции, г. Конаково	854	6832	низкая	1993	40	21	43
	ул. Пролетарская, г. Конаково	605	4840	низкая	2076	40	15	29
19	ул. Кооперативная, г. Конаково	605	4840	-	2076	40	15	29
	ул. Пролетарская, г. Конаково	586	4688	низкая	2076	40	15	28
20	ул. Кооперативная, г. Конаково	534	4272	-	2076	40	13	26
	ул. Октябрьская, г. Конаково	576	4608	низкая	1760	40	14	33
21	ул. Гоголя, г. Конаково	599	4792	средняя	1760	40	15	34
	Железнодорожный пер., г. Конаково	124	992	низкая	1376	40	3	9
	ул. Чапаева, г. Конаково	534	4272	низкая	1760	40	13	30
22	ул. Района Завода, г. Конаково	623	4984	средняя	1859	40	16	34
	ул. Строителей, г. Конаково	598	4784	средняя	1859	40	15	32
23	ул. Белавинская, г. Конаково	823	6584	средняя	2076	60	14	40

Номер точки замера	Наименование улицы или автомобильной дороги	Интенсивность, прив. ед./ч	Интенсивность, прив. ед./сутки	Интенсивность движения пешеходов	Пропускная сп-ть дороги, ед./час	Фактическая скорость, км/ч	Плотность ТП, ТС/км	Коэффициент загрузки, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ул. Восточно-Промышленный район, г. Конаково	620	4960	-	2076	60	10	30
24	ул. Старопочтовая, г. Конаково	684	5472	-	1570	40	17	44
	ул. Баскакова, г. Конаково	640	5120	средняя	1993	40	16	32
	ул. Района Завода	680	5440	средняя	1859	40	17	37
25	ул. Баскакова, г. Конаково	729	5832	средняя	1993	40	18	37
	ул. Александра, г. Конаково	180	1440	низкая	1198	40	5	15
26	ул. Баскакова, г. Конаково	880	7040	средняя	1993	40	22	44
	ул. Учебная, г. Конаково	903	7224	высокая	2076	40	23	43
27	ул. Энергетиков, г. Конаково	875	7000	средняя	2076	40	22	42
	ул. Горького, г. Конаково	120	960	низкая	1198	40	3	10
28	ул. Учебная, г. Конаково	1035	8280	средняя	2076	40	26	50
	ул. Восточно-Промышленный район, г. Конаково	538	4304	-	2076	60	9	26
29	ул. Энергетиков, г. Конаково	890	7120	высокая	2076	40	22	43
	проспект Ленина, г. Конаково	780	6240	высокая	3194	40	20	24
	ул. Баскакова, г. Конаково	615	4920	высокая	1993	40	15	31
30	ул. Энергетиков, г. Конаково	812	6496	высокая	2076	40	20	39
	ул. Васильковского, г. Конаково	350	2800	средняя	1780	40	9	20
	ул. Промышленная, г. Конаково	571	4568	средняя	1993	40	14	29
	ул. Учебная, г. Конаково	1190	9520	высокая	2076	40	30	57
31	ул. Гагарина, г. Конаково	118	944	высокая	1570	40	3	8



Номер точки замера	Наименование улицы или автомобильной дороги	Интенсивность, прив. ед./ч	Интенсивность, прив. ед./сутки	Интенсивность движения пешеходов	Пропускная сп-ть дороги, ед./час	Фактическая скорость, км/ч	Плотность ТС, ТС/км	Коэффициент загрузки, %
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ул. Набережная Волги, г. Конаково	241	1928	высокая	1780	40	6	14
32	ул. Набережная Волги, г. Конаково	260	2080	высокая	1780	40	7	15
	проспект Ленина, г. Конаково	830	6640	высокая	3194	40	21	26

Максимально разрешенная скорость вне населенных пунктов составляет 130 км/ч (а/д М-11 «Нева»), в населенных пунктах – 60 км/ч. Средняя фактическая скорость движения транспортных средств по федеральным дорогам составляет 90 км/ч. Средняя скорость движения по региональным и местным дорогам значительно ниже и составляет 60 км/ч.

Оценка эффективности дорожного движения производилась интегрально для все сети на основе транспортной макрокопической модели в среде PTV VISUM.

Вне населенных пунктов уровень обслуживания дорожного движения соответствует классу «В» (на автомагистрали федерального значения М-10 «Россия» – класс «F»), на территории крупных населенных пунктов, по большей части, – классу «С». Средняя скорость движения транспортных средств составляет не менее 80% (не менее 60% в населенных пунктах) от скорости, соответствующей условиям свободного движения. Средняя задержка транспортных средств на пересечениях составляет, как правило, не более 10 секунд. Временной индекс, выражающий удельные потери времени ТС на единицу времени движения ТС, и буферный индекс, отражающий удельные дополнительные затраты времени движения ТС, обусловленные непредсказуемостью условий движения, близки к «единице» и привязаны, в первую очередь, к погодным условиям.

Оценив параметры дорожного движения, можно сделать вывод о том, что дорожная сеть Конаковского муниципального района Тверской области имеет резерв пропускной способности на большей части участков дорог и улиц регионального и местного значения, максимальная загрузка наблюдается на участках федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия», на которых уровень загрузки в часы пик составляет **более 100%** от пропускной способности дороги. В среднем загрузка улично-дорожной сети района находится в диапазоне от 20% до 40%.

Обобщая полученные данные, можно сделать вывод о том, что геометрические параметры и транспортно-эксплуатационные показатели существующей улично-дорожной сети в целом соответствуют нормативным показателям за исключением федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия». Наблюдаемое снижение пропускной способности

на автодорогах населенных пунктов обусловлены уменьшением ширины проезжей части, за счет паркующихся на крайних полосах ТС, отсутствием, на некоторых участках, остановочных площадок для ТС движущихся по маршруту, а также количеством грузовых ТС в потоке.

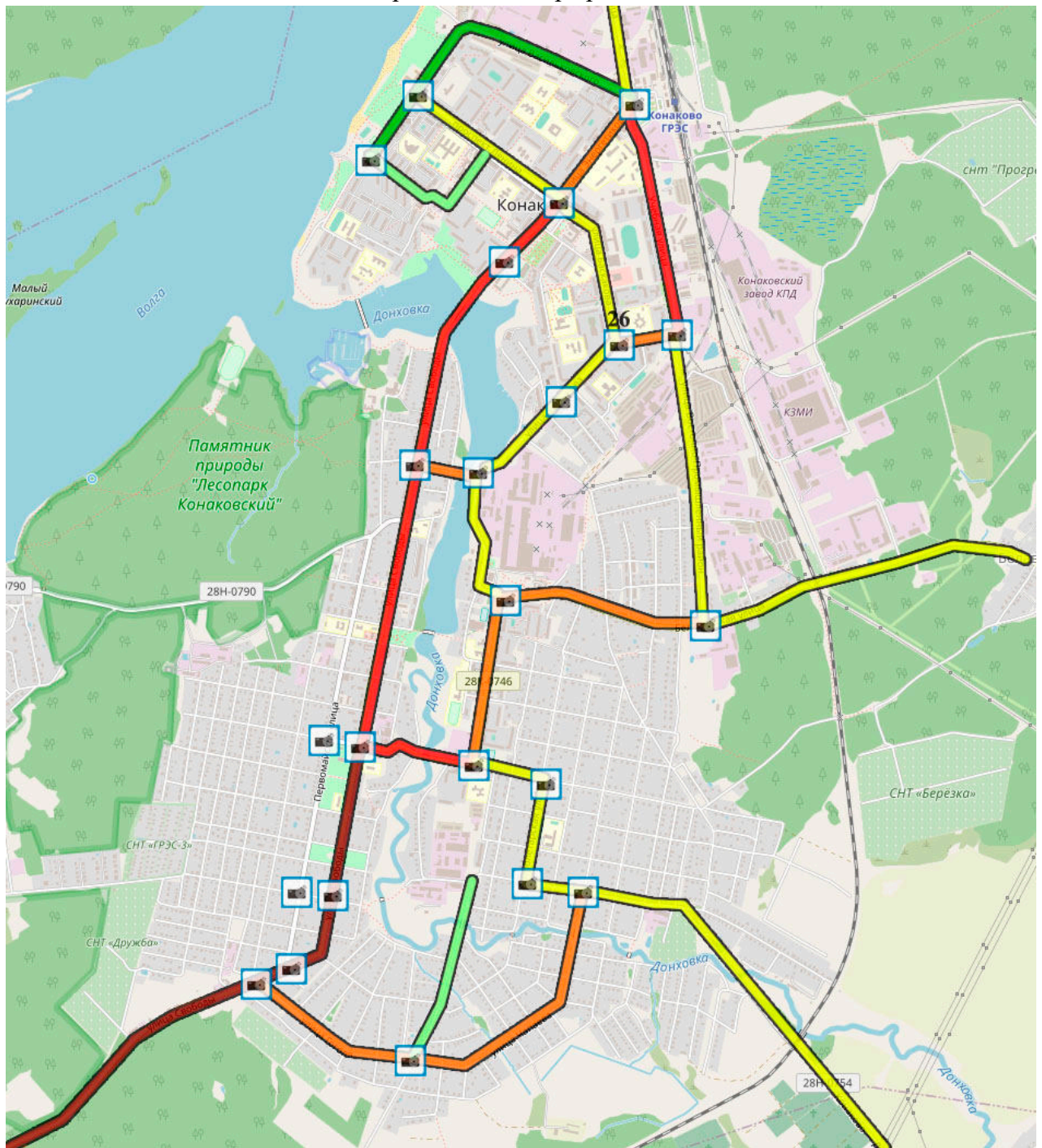
Пешеходные тротуары в Конаковском муниципальном районе Тверской области не оборудованы тактильной плиткой для маломобильных групп населения. В районе частично оснащены тротуарами следующие улицы:

- г. Конаково: проспект Ленина, ул. Энергетиков, ул. Баскакова, ул. Учебная, ул. Набережная Волги, ул. Промышленная, ул. Район Завода, ул. Строителей, ул. Революции, ул. Пролетарская, ул. Свободы, ул. Гоголя;
- пгт Редкино: проспект Химиков, ул. Геофизиков;
- пгт Новозавидовский: ул. Октябрьская, ул. Победы;
- пгт Козлово: ул. Дмитрия Обушева;
- д. Мокшино: Ленинградское шоссе, ул. Солнечная, ул. Школьная, ул. Парковая;
- с. Завидово: ул. Ленинградская, ул. Школьная;
- д. Шорново: Ленинградское шоссе;
- д. Старое Мелково: Ленинградское шоссе;
- д. Дорино: вдоль а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово».

В настоящее время, на территории Конаковского района работают комплексы измерения скорости транспортных средств фоторадарных на а/д М-10 «Россия» в д. Шорново, д. Безбородово, д. Старое Мелково, пос. Новомелково и с. Городня; на а/д М-11 «Нева» используются передвижные комплексы для автоматической фотовидеофиксации нарушений ПДД; на а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское» в д. Павлюково, д. Вахонино, с. Дмитрова Гора, д. Никольское и д. Вахромеево; на а/д «Конаково – Дулово – Высоково» в д. Селихово и д. Тарлаково; на а/д «Городня – Редкино – Стариково» в пгт Редкино.

Картограмма интенсивности транспортных потоков на опорной сети Конаковского муниципального района Тверской области представлена на рисунке 1.9.1.

Рисунок 1.9.1. Картограмма интенсивности транспортных потоков в административном центре района – г. Конаково



На основе анализа параметров эффективности УДС можно выделить следующие наиболее проблемные линейные участки УДС:

- а/д М-10 «Россия»;
- а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово»;
- ул. Свободы, г. Конаково;
- ул. Учебная, г. Конаково;
- ул. Энергетиков, г. Конаково.

Данные участки УДС имеют уровень обслуживания D и F, работают в состоянии перегрузки и экономически неэффективны.

Суточная интенсивность движения на автомобильных дорогах Конаковского муниципального района Тверской области не превышает расчетных значений, все пересечения УДС имеют запас пропускной способности. Показатель перегруженности дорог равен «нулю» (кроме а/д М-10 «Россия»).

По результатам анализа движения транспорта было выявлено отсутствие систематических долговременных заторов. Появление заторов возможно при значительном росте автомобилизации, а также при резком скачке численности населения Тверской области и России в целом.

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

Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств включает оценку частоты движения маршрутов общественного транспорта, наполненности подвижного состава, типов ТС, скорости сообщения и иных параметров пассажирского транспорта.

С 3 марта 2022 года в Конаковском муниципальном районе Тверской области начала свою работу новая модель пассажирских перевозок «Транспорт Верхневолжья». Цель новых транспортных перевозок – повышение качества транспортного обслуживания населения, оптимизация организации пассажирских перевозок, обеспечение единых условий для предоставления транспортных услуг и организации транспортного обслуживания. В рамках новой модели были скорректированы некоторые маршруты и расписание общественного транспорта в Конаково, Конаковском районе, пгт Новозавидовский и Редкино. Также были переименованы некоторые остановочные пункты. Всего в г. Конаково и Конаковском районе предусмотрено создание 34 маршрутов, по которым будут курсировать автобусы среднего и малого класса, совершая 430 рейсов в весенне-летний период и 405 рейсов в осенне-зимний сезон.

Сегодня подвижной состав Конаковского муниципального района Тверской области включает транспортные средства малой, средней и большой вместимости: автобусы и микроавтобусы. Основной трафик пассажиров в пределах района наблюдается в утренние и вечерние часы (утренний и вечерний часы пик). Общее количество автобусных маршрутов в летний период 2022 г. – 35 на ед. В г. Конаково плотность сети автобусного транспорта составляет 1,25 км/км<sup>2</sup>.

На территории Конаковского района фактическая частота движения маршрутных транспортных средств соответствует частоте движения, указанной в расписании движения автобусов на маршрутах, а средняя наполненность подвижного состава в часы-пик составляет, как правило, не более 70%, что указывает на наличие резерва провозной

способности автобусов и на удовлетворение потребностей населения в пассажирских перевозках. Средняя скорость сообщения на ОТ по УДС района в целом соответствует фактической скорости движения ТП и находится в диапазоне от 40 до 90 км/ч (в г. Конаково – от 20 до 40 км/ч), в зависимости от категорий дорог и с поправками на текущие погодные условия. Наибольшая частота движения маршрутного транспорта наблюдается в г. Конаково на проспекте Ленина, ул. Баскакова, ул. Энергетиков и ул. Свободы.

Анализируя данные о пассажиропотоках на маршрутах Конаковского района можно сделать следующие выводы:

- среднесуточный пассажиропоток в будний день составляет около 19 тыс. пасс, в субботу – 13 тыс. пасс., в воскресенье – 9 тыс. пасс.;
- наибольший пассажиропоток приходится на общественный транспорт города Конаково, незначительно превышающий прочие дни, наблюдается в четверг, наименьший – в воскресенье;
- порядка 80% пассажиров перевозятся на автобусных маршрутах регулярных перевозок;
- наименее востребованными автобусными маршрутами являются маршруты в юго-западной части Конаковского района.

В рамках социологического опроса респондентам были заданы вопросы об их удовлетворенности работой системы пассажирских перевозок в Конаковском районе. Респонденты в целом удовлетворительно оценили работу автобусов внутри г. Конаково, и в целом неудовлетворительно оценили на территории остальной части района. Среди основных проблем в работе общественного транспорта респонденты указали:

- нарушение интервалов и расписаний движения (73% респондентов);
- отсутствие информации о расписании и интервалах движения (36% респондентов);
- неудовлетворительное состояние автобусных остановок (25% респондентов).

Действительно, в ходе натурного исследования было выявлено, что не все автобусные остановки в Конаковском районе оборудованы автопавильонами и необходимыми дорожными знаками. Места заезда и выезда с остановочных пунктов не всегда видны для других участников дорожного движения. Из-за отсутствия заездных карманов, водителям маршрутных транспортных средств часто приходится останавливаться на проезжей части для посадки-высадки пассажиров, что негативно сказывается на общей безопасности дорожного движения. Кроме того, доступность остановочных пунктов для маломобильных групп населения не обеспечена на большинстве остановочных пунктах, которые обслуживаются маршрутами регулярных перевозок.

Таким образом, в настоящий момент уровень качества транспортного обслуживания населения Конаковского муниципального района Тверской области при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по муниципальным маршрутам регулярных перевозок можно оценить как средний. Основные мероприятия по повышению этого уровня должны быть направлены на выполнение ряда рекомендаций, представленных в пункте 3.11 настоящей КСОДД.

### **1.11. Анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий**

Всесторонний анализ данных о ДТП является одной из наиболее важных частей работы по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Анализ дорожно-транспортных происшествий выполнен согласно ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

Анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц проводят с целью:

- 1) выявления мест концентрации ДТП;
- 2) изучения условий и причин возникновения мест концентрации ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- 3) назначения мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

Анализ ДТП включает:

- 1) оценку тенденций изменения основных показателей аварийности;
- 2) выявление недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП, оценку изменения числа ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС, в результате реализации мер по их профилактике;
- 3) выявление мест концентрации ДТП и определение их характеристик;
- 4) оценку изменения показателей аварийности после реализации мероприятий по обеспечению БДД на аварийно-опасных участках.

Для более детальной оценки состояния аварийности, выявления особенностей ее формирования на отдельных дорогах и улицах проводят анализ сведений:

- о ДТП различных видов и тяжести их последствий;
- об объектах УДС в местах совершения ДТП;
- о состоянии проезжей части в местах совершения ДТП;
- об освещении в местах совершения ДТП;
- о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния УДС в местах совершения ДТП;
- о факторах, оказывающих влияние на режим движения в местах совершения ДТП;
- об основных показателях аварийности на участках автомобильных дорог вне населенных пунктов и в их пределах;
- о видах ДТП, в местах совершения которых установлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- о местоположении мест концентрации ДТП;
- о недостатках транспортно-эксплуатационного состояния дорог в местах ДТП на участках их концентрации.

На основе результатов анализа сведений о ДТП определяют:

- 1) адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС;
- 2) адреса и сроки планируемых мероприятий по профилактике и устранению мест концентрации ДТП.

За 2019-2021 гг. в Конаковском муниципальном районе Тверской области произошло 364 учетных дорожно-транспортных происшествий. По результатам данным ДТП 47 человек погибли, 470 человек получили ранения. Тяжесть последствий, рассчитываемая как доля погибших в ДТП от общего числа пострадавших (погибшие и раненые), за 2019-2021 гг. составила более 9%.

Число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 тыс. жителей (социальный риск) – относительный показатель, характеризующий число

погибших в результате дорожно-транспортных происшествий в расчете на 100 тыс. жителей Конаковского муниципального района Тверской области. Рассчитывается по формуле:

$$P_H = (P_A / C_J) \times 100000,$$

где:  $P_H$  – число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий на 100 тыс. жителей, человек;

$P_A$  – число погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, человек;

$C_J$  – среднегодовая численность жителей, человек.

Данный показатель за 2019-2021 гг. составляет 29 единиц.

Виды дорожно-транспортных происшествий за трехлетний период:

Опрокидывание – вид дорожно-транспортного происшествия, при котором движущееся транспортное средство совершило опрокидывание. Часто опрокидывание возникает по причине того, что водитель пытался избежать другого дорожно-транспортного происшествия. Например, резкий поворот руля при движении на высокой скорости – одна из наиболее частых причин опрокидывания (а именно это действие инстинктивно предпринимают многие водители при внезапном появлении препятствия на проезжей части в непосредственной близости от автомобиля). Иногда автомобиль опрокидывается по причине заноса на скользкой дороге, особенно когда часть колес находится на скользком покрытии, а часть – на нормальном.

Столкновение – происшествие, при котором движущиеся ТС столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

Наезд на стоящее ТС – происшествие, при котором движущееся ТС наехало на стоящее ТС, а также на прицеп или полуприцеп.

Наезд на пешехода – происшествие, при котором ТС наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся ТС.

Наезд на препятствие – происшествие, при котором ТС наехало на препятствие.

Иной вид ДТП – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом предмета на человека, животное или другое ТС, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, съезд с автомобильной дороги.

В таблице 1.11.1 показано распределение видов ДТП за 2019-2021 годы.

Таблица 1.11.1. Виды дорожно-транспортных происшествий в Конаковском муниципальном районе за 2019-2021 гг.

Вид ДТП	Количество ДТП, шт.		
	2019 г.	2020 г.	2021 г.
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
Опрокидывание	14	4	3
Наезд на пешехода	28	18	19
Наезд на велосипедиста	7	4	6
Наезд на препятствие	20	16	13
Столкновение	72	56	38
Съезд с автомобильной дороги	1	13	12
Падение пассажира	-	-	1
Наезд на стоящее ТС	5	3	4
Наезд на животное	1	1	1
Наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее какую-либо другую деятельность	-	1	-
Иной вид ДТП	1	-	2
<b>Всего:</b>	<b>149</b>	<b>116</b>	<b>99</b>

Анализ данных ДТП за последние 3 года (2019-2021 гг.) представлен в таблице 1.11.2 и показан графически на рисунке 1.11.1.

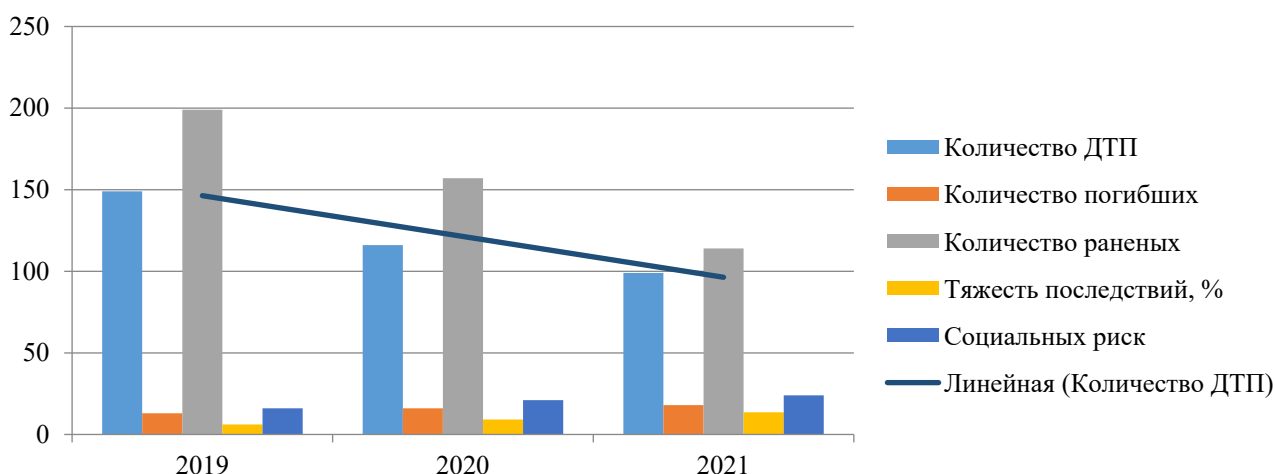
Таблица 1.11.2. Статистика дорожно-транспортных происшествий в Конаковском муниципальном районе за 2019-2021 гг.

Общие данные	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Количество зарегистрированных ДТП	149	116	99
Количество погибших, чел.	13	16	18
Количество раненых, чел.	199	157	114
Тяжесть последствий, %	6,1	9,2	13,6
Социальный риск	16	21	24

- социальный риск имеет стойкую тенденцию к повышению;
- тяжесть последствий за учетный последний год существенно возросла;
- количество зарегистрированных ДТП за полные три года сократилось в 1,5 раза.

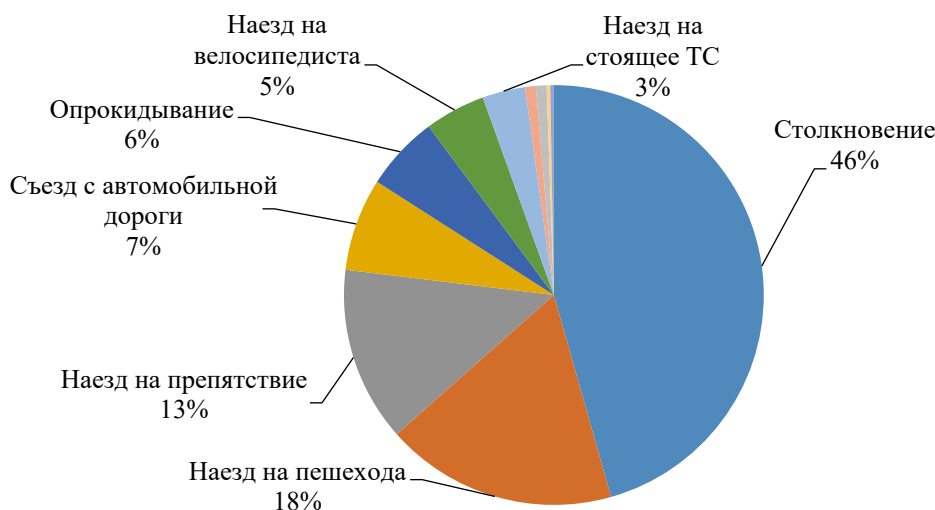


Рисунок 1.11.1. Статистика аварийности зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий в Конаковском муниципальном районе за 2019-2021 гг.



Основными видами учетных ДТП в Конаковском муниципальном районе Тверской области за 2019-2021 гг. являются столкновения и наезды на препятствия и на пешеходов (77% суммарно), графическое соотношение видов ДТП показано на рисунке 1.11.2.

Рисунок 1.11.2. Распределение дорожно-транспортных происшествий в Конаковском муниципальном районе по видам за 2019-2021 гг.



Основные причины ДТП на основании данных анализа:

- нарушение правил расположения ТС на проезжей части;
- несоответствие скорости конкретным условиям движения;
- выезд на полосу встречного движения;
- несоблюдение очередности проезда;
- нарушение правил перестроения;
- нарушение правил проезда пешеходных переходов;
- неправильный выбор дистанции;
- переход через проезжую часть в неустановленном месте;
- неожиданный выход из-за ТС;
- ходьба вдоль проезжей части попутного направления вне населенного пункта при удовлетворительном состоянии обочины.

Подавляющее число ДТП происходит на федеральной автомобильной дороге М-10, на дорогах местного значения Конаковского муниципального района Тверской области ДТП не являются частым явлением в связи с низкой интенсивностью движения ТП.

Места концентрации ДТП на территории Конаковского муниципального района Тверской области выявлены за последние три года следующие:

- в 2019 году на федеральной автодороге М-10, 135 км + 900 м – 135 км + 990 м, ДТП в данном месте концентрации ДТП относятся к столкновениям;
- в 2020 году на федеральной автодороге М-10, 140 км + 950 м – 141 км + 040 м, ДТП в данном месте концентрации ДТП относятся к столкновениям;
- в 2020 году на автодороге местного значения в г. Конаково, на пересечении ул. Ленина и ул. Энергетиков, ДТП в данном месте концентрации ДТП относятся к столкновениям и наездам на препятствие;
- в 2021 году на федеральной автодороге М-10, 135 км + 900 м – 136 км + 900 м, ДТП в данном месте концентрации ДТП относятся к столкновениям.

В таблице 1.11.3 представлено территориальное распределение ДТП с наиболее аварийными участками на основании данных ГИБДД за 2019-2021 гг.

Таблица 1.11.3. Территориальное распределение дорожно-транспортных происшествий в Конаковском муниципальном районе за 2019-2021 гг.

Количество ДТП, шт.	Распределение ДТП по аварийным участкам
1	2
3	а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», 1 км + 010 м – 1 км + 960 м
4	а/д М-10 «Россия», 109 км + 040 м – 109 км + 800 м
5	а/д М-10 «Россия», 111 км + 010 м – 112 км + 030 м
4	а/д М-10 «Россия», 113 км + 600 м – 114 км + 500 м
7	а/д М-10 «Россия», 114 км + 750 м – 115 км + 300 м
3	а/д М-10 «Россия», 116 км + 000 м – 116 км + 010 м
3	а/д М-11 «Нева», 118 км + 850 м – 118 км + 900 м
3	а/д М-10 «Россия», 119 км + 330 м – 120 км + 250 м
5	а/д М-10 «Россия», 121 км + 300 м – 122 км + 100 м
3	а/д М-11 «Нева», 123 км + 350 м – 124 км + 000 м
3	а/д М-11 «Нева», 125 км + 950 м – 126 км + 900 м
7	а/д М-10 «Россия», 132 км + 100 м – 133 км + 080 м
3	а/д М-10 «Россия», 134 км + 100 м – 135 км + 150 м
3	а/д М-10 «Россия», 137 км + 400 м – 138 км + 120 м
3	а/д М-10 «Россия», 138 км + 900 м – 139 км + 200 м
3	а/д М-10 «Россия», 140 км + 100 м – 140 км + 900 м
5	а/д М-11 «Нева», 147 км + 250 м – 147 км + 500 м
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 15 км + 600 м – 16 км + 300 м
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 18 км + 300 м – 19 км + 000 м

Количество ДТП, шт.	Распределение ДТП по аварийным участкам
1	2
7	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 19 км + 200 м – 20 км + 000 м
4	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 26 км + 450 м – 27 км + 000 м
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 3 км + 500 м – 3 км + 750 м
4	а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», 3 км + 550 м – 3 км + 900 м
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 30 км + 800 м – 31 км + 500 м
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 36 км + 300 м – 36 км + 800 м
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 37 км + 750 м – 38 км + 150 м
5	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 4 км 000 м – 5 км + 000 м
4	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 5 км + 100 м – 5 км + 500 м
4	а/д «Тверь – Рождественно – завод 1 мая – Ильинское», 51 км + 000 м – 51 км + 900 м
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 6 км + 550 м – 7 км + 450 м
3	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 6 км + 350 м – 7 км + 200 м (УДС пгт Редкино)
4	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 7 км + 400 м – 8 км + 000 м (УДС пгт Редкино)
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 8 км + 700 м – 9 км + 800 м
3	а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», 0 км + 500 м – 1 км + 250 м
5	Кольцевая а/д по периметру промышленной зоны Редкино, 0 км + 700 м – 1 км + 650 м
3	а/д «Мокшино – Михайловское», 0 км + 350 м – 1 км + 450 м
3	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 2 км + 500 м – 3 км + 500 м
3	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 11 км + 600 м – 12 км + 700 м
9	а/д «Конаково – Дулово – Высоково»
3	а/д «Новошино – 2-е Моховое – Вахонино», 13 км + 100 м – 14 км + 400 м
7	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Ленина
6	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Белавинская
5	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Промышленная
11	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Свободы

<b>Количество ДТП, шт.</b>	<b>Распределение ДТП по аварийным участкам</b>
<b>1</b>	<b>2</b>
5	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Строителей
8	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Энергетиков
19	УДС городских поселений: г. Конаково, прочие участки
4	УДС городских поселений: пгт Новозавидовский
8	УДС городских поселений: пгт Редкино
4	а/д «Городня – Редкино – Стариково», прочие участки
7	а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», прочие участки
12	а/д М-10 «Россия», прочие участки
4	а/д «Тверь – Рождественно – завод 1 мая – Ильинское», прочие участки
18	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», прочие участки
18	а/д М-11 «Нева», прочие участки

Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению дорожно-транспортных происшествий разных видов, представлены в таблице 1.11.4.

Таблица 1.11.4. Выявление дорожных условий, способствующих возникновению ДТП

<b>№ п/п</b>	<b>Преобладающий вид ДТП</b>	<b>Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
1	Столкновение	Несоответствие ширины проезжей части, радиуса кривой в плане, расстояния видимости нормам для дорог рассматриваемой категории; превышение фактического уровня загрузки дороги движением оптимального его значения; отсутствие разделительной полосы, несоответствие типа пересечений и примыканий интенсивности движения транспортных потоков, отсутствие переходно-скоростных полос на въездах и съездах
2	Опрокидывание	Отсутствие или несоответствие поперечного уклона виража на кривых в плане нормам на проектирование, несоответствие радиуса кривой в плане и величины уширения нормам для дорог данной категории, отсутствие ограждений в необходимых местах, неудовлетворительное состояние и отсутствие укрепления обочин, отсутствие твердого покрытия на примыкающих дорогах, крутое заложение откосов

№ п/п	Преобладающий вид ДТП	Неблагоприятные дорожные условия, способствующие возникновению ДТП данного вида
1	2	3
3	Наезд на транспорт	Близкое расположение к кромке проезжей части деревьев, неогражденных опор светильников и иных препятствий
4	Наезд на стоящий транспорт	Несоответствие ширины обочин остановочных полос и расстояния видимости нормам для дорог данной категории, отсутствие площадок отдыха, отсутствие оборудованных стоянок у объектов дорожного сервиса
5	Наезд на пешеходов	Отсутствие оборудованных пешеходных переходов в необходимых местах, отсутствие или неудовлетворительное состояние тротуаров и пешеходных дорожек в населенных пунктах, несоответствие расстояния видимости нормам для дорог данной категории, неудовлетворительное содержание автобусных остановок или их отсутствие в необходимых местах

Дефекты и несоответствия нормативным требованиям элементов и параметров дорог рассматриваются в числе возможных причин формирования участков концентрации ДТП. Поэтому в местах ДТП произведено обследование технико-эксплуатационного состояния дорог.

Для ликвидации и профилактики возникновения ДТП в общем случае рекомендуется предусматривать один из четырех вариантов совершенствования дорожных условий:

- доведение параметров геометрических элементов дороги до требований норм на проектирование автомобильных дорог или (и) повышение категории дороги, совершенствование показателей технического уровня дорог (стратегия А);
- доведение транспортно-эксплуатационных качеств дороги до нормативных требований (без изменения параметров геометрических элементов трассы), повышение уровня инженерного оборудования и обустройства дороги (стратегия В);
- обеспечение необходимого уровня содержания дорог и искусственных сооружений (стратегия С);
- совершенствование организации движения, введение регламентирования режимов движения.

Стратегия А направлена на совершенствование показателей технического уровня дорог и задачу ликвидации участков концентрации ДТП.

Данная стратегия предусматривает приведение параметров элементов поперечного профиля дороги и плана трассы в соответствие с нормами проектирования за счет проведения работ по реконструкции и капитальному ремонту. В число возможных объектов реконструкции или капитального ремонта рекомендуется также включать стабильные или мигрирующие участки концентрации ДТП, на которых фактический уровень безопасности движения характеризуется как низкий.

Стратегия В направлена на совершенствование показателей эксплуатационного

состояния дорог (без изменения параметров геометрических элементов дорог) и позволяет обеспечить допустимый уровень безопасности движения, при этом ожидается снижение уровня аварийности на участках концентрации ДТП или частичная их ликвидация.

В рамках данной стратегии предусматривается приведение транспортно-эксплуатационных качеств дороги в соответствие с нормативными требованиями, повышение уровня инженерного оборудования и обустройства дороги за счет проведения работ по ремонту.

При планировании дорожных работ в число возможных объектов ремонта рекомендуется включать участки концентрации ДТП, на которых для данного типа дорог фактический уровень безопасности движения характеризуется как предельный или допустимый.

Стратегия С направлена на обеспечение высокого уровня содержания дорог и дорожных сооружений и позволяет обеспечивать допустимый уровень безопасности движения на участках концентрации ДТП. В рамках данной стратегии предусматривается в приоритетном порядке осуществлять работы по содержанию дороги.

Участки улиц и дорог, к которым прилагаются вышеуказанные стратегии представлены в таблице 1.11.5. Описание стратегий совершенствования дорожных условий и соответствующих мероприятий по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП представлено в таблице 1.11.6.

Таблица 1.11.5. Участки улиц и дорог, к которым предлагаются стратегии

Количество ДТП, шт.	Распределение ДТП по аварийным участкам	Предложенная стратегия
1	2	3
3	а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», 1 км + 010 м – 1 км + 960 м	С
4	а/д М-10 «Россия», 109 км + 040 м – 109 км + 800 м	В
5	а/д М-10 «Россия», 111 км + 010 м – 112 км + 030 м	В
4	а/д М-10 «Россия», 113 км + 600 м – 114 км + 500 м	В
7	а/д М-10 «Россия», 114 км + 750 м – 115 км + 300 м	А
3	а/д М-10 «Россия», 116 км + 000 м – 116 км + 010 м	С
3	а/д М-11 «Нева», 118 км + 850 м – 118 км + 900 м	С
3	а/д М-10 «Россия», 119 км + 330 м – 120 км + 250 м	С
5	а/д М-10 «Россия», 121 км + 300 м – 122 км + 100 м	В
3	а/д М-11 «Нева», 123 км + 350 м – 124 км + 000 м	С
3	а/д М-11 «Нева», 125 км + 950 м – 126 км + 900 м	С
7	а/д М-10 «Россия», 132 км + 100 м – 133 км + 080 м	А
3	а/д М-10 «Россия», 134 км + 100 м – 135 км + 150 м	С
3	а/д М-10 «Россия», 137 км + 400 м – 138 км + 120 м	С
3	а/д М-10 «Россия», 138 км + 900 м – 139 км + 200 м	С
3	а/д М-10 «Россия», 140 км + 100 м – 140 км + 900 м	С
5	а/д М-11 «Нева», 147 км + 250 м – 147 км + 500 м	В
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваньково», 15 км + 600 м – 16 км + 300 м	С

Количество ДТП, шт.	Распределение ДТП по аварийным участкам	Предложенная стратегия
1	2	3
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 18 км + 300 м – 19 км + 000 м	С
7	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 19 км + 200 м – 20 км + 000 м	А
4	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 26 км + 450 м – 27 км + 000 м	В
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 3 км + 500 м – 3 км + 750 м	С
4	а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», 3 км + 550 м – 3 км + 900 м	В
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 30 км + 800 м – 31 км + 500 м	С
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 36 км + 300 м – 36 км + 800 м	С
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 37 км + 750 м – 38 км + 150 м	С
5	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 4 км + 000 м – 5 км + 000 м	В
4	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 5 км + 100 м – 5 км + 500 м	В
4	а/д «Тверь – Рождественно – завод 1е мая – Ильинское», 51 км + 000 м – 51 км + 900 м	В
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 6 км + 550 м – 7 км + 450 м	С
3	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 6 км + 350 м – 7 км + 200 м (УДС пгт Редкино)	С
4	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 7 км + 400 м – 8 км + 000 м (УДС пгт Редкино)	В
3	а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское», 8 км + 700 м – 9 км + 800 м	С
3	а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», 0 км + 500 м – 1 км + 250 м	С
5	Кольцевая а/д по периметру промышленной зоны Редкино, 0 км + 700 м – 1 км + 650 м	В
3	а/д «Мокшино – Михайловское», 0 км + 350 м – 1 км + 450 м	С
3	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 2 км + 500 м – 3 км + 500 м	С
3	а/д «Городня – Редкино – Стариково», 11 км + 600 м – 12 км + 700 м	С

Количество ДТП, шт.	Распределение ДТП по аварийным участкам	Предложенная стратегия
1	2	3
9	а/д «Конаково – Дулово – Высоково»	А
3	а/д «Новошино – 2-е Моховое – Вахонино», 13 км + 100 м – 14 км + 400 м	С
7	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Ленина	А
6	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Белавинская	А
5	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Промышленная	В
11	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Свободы	
5	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Строителей	В
8	УДС городских поселений: г. Конаково, ул. Энергетиков	А
19	УДС городских поселений: г. Конаково, прочие участки	С
4	УДС городских поселений: пгт Новозавидовский	С
8	УДС городских поселений: пгт Редкино	А

Таблица 1.11.6. Таблица ОДМ 218.4.004-2009

Стратегия совершенствования дорожных условий	Мероприятия по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП	
	1	2
А	Полная перестройка существующей дороги	
	Частичная перестройка земляного полотна и дорожной одежды в связи с изменением продольного профиля	
	Уширение земляного полотна и дорожной одежды	
	Ремонт земляного полотна	
	Устройство виража	
	Устройство переходно-скоростных полос на пересечениях и примыканиях	
	Усиление дорожной одежды асфальтобетонных покрытий	
	Устройство двухслойного асфальтобетонного покрытия на цементобетонном покрытии	
	Устройство асфальтобетонного покрытия на щебеночных (гравийных) покрытиях	
	Устройство и ремонт автобусных остановок	
	Устройство тротуаров и пешеходных дорожек	



<b>Стратегия совершенствования дорожных условий</b>	<b>Мероприятия по устранению и профилактике возникновения мест концентрации ДТП</b>
<b>1</b>	<b>2</b>
	Ремонт площадок отдыха
	Устройство электроосвещения
	Исправление системы водоотвода
	Устройство нового покрытия с использованием существующей дорожной одежды в качестве основания
	Ремонт земляного полотна
<b>В</b>	Устройство выравнивающего слоя асфальтобетонного покрытия
	Устройство поверхностной обработки на дорогах с асфальтобетонным, щебеночным (гравийным) покрытием
	Обработка вяжущим щебеночных (гравийных) покрытий
	Кирковка с дополнительной обработкой битумом на щебеночных (гравийных) покрытиях, обработанных вяжущим
	Замена разрушенных плит цементобетонных покрытий
	Ремонт обочин
	Ремонт автобусных остановок
	Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек
	Ремонт площадок отдыха
	Устройство электроосвещения
Ремонт подземных переходов	
<b>С</b>	Ямочный ремонт асфальтобетонных, щебеночных (гравийных) покрытий, обработанных вяжущим
	Заливка трещин асфальтобетонных, щебеночных (гравийных) покрытий, обработанных вяжущим
	Ремонт швов и трещин цементобетонных покрытий
	Профилирование щебеночных (гравийных) покрытий
	Профилирование грунтовых дорог
	Ремонт обочин
	Ремонт и замена дорожных знаков
	Ремонт и замена ограждений
Уширение земляного полотна и дорожной одежды	

Также для снижения аварийности на дорогах Конаковского муниципального района Тверской области планируется организовать следующие мероприятия:

1. Привлечение общественных объединений, организаций к пропагандистским мероприятиям, акциям по негативному отношению к нарушениям ПДД, опасному

поведению на дорогах.

2. Пропагандистские мероприятия, направленные на сообщения гражданам о водителях управляющих ТС в состоянии опьянения.

3. Пропагандистские мероприятия, направленные на использование сертифицированных детских удерживающих устройств при перевозке детей, а также популяризацию использования светоотражающих элементов в темное время суток гражданами.

4. Усиление работы УФССП в целях неотвратимости наказания за нарушения в области БДД.

5. Приобретение в целях эффективности работы нарядов ДПС средствами ГИБДД АРМ ДПС (сокращение времени оформления материалов, качество составления материалов, снижение нагрузки на инспектора по исполнению административного законодательства, возможности приема платежей).

6. Дополнительная установка баннеров на дорогах федерального и регионального значения для популяризации безопасности дорожного движения.

7. Увеличение числа баннеров с наглядной демонстрацией социальной рекламы о последствиях ДТП.

8. Приобретение и распространение световозвращающих элементов среди несовершеннолетних, а также популяризация использования таких элементов среди всех слоев населения.

#### **1.12. Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения**

В различных источниках утверждается, что в сравнении с другими соседними районами Тверской и Московской областей Конаковский район в экологическом отношении находится в лучшем положении, хотя он и располагается в пределах зоны экологического бедствия России, экологическая ситуация в нем пока не достигла критических показателей. Проведенные исследования показывают, что для должного внимания к этой проблеме и для беспокойства, оснований более чем достаточно.

Влияние транспорта на окружающую среду – одна из самых актуальных проблем современности. Автомобильный транспорт относится к главным источникам загрязнения окружающей среды. Отработавшие газы двигателей внутреннего сгорания содержат вредные вещества и соединения, в том числе канцерогенные. Нефтепродукты, продукты износа шин, тормозных накладок, хлориды загрязняют придорожные полосы.

Главный компонент выхлопов двигателей внутреннего сгорания – окись углерода (угарный газ) – опасен для человека, животных, вызывает отравление различной степени в зависимости от концентрации. Оксиды углерода играют основную роль в прозрачности воздуха. Они свободно пропускают ультрафиолетовое излучение, но являются экраном для инфракрасного излучения. Это приводит к повышению температуры приземного слоя атмосферы. Оксиды углерода разрушительно влияют на живые организмы (разрушается гемоглобин, расстраивается нервная и сердечно-сосудистая системы).

Передвижные источники загрязнения рассредоточены по территории района и расположены в непосредственной близости к жилым массивам, что создает общий повышенный фон загрязнения. Они располагаются невысоко от земной поверхности, в результате чего отработавшие газы автомобилей слабее рассеиваются ветром по сравнению с промышленными выбросами и скапливаются в зоне дыхания людей.

Уровень загазованности зависит от интенсивности движения автомобилей, ширины и рельефа улицы, скорости ветра. Для определения выбросов автотранспорта на автодорогах района и последующего их использования в качестве исходных данных при проведении расчетов загрязнения атмосферы проводится изучение особенностей распределения автотранспортных потоков (их состава и интенсивности) по району и их изменений во времени (в течение суток, недели и года).

На основании Методики расчета выбросов в атмосферу загрязняющих веществ автотранспортом, утвержденной 15.08.1996 г. Министерством транспорта Российской Федерации, и Приказа Госкомэкологии РФ от 16.02.1999 г. № 66 «О применении системы сводных расчетов при нормировании выбросов», а также последующего изучения состава и интенсивности ТП на опорной сети района и длин очередей на пересечениях УДС был произведен анализ выбросов на территории Конаковского муниципального района Тверской области следующих загрязняющих веществ:

- оксид углерода (CO<sub>2</sub>);
- оксид азота NO<sub>x</sub> (в пересчете на диоксид азота).

По результатам анализа наиболее загрязненными выбросами CO<sub>2</sub> и NO<sub>x</sub> элементами УДС являются участки федеральной автомобильной дороги М-10 «Россия» на протяжении всего створа прохождения через территорию района и, в меньшей степени, опорной сети улично-дорожной сети г. Конаково (ул. Свободы, ул. Энергетиков, ул. Баскакова). Появление сложной ситуации прогнозируется в с. Завидово, д. Шорново, д. Безбородово, д. Старое Мелково, пос. Новомелково, пгт Радченко и с. Городня при значительном росте автомобилизации в Тверской области и в стране в целом. Отдельного внимания заслуживает ул. Свободы в административном центре района, через которую проходит интенсивное движение транспортных потоков, в том числе транзитных, и где имеется проблема со значениями уровня шума, не соответствующими предельно допустимому уровню шума. Соответственно в районах жилой застройки нужно устраивать противошумовую защиту, либо увеличить разрыв между дорогой и жилой застройкой. В связи с тем, что существующая застройка вдоль данных дорог не позволяет увеличить разрыв между дорогой и жилой застройкой, в качестве противошумовой защиты можно использовать только мероприятия по высаживанию зеленых насаждений, установки противошумовых экранов и административные методы снижения шума.

На остальных участках УДС Конаковского муниципального района Тверской области загрязнение окружающей среды опасными веществами и шумовой нагрузкой непосредственно от негативного воздействия транспортных средств на значительном количестве участков дорожной сети находится в пределах нормы.

### **1.13. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения**

Финансирование деятельности по организации дорожного движения является одной из значимых статей в бюджете муниципального образования. Основной задачей при планировании и оценке финансирования, является обеспечение эффективного использования бюджетных средств на территории МО. В целом, бюджетная система Российской Федерации состоит из следующих уровней:

- 1) федеральный бюджет и бюджеты государственных внебюджетных фондов;
- 2) бюджеты субъектов Российской Федерации и бюджеты территориальных государственных внебюджетных фондов;

3) местные бюджеты, в том числе:

- бюджеты муниципальных районов, бюджеты городских округов, бюджеты внутригородских муниципальных образований городов федерального значения;
- бюджеты городских и сельских поселений.

При проведении планирования и формирования бюджетов МО на содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог руководствуются методическими рекомендациями, предназначенными для органов местного самоуправления, осуществляющих планирование и обеспечение дорожной деятельности в муниципальном образовании, в рамках реализации Федерального закона № 257-ФЗ от 08.11.2007 г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Планирование дорожной деятельности осуществляется уполномоченными органами местного самоуправления на основании документов территориального планирования, нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог и оценки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, долгосрочных целевых программ.

Формирование расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы РФ осуществляется в соответствии с расходными обязательствами, обусловленными установленным законодательством РФ разграничением полномочий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления международным и иным договорам и соглашениям должно происходить в очередном финансовом году за счет средств соответствующих бюджетов.

Согласно отчету об исполнении бюджета Конаковского района за 2021 год на дорожную деятельность было израсходовано почти 140 млн руб., в том числе:

- за счет средств областного бюджета Тверской области в рамках участия в государственной программе Тверской области «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Тверской области» на 2020-2029 годы – 105 453 815,31 руб.;
- за счет средств бюджета Конаковского района – 26 363 203,83 руб.;
- осуществление МО Конаковский район Тверской области отдельных государственных полномочий по содержанию дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения 3 класса – 3 113 900,00 руб.;
- осуществление МО Конаковский район Тверской области дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог 3 класса общего пользования местного значения – 95 986,60 руб.;
- поддержка социальных маршрутов внутреннего водного транспорта за счет средств областного бюджета Тверской области – 1 546 899,00 руб.;
- поддержка социальных маршрутов внутреннего водного транспорта за счет средств бюджета Конаковского района – 515 633,00 руб.;
- создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организацию транспортного обслуживания населения между поселениями в границах муниципального района в части обеспечения подвоза учащихся, проживающих в сельской местности, к месту обучения – 2 076 600,00 руб.

Фактически исполненные расходы бюджета Конаковского муниципального района Тверской области за последние три отчетных года выросли незначительно. Однако, анализируя расходы бюджета в сфере дорожного хозяйства и транспорта как организационный инструмент, можно сделать вывод, что наблюдается резкий рост объема

расходов бюджета в сферу транспорта и дорожного хозяйства. Расходы по статье дорожное хозяйство и транспорт в процентном отношении к общим расходам выросли за учетные года почти в 10 раз. Как результат, общая динамика расходов по данной статье резко положительная.

В то же время наблюдаются диспропорции между объемами, направляемыми на проведение капитального ремонта (ремонта) и содержание сети автомобильных дорог и сооружений на них, с потребностями в соответствии с нормативами затрат. Низкая бюджетная обеспеченность дорожной отрасли привела к тому, что в настоящее время на автодорогах района идет необратимый процесс старения и разрушения поверхности покрытия проезжей части, конструктивных слоев дорожной одежды и дорожных сооружений.

Согласно Решению Собрания депутатов Конаковского района № 303 от 23.12.2021 г. утвержден объем бюджетных ассигнований муниципального дорожного фонда Конаковского муниципального района Тверской области на 2022 год в сумме 182 129 860,00 тыс. руб., на 2023 год в сумме 75 611,020 тыс. руб. и на 2024 год в сумме 78 455,920 тыс. руб.

На сегодняшний день финансирование деятельности по организации дорожного движения на территории Конаковского муниципального района Тверской области производилось и производится на основе муниципальной программы «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Конаковского района Тверской области» на 2021-2025 годы, утвержденной Постановлением администрации Конаковского района Тверской области № 799 от 18.12.2020 г. Общий объем финансирования муниципальной программы на 2021-2025 годы составляет 473 396,985 тыс. руб., в том числе: областной бюджет Тверской области – 324 697,000 тыс. руб. (69%), бюджет Конаковского района – 148 699,985 тыс. руб. (31%).

В ее рамках реализуется две подпрограммы: «Транспортное обслуживание населения Конаковского района Тверской области» и «Развитие и сохранность автомобильных дорог общего пользования Конаковского района Тверской области».

Анализ представленных данных показал, что выделяемых средств на организацию дорожного движения на территории Конаковского района недостаточно ввиду того, что в значительной части они направлены на поддержание существующей инфраструктуры и слабо способствуют дальнейшему развитию ОДД в целом.

В ходе разработки настоящей КСОДД был выявлен ряд недостатков по организации дорожного движения, устранению которых будет способствовать комплекс предлагаемых мер. Для эффективной реализации мероприятий КСОДД потребуется значительное увеличение финансирования, что возможно лишь путем привлечения денежных средств бюджетов разных уровней и частных инвестиций, а также путем финансирования части мероприятий за счет средств национального проекта «Безопасные и качественные дороги» и его подпрограмм.

## **ГЛАВА II. ФОРМИРОВАНИЕ ВАРИАНТОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И УЛУЧШЕНИЯ КАЧЕСТВА ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ**

Анализ состояния транспортной системы Конаковского муниципального района Тверской области показал необходимость реконструкции (преимущественно региональных автомобильных дорог), капитального ремонта (преимущественно автомобильных дорог местного значения) и повышения технического оснащения улично-дорожной сети района в приоритетном порядке. Также необходимо принять меры для повышения безопасности дорожного движения, эффективности организации дорожного движения и повышения уровня развитости УДС на территории Конаковского муниципального района Тверской области.

С учетом возможных изменений в структуре транспортных потоков муниципального образования комплексной схемой организации дорожного движения предлагается ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития территорий. В этом плане важными моментами являются:

- разделение общей транспортной потребности по видам транспорта;
- внедрение передовых средств и технологий ОДД;
- оптимизация транспортной и пешеходной связанности территорий муниципального образования.

Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными – показателями социально-экономического прогноза:

- численность населения;
- количество рабочих мест;
- уровень автомобилизации населения.

По демографическому прогнозу на расчетный срок ожидается стабильное снижение численности населения района (в пределах 10-30%). Согласно прогнозу уровня автомобилизации, ожидается рост данного показателя не более, чем на 15%. На расчетный срок выполнения настоящей КСОДД следует ожидать увеличения интенсивности дорожного движения в среднем на 5-15%.

Прогнозные модели предназначены для моделирования транспортных потоков в сетях с известной геометрией и характеристиками и при известном размещении потокообразующих объектов района. При помощи этих моделей можно прогнозировать последствия изменений в транспортной сети или в размещении объектов. Модели этого типа применяются для поддержки решений в области планирования развития города, для анализа последствий тех или иных мер по организации движения при выборе альтернативных проектов развития транспортной сети и др.

Различают два уровня моделирования. Объектом первого уровня – макро моделирования – является транспортный поток, его поведение в результате внешних воздействий: реконструкции дорог, изменения условий движения и др. Объектом второго уровня – микро моделирования – является транспортное средство, его поведение на отдельных участках дороги.

При моделировании дорожного движения на территории Конаковского муниципального района Тверской области осуществлены анализ и выбор средств программного обеспечения для моделирования (PTV Vissim), сбор и подготовка исходных

данных для построения модели дорожного движения, ввод полученных данных в указанную модель, верификация и валидация такой модели, выполнение экспериментов, интерпретация и анализ их результатов, прогнозирование и построение модели перспективной ситуации, формирование отчетных материалов.

По итогам анализа основных проблем в сфере организации дорожного движения, выявленных при формировании характеристики существующей дорожно-транспортной ситуации, а также прогноза параметров транспортного спроса, полученного на основании результатов моделирования дорожного движения, были сформулированы предложения по вариантам дальнейшего развития транспортной инфраструктуры Конаковского муниципального района Тверской области.

По результатам укрупненной оценки произведена разработка системы целевых показателей реализации настоящей КСОДД и предложены три варианта изменения транспортной инфраструктуры – инерционный, инновационный и реалистичный. Укрупненная оценка эффективности предлагаемых вариантов проектирования КСОДД проведена на основе сравнения целевых показателей, характеризующих состояние ОДД на транспортной сети Конаковского муниципального района Тверской области с текущими показателями. Результаты оценки отражены в таблице 2.

Таблица 2. Результаты укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование показателя</b>	<b>Инерционный сценарий</b>	<b>Реалистичный сценарий</b>	<b>Инновационный сценарий</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1	Соответствие автодорог общего пользования нормативным требованиям, %	80	90	100
2	Плотность улично-дорожной сети района, км/км <sup>2</sup>	0,54	0,55	0,60
3	Протяженность тротуаров, соответствующих нормативным требованиям, км	21,8	33,7	36,5
4	Устройство нового парковочного пространства, машино-мест	675	955	2340
5	Количество участков УДС, перегруженных движением, ед.	5	0	0
6	Коэффициент социального риска	30	10	0
7	Доля приведенных в нормативное состояние остановочных пунктов маршрутного транспорта	50	100	100
8	Количество установленных светофорных объектов на регулируемых перекрестках	0	0	2

В рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области как наиболее вероятный сценарий выбран «реалистичный». Оценка предлагаемых вариантов проектирования КСОДД все же показывает, что «реалистичный» вариант сильно уступает «инновационному» в эффективности, однако может быть реализован в условиях более жестких ресурсных ограничений в соответствии с «инерционным» сценарием социально-экономического развития. Реалистичный вариант проектирования КСОДД предполагает незначительное развитие транспортной инфраструктуры с улучшением показателей транспортного обслуживания, повышением безопасности дорожного движения. Таким образом, на основании Стратегии социально-экономического развития Тверской области на период 2030 года, а также Прогноза социально-экономического развития Конаковского муниципального района Тверской области до 2023 года, был выбран реалистичный вариант дальнейшего проектирования комплексной схемы организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области.

Реализация данного варианта способствует повышению эффективности имеющегося социально-экономического потенциала и является рациональным направлением развития транспортной и экономической систем района.



## **ГЛАВА III. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОЧЕРЕДНОСТЬ ИХ РЕАЛИЗАЦИИ**

Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения включает предложения по срокам их внедрения на основании оценки степени их влияния на эффективность организации дорожного движения в Конаковском муниципальном районе Тверской области.

### **3.1. Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения**

В настоящей КСОДД рассматривались методы ОДД, которые позволяют сформировать однородные транспортные потоки. В основе метода лежит концепция создания транспортных потоков, способствующая общему выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также позволяющая ликвидировать «внутренние» конфликты в транспортном потоке.

Цель данных мероприятий заключается в реализации комплексных подходов к решению транспортных проблем и разработке предложений по снижению перегрузки УДС муниципального образования за счет изменения схем организации движения и параметров действующей транспортной сети.

Разделение потоков по категориям (типам) транспортных средств создает возможность более рационального использования дорожной сети различными транспортными средствами, и является эффективным путем уменьшения количества транспортных задержек и рисков возникновения ДТП. Примером реализации данного мероприятия являются разделение полос для легковых и грузовых автомобилей на магистралях с многорядным движением и выделение отдельных полос для маршрутного пассажирского транспорта путем установки соответствующих знаков запрещения движения.

Разделение движения транспортных средств по скорости движения, как правило вызвано необходимостью выделения из состава потока автомобилей, обладающих низкими динамическими качествами с целью поддержания средней скорости потока, уменьшения количества обгонов и, как следствие, повышения удобства и безопасности движения. Примерами локального выравнивания состава транспортных потоков по скоростному признаку являются: устройство с правой стороны проезжей части дополнительных полос для движения автомобилей в сторону подъема; выделение полос разгона и торможения на пересечениях и примыканиях дорог; ограничение верхнего или нижнего предела скорости по отдельным полосам движения.

Разделение движения в пространстве представляет собой разделение транспортных и пешеходных потоков, их направление по более благоприятной и безопасной траектории.

*Канализирование движения* предназначено для разделения транспортных и пешеходных потоков с помощью продольной разметки, устройства разделительных полос с установкой на них ограждений, направляющих островков, временных средств выделения полос (переносных конусов, стоек, барьеров), обозначения края проезжей части.

*Разметка проезжей части* является эффективным средством организации дорожного движения. Ее устраивают для улучшения ориентирования водителей о направлении дороги,

более эффективного использования ширины проезжей части и обеспечения безопасных условий для совершения различных маневров транспортных средств.

В Конаковском районе рекомендуется обновить дорожную разметку на региональных автомобильных дорогах; в населенных пунктах – на магистральных дорогах и улицах, дорогах и улицах местного значения; в городских и сельских поселениях – на дорогах и улицах, по которым осуществляется движение маршрутных транспортных средств.

Разделение движения во времени представляет собой методы разделения транспортных и пешеходных потоков в большей степени на основании ПДД, дорожных знаков и световых сигналов светофоров. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах.

Наиболее универсальным способом разделения движения во времени является *введение приоритета на пересечениях* на основании ПДД, с помощью требований которых водители самостоятельно организуют движение. Введение приоритета на пересечениях с помощью дорожных знаков реализуется с использованием знаков «Главная дорога», «Конец главной дороги», «Пересечение с второстепенной дорогой», «Уступите дорогу», «Движение без остановки запрещено», «Преимущество встречного движения», «Преимущество перед встречным движением». Дорожные знаки вместе с разметкой, сигналами светофорного регулирования составляют средства информирования участников дорожного движения, формирующие условия для выбора режима движения.

Установка дорожных знаков в Конаковском районе планируется на основании действующих ПОДД.

Формирование однородных транспортных потоков осуществляется по типам транспортных средств, по направлению дальнейшего движения на пересечении, по цели движения (транзитное и местное движение) и способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидирует внутренние конфликты в транспортном потоке.

Мероприятия по организации движения и пропуску через территорию района грузового и транзитного автомобильного транспорта представлены в п. 3.14 настоящей КСОДД.

*Оптимизация скоростного режима* представляет собой воздействие на скорость движения транспортных средств в потоке для повышения БДД или пропускной способности. Основная задача оптимизации скоростного режима – обеспечение равномерности скорости движения каждого транспортного средства в отдельности и транспортного потока в целом. В городах эта задача в значительной степени решается путем координации светофорного регулирования и, в частности, внедрением автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД). Оптимизация скорости в определенной степени обеспечивается при выравнивании состава транспортного потока на дороге или полосе движения. Задачи регламентации скорости транспортных средств с целью повышения БДД могут быть разделены на два направления: первое, получившее в организации дорожного движения широкое практическое распространение, – ограничение скорости на наиболее опасных для движения участках или для определенных типов транспортных средств; второе – регулирование скоростного режима для сокращения разности скоростей транспортных средств в потоке. В зависимости от конкретных условий задача оптимизации может заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима. Наибольшее значение пропускной

способности дороги достигается при скорости движения 50-55 км/ч. Очевидно, что, когда состояние дороги не позволяет обеспечить такую скорость (например, на железнодорожном переезде из-за неисправности настила), мерой оптимизации будет устранение этого недостатка. Аналогичным примером является ликвидация гололедицы на дороге, при которой скорость резко падает и снижается пропускная способность. Повышение скорости транспортного потока может быть достигнуто также увеличением ширины проезжей части и обочины до оптимальных размеров (на суженных участках).

Мероприятия по ограничению скоростных режимов в Конаковском районе представлены в п. 3.15 настоящей КСОДД.

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

В результате реализации запланированных мероприятий по повышению связности дорожной сети, подробно описанных в пункте 3.10 настоящей КСОДД, произойдет локальное перераспределение транспортных потоков. В Конаковском районе запланированы мероприятия по развитию дорожной сети, подробно рассмотренные в пунктах 3.14, 3.18 настоящей КСОДД, которые помимо прямых решаемых задач, приведут к более равномерному распределению транспортных потоков; возникновение участков, перегруженных дорожным движением, не прогнозируется. Дополнительные мероприятия, направленные на перераспределение транспортных потоков, на территории Конаковского муниципального района Тверской области не требуются.

### **3.2. Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формирования кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок**

Каждый год во всем мире в ДТП погибает около 1,2 млн человек (3 300 человек в день). От 20 до 50 млн получают не смертельные травмы. Поэтому в настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями, позволят повысить безопасность дорожного движения на дорожной сети Конаковского муниципального района Тверской области. К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замену нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, строительство развязок в разных уровнях, строительство путепроводов, организацию переходно-скоростных полос, уширений и прочее.

С целью повышения пропускной способности участков дорог на подходах к населенным пунктам и в пределах населенных пунктов Конаковского муниципального района Тверской области должны быть предусмотрены мероприятия по совершенствованию проектных решений, позволяющих повысить пропускную

способность дорог, а также организационные мероприятия, направленные на повышение пропускной способности за счет мер по регулированию дорожного движения.

При прохождении автомобильных дорог по застроенным территориям для пропуска местного движения, как правило, должны использоваться параллельные улицы и дороги, доступ с которых на проектируемую дорогу устраивают только в начале и конце населенного пункта. При невозможности использования параллельных улиц и дорог следует предусматривать устройство дополнительных полос или местных проездов, отделенных от основных полос движения разделительными полосами.

Минимальное расстояние между объектами дорожного сервиса, расположенными вдоль дороги, должно обеспечивать расположение двух переходно-скоростных полос (разгонная и тормозная полосы) и промежутка между ними, превышающего длину зоны переплетения транспортных потоков. Отдельно стоящие сооружения обслуживания движения и комплексы сооружений должны быть оборудованы местами для стоянок транспортных средств, планировка и вместимость которых должны соответствовать вместимости объектов, режиму их работы, форме обслуживания проезжающих.

Остановочные пункты общественного пассажирского транспорта на участках УДС района должны располагаться в заездных «карманах», чтобы остановки ОТ не создавали помех движению на основной дороге. Эта проблема особенно актуальна для Конаковского муниципального района Тверской области и относится ко всем маршрутам следования ТС: значительная доля автобусных остановок в районе не имеет заездных карманов, не оборудована автопавильонами и не имеет необходимых дорожных знаков и разметки. Водителям МПТ приходится останавливаться на проезжей части для посадки и высадки пассажиров, создавая помехи движению, тем самым уменьшая пропускную способность улиц.

Рисунок 3.2.1. Пример остановочного пункта маршрутного транспорта на а/д «Озерки – Редкино» без необходимого оснащения



Отдельным пунктом стоит отметить остановочные пункты МПТ в пос. Озерки, где при достаточном высоком показателе пассажирооборота отсутствуют в принципе остановочные пункты МПТ, соответствующие нормативным требованиям (рис. 3.2.2).

Рисунок 3.2.2. Остановочный пункт маршрутного транспорта в пос. Озерки



Формирование новых кольцевых пересечений и примыканий дорог, а также строительство транспортных развязок на территории Конаковского муниципального района Тверской области не планируется. Мероприятия по приведению остановочных пунктов МПТ в нормативное состояние представлены в п. 3.11 настоящей КСОДД.

По результатам анализа статистики аварийности за последние 3 года (2017-2019 гг.) на территории Конаковского муниципального района Тверской области было выявлено четыре места концентрации ДТП. Отмечается, что подавляющее число ДТП происходит на федеральной автомобильной дороге М-10 «Россия», на дорогах же регионального и местного значения Конаковского муниципального района Тверской области ДТП не являются частым явлением в связи с невысокой интенсивностью движения ТС.

Конкретные мероприятия (ограничение скоростного режима, организация пропуска транзитных и грузовых потоков, установка барьерных ограждений, шумовых полос и камер фото- и видеофиксации нарушений, а также строительство, реконструкция и капитальный ремонт автомобильных дорог и тротуаров), которые могут способствовать повышению безопасности движения и устранению факторов опасности, подробно описаны в п. 3.5, 3.14, 3.15, 3.19 настоящей КСОДД. Иные мероприятия по устранению конфликтных ситуаций на территории района не планируются.

### **3.3. Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление**

Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление на территории Конаковского муниципального района Тверской области на расчетный срок не запланированы.

### **3.4. Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения**

Мероприятия по согласованию работы светофорных объектов на территории Конаковского муниципального района Тверской области на расчетный срок не запланированы.

### **3.5. Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов**

Качество пешеходной инфраструктуры является одним из наиболее важных аспектов, определяющих безопасность дорожного движения. Учитывая, что большая часть перемещений начинается с ходьбы пешком, данный вид инфраструктуры предъявляет высокие требования по надлежащей интеграции со всеми видами транспорта.

В рамках настоящей КСОДД был проведен анализ существующей пешеходной инфраструктуры на территории Конаковского муниципального района Тверской области. В рамках проведенного анализа были выявлены участки, не отвечающие требованиям существующих нормативов, также по результатам социологического обследования был определен скрытый спрос на объекты пешеходной инфраструктуры в местах ее отсутствия, в том числе организацию новых тротуаров и пешеходных переходов в соответствии с нормами ГОСТ Р 52298-2019. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

Проведенное натурное обследование территории, включающее анкетное интервьюирование участников движения позволило выявить основные недостатки связанные с обеспечением передвижения пешеходов.

В ходе исследования было установлено, что пешеходные связи между территориями, очень часто весьма разрозненны, на пути движения пешеходов находится много проблемных участков, связанных с организацией тротуаров, расположение имеющихся пешеходных переходов не всегда соотносится с траекторией пешеходных потоков. Имеется много участков УДС, где тротуар отсутствует, либо находится в ненадлежащем состоянии. Очень часто движение пешеходов по тротуару может быть заблокировано припаркованными автомобилями. Из-за особенностей сложившейся застройки в некоторых местах тротуары имеют ненормативную ширину или на тротуарах размещаются опоры инженерных коммуникаций, произрастают деревья.

Перечисленные проблемы нарушают равномерный режим движения пешеходов, вынуждая иногда двигаться по проезжей части, в то время как качественная и безопасная пешеходная инфраструктура предполагает разделение автомобильных и пешеходных потоков и их максимальную изоляцию друг от друга.

С учетом вышеизложенного, руководствуясь основными положениями, которые содержат «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации» от 30.07.2018 г., а также требования ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» от 01.04.2020 г. и ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек» от 01.02.2016 г. на территории Конаковского муниципального района Тверской области необходимо проведение следующих видов мероприятий, направленных на повышение уровня безопасности и улучшение условий движения пешеходов:

1) приведение в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек и других объектов пешеходной инфраструктуры. К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных

переходов.

2) строительство новых участков тротуаров и пешеходных дорожек (параметры проектируемых тротуаров следует выбирать исходя из нормативных требований и конкретных условий прохождения тротуара. При проектировании новых пешеходных дорожек и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения). Учитывая тесную взаимосвязь этих задач с мероприятиями по обеспечению пешеходной связности территории, конкретный перечень мероприятий приведен в п. 3.10 настоящей КСОДД;

3) обозначение жилых зон, выделение зон закрытых для движения транспортных средств. Приоритетными являются мультифункциональные территории с преобладанием культурной, рекреационной или общественно-деловой функций. Выбор территории для размещения зон пешеходного движения рекомендуется осуществлять на основе результатов комплексного анализа функционального зонирования перспективных подзон;

4) устройство дополнительных пешеходных переходов в одном и разных уровнях (подземные переходы и надземные переходы);

Сводный перечень мероприятий, связанных с обозначением жилых зон и устройством пешеходных переходов, установленных по результатам обследования территории, на основе анализа аварийности и проведения опросов населения, с учетом действующих нормативных документов представлен в таблице 3.5.1.

Таблица 3.5.1. Перечень мероприятий устройству дополнительных пешеходных переходов

<b>№ п/п</b>	<b>Место дислокации</b>	<b>Вид мероприятия</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
1	г. Конаково, ул. Свободы – ул. Радищева	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода
2	г. Конаково, ул. Свободы – ул. Народная	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода
3	г. Конаково, ул. Гоголя – ул. Сергеева	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода
4	г. Конаково, ул. Гоголя – Железнодорожный пер.	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода
5	г. Конаково, ул. Кооперативная – ул. Октябрьская	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода
6	г. Конаково, ул. Белавинская – ул. Лесная	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода
7	д. Мокшино, ул. Солнечная – ул. Полевая	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода
8	с. Селихово, ул. Советская – ул. Сиреневая	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода
9	с. Дмитрова гора, ул. Кимрская – ул. Центральная	Обустройство нерегулируемого наземного пешеходного перехода

5) повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД. В целях реализации данного мероприятия рекомендуется повсеместное постепенное переоборудование существующих пешеходных переходов в соответствии со следующими требованиями:

- использование разметки пешеходного перехода на желтом фоне;
- установка световой индикации, по краю лицевой поверхности дорожных знаков или щитов с изображениями дорожных знаков. Пример знака изображен на рисунке 3.5.1;

Рисунок 3.5.1. Пример знака 5.19.1 на желтом фоне со световой индикацией



- обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему;
- использование систем с автономным искусственным освещением;
- установка светофоров П.1, П.2 на регулируемых пересечениях и пешеходных переходах вне перекрестков. Светофоры П.1 и П.2 устанавливаются на тротуарах с обеих сторон проезжей части, а при наличии разделительной полосы или приподнятого островка безопасности – и на них, если число полос движения в одном направлении более двух.

6) обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения. В качестве основных технических средств, которыми должны быть оборудованы соответствующие участки УДС, рекомендуется использовать:

- тактильные дорожные указатели предназначены для предоставления инвалидам по зрению необходимой и достаточной информации, способствующей самостоятельной ориентации в инфраструктуре городов, микрорайонов, поселков и других населенных пунктов, в том числе и на дорогах. Тактильные дорожные указатели размещают на тротуарах, проезжей части дорог;
- оборудование регулируемых пешеходных переходов звуковой сигнализацией;

7) обустройство участков УДС на подходах к пешеходным переходам вблизи учебных заведений и в местах с высокой интенсивностью пешеходных потоков дополнительными техническими средствами (пешеходными ограждениями, светофорами типа Т.7.). Применение методов успокоения движения. Учитывая тесную взаимосвязь этих задач с мероприятиями по обеспечению маршрутов детей к образовательным учреждениям, мероприятиями по регулированию скоростного режима движения и работам, повышающим функционирование сети дорог в целом, их детальная проработка выполнялась в соответствующих подразделах;

8) устройство дополнительного освещения улично-дорожной сети. С целью обеспечения безопасности дорожного движения за счет снижения количества аварийных ситуаций необходимо планомерное оснащение искусственным освещением всех пешеходных переходов;

В общем виде пешеходные переходы рекомендуется оборудовать в соответствии со



схемой, представленной на рисунке 3.5.2.

Рисунок 3.5.2. Рекомендуемое оборудование пешеходного перехода



В целях эффективной организации пешеходного движения необходимо провести ряд мероприятий, направленных как на увеличение безопасности движения пешеходов, так и на общее улучшение условий движения пешеходов. Для повышения безопасности необходимо оснастить пешеходными ограждениями перильного типа в соответствии с ГОСТ Р52289-2019 пересечения и участки улично-дорожной сети на ул. Баскакова в г. Конаково. Также необходимо провести капитальный ремонт тротуаров по ул. Гоголя, ул. Васильковского и ул. Промышленная в г. Конаково. Перечень тротуаров для строительства (точечно реконструкции) на территории Конаковского муниципального района Тверской области представлен в таблице 3.5.2.

Таблица 3.5.2. Перечень мероприятий по строительству и реконструкции тротуаров на территории Конаковского муниципального района Тверской области

№ п/п	Наименование улицы	Населенный пункт	Протяженность, км	Расположение вдоль проезжей части	Ширина пешеходной части тротуаров, м	Срок реализации, период
1	2	3	4	5	6	7
1	ул. Свободы	г. Конаково	3,4	с двух сторон	не менее 1	2023-2027
2	ул. Первомайская	г. Конаково	2,1	с одной стороны	не менее 1,5	2023-2027
3	ул. Новая	г. Конаково	0,5	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
4	ул. Народная	г. Конаково	0,2	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
5	ул. Старопочтовая	г. Конаково	0,3	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
6	ул. Гоголя	г. Конаково	0,5	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
7	ул. Чапаева	г. Конаково	1,2	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
8	ул. Октябрьская	г. Конаково	0,2	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
9	ул. Кооперативная	г. Конаково	0,9	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
10	ул. Пролетарская	г. Конаково	0,3	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
11	ул. Района Завода	г. Конаково	0,4	с двух сторон	не менее 1	2023-2027
12	ул. Белавинская	г. Конаково	1,3	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
13	ул. Гагарина	пгт Редкино	1,2	с одной стороны	не менее 1,5	2023-2027
14	ул. Лермонтова	пгт Редкино	0,5	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
15	ул. Садовая	пгт Редкино	1,0	с двух сторон	не менее 1	2023-2027
16	ул. Правды	пгт Редкино	0,6	с двух сторон	не менее 1	2023-2027
17	ул. Пушкинская	пгт Редкино	0,9	с одной стороны	не менее 1	2023-2027

№ п/п	Наименование улицы	Населенный пункт	Протяженность, км	Расположение вдоль проезжей части	Ширина пешеходной части тротуаров, м	Срок реализации, период
1	2	3	4	5	6	7
18	ул. Победы	пгт Новозавидовский	1,8	с одной стороны	не менее 1,5	2023-2027
19	ул. Ленинская	пгт Новозавидовский	1,8	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
20	ул. Прядильщиков	пгт Козлово	1,1	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
21	ул. Солнечная	д. Мокшино	1,8	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
22	ул. Кировская	пгт Изоплит	1,6	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
23	ул. Комсомольская	пос. Озерки	0,4	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
24	ул. Ленинская	пос. Озерки	0,8	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
25	ул. Школьная	с. Завидово	0,6	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
26	ул. Ленинградская	с. Городня	3,2	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
27	ул. Советская	с. Селихово	0,8	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
28	ул. Кимрская	с. Дмитрова Гора	0,7	с одной стороны	не менее 1	2023-2027
29	ул. Коммунистическая	д. Ручьи	1,2	с одной стороны	не менее 1	2023-2027

Кроме того, следует отметить важность создания постоянного освещения в пределах населенных пунктов в темное время суток вдоль основных магистральных автомобильных дорог в целях сокращения травматизма на дорогах.

На территории Конаковского муниципального района Тверской области за последние три года не было зарегистрировано значительного количества ДТП с участием велосипедистов. Кроме того, учитывая фактор, что интенсивность велосипедного движения не носит массовый характер и для его возникновения нет никаких предпосылок, в том числе по причине климатических условий района, мероприятия на территории Конаковского муниципального района Тверской области по развитию велосипедного движения на расчетный срок не являются целесообразными. Однако, при благополучном развитии экономической системы государства возможна реализация федерального проекта

веломаршрута из Москвы до Санкт-Петербурга, проходящего по территории Конаковского района.

### **3.6. Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств**

Маршрутный транспорт общего пользования (МТОП) оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения, четкая работа МТОП позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями, в первую очередь для трудовых поездок, и снизить нагрузку на УДС. Грамотная организация пассажирских перевозок и сокращение времени движения подвижного состава на маршрутах являются в настоящее время одним из приоритетных вопросов при организации дорожного движения.

Мероприятия по организации приоритетного движения МТОП по улично-дорожной сети должны предусматривать комплексное использование планировочных и организационно-регулирующих решений, опирающихся на обследование условий движения и характеристик транспортных и пассажирских потоков.

Приоритетное движение МТОП может осуществляться постоянно (ежедневно и круглосуточно) и временно (в определенные дни недели и часы суток). Приоритет МТОП может осуществляться за счет:

- выделения обособленных полос проезжей части на перегонах улиц;
- пропуска МТОП по закрытым для других видов ТС направлениям;
- введением отдельных ограничений для остальных ТС на дорогах, по которым проходят маршруты общественного транспорта;
- реализацией особых схем регулирования движения на перекрестках, в наибольшей степени способствующих снижению задержек МТОП.

В тоже время, приоритетный проезд МТОП должен обеспечиваться с учетом интересов всех участников движения, а его организация не должна ухудшать общую транспортную ситуацию на регулируемых светофорных объектах.

Критерием целесообразности внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта является сокращение суммарных затрат времени участников движения на рассматриваемом участке дорожной сети с учетом наполнения маршрутного пассажирского транспорта и легковых автомобилей. Другими словами, приоритет движения целесообразно вводить, в том случае если маршрут движения проходит по автодорогам, на которых транспортный поток значительно затрудняет движение автобусов, а также в местах, где скорость движения автобусов замедляется из-за частых пересечений с другими улицами и при неупорядоченном движении пешеходов в непосредственной близости от трассы автобусов.

При этом для организации приоритета в виде выделенных полос требуется выполнение таких условий как: интенсивность транспортного потока в расчете на одну полосу движения должна составлять не менее 400 прив. ед./ч, интенсивность движения общественного транспорта – не менее 40 авт./ч, наличие не менее трех полос движения в данном направлении.

Учитывая перечисленные особенности и накладываемые ограничения, реализация данного вида мероприятий, как правило применяется в крупных городах, имеющих хорошо развитую улично-дорожную сеть, оборудованную современными техническими средствами.

В настоящее время, подвижной состав маршрутного транспорта в Конаковском

районе представлен автобусами среднего и большого класса категории М2 и М3. Совместная работа этих видов транспорта позволяет свободно осуществлять муниципальные корреспонденции всем слоям населения.

Проведенное натурное обследование территории Конаковского района не выявило участков автодорог или пересечений, удовлетворяющих условиям, необходимым для внедрения отдельной полосы движения маршрутного пассажирского транспорта. В свою очередь, выполненный в п. 1.10 анализ параметров движения МТОП и анализ пассажиропотоков, позволяет сделать вывод об отсутствии первостепенной необходимости внедрения приоритетного движения маршрутного пассажирского транспорта на рассматриваемой территории.

Таким образом, мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств на территории Конаковского муниципального района Тверской области на расчетный срок не запланированы.

### **3.7. Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)**

В п. 1.6 настоящей КСОДД собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории Конаковского муниципального района Тверской области. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть. В настоящее время в муниципальном образовании, как и в целом по Тверской области наблюдается повышение уровня автомобилизации, в связи с чем возникает проблема нехватки организованных парковочных мест, и, как следствие – необходимость принятия практических мер для ее решения.

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения.

Наличие припаркованного на проезжей части автотранспорта в зависимости от ширины проезжей части и планировочных особенностей улиц приводит к уменьшению пропускной способности улично-дорожной сети на 20-50%. Недостаток доступных мест постоянного хранения автомобилей влияет на безопасность жизнедеятельности населения (как с точки зрения сохранности автомобиля и его технического состояния, так и безопасности движения) и на экологическую безопасность городской среды (хранение автомобилей на тротуарах, газонах). Парковки, не соответствующие требованиям ГОСТ и СП, могут значительным образом влиять на режим движения и приводить к возникновению заторов. Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только повысить уровень безопасности дорожного движения и улучшить дорожно-транспортную ситуацию в целом за счет предотвращения процесса образования заторовых ситуаций, но и снизить социальную напряженность населения Конаковского района.

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом. В частности,

необходимо:

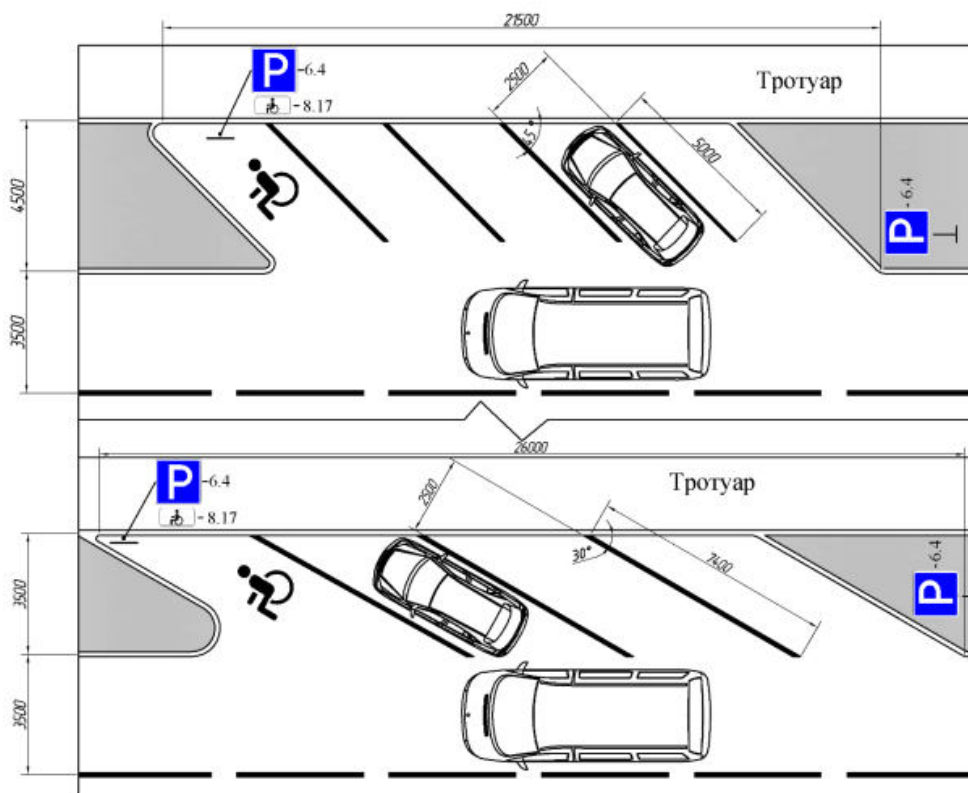
- планомерное увеличение числа парковочных мест вдоль улично-дорожной сети;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах, в том числе задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки;
- увеличение числа стоянок, путем стимулирования бизнеса к созданию стоянок;
- осуществлять ежегодную инвентаризацию парковочной сети и приведение ее к текущим реалиям. В качестве базового реестра возможно использование сводных результатов обследования, проведенного в п. 1.6 настоящей КСОДД;
- изменения градостроительных требований к застройщикам (введение дополнительных муниципальных нормативов на количество парковочных мест при строительстве многоквартирных домов и торгово-офисных центров).

При оценке требуемого количества машино-мест для хранения и парковки легковых автомобилей норму для каждого объекта капитального строительства следует принимать в соответствии с требованиями пункта 11.31 СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений, утвержденного приказом Минстроя России» от 30 декабря 2016 года и региональных и местных нормативов градостроительного проектирования. Для реализации обозначенных векторов развития, необходимо в приоритетном порядке осуществить следующие организационные мероприятия:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
- приведение в нормативное состояние существующего парковочного пространства (см. таблицу 1.6.1). В частности, в первую очередь необходимо произвести установку знаков 6.4 «Парковка (парковочное место)», осуществить нанесение разметки.

С целью уменьшения негативного влияния припаркованных автомобилей на условия движения транспортных средств и обеспечения безопасности движения пешеходов по тротуарам целесообразно организовывать заездные карманы (при наличии возможности) за счет тротуаров и газонов с расстановкой автомобилей под углом 45° и более к краю проезжей части. Пример организации парковки, прилегающей к проезжей части, представлен на рисунке 3.7.1.

Рисунок 3.7.1. Схема организации парковочного пространства (парковочного кармана)



НГП Тверской области, в которых четко обозначены требования к наличию парковочного пространства и к его проектированию. Так данными нормативами определяется следующее:

1. Жилая застройка должна быть обеспечена автостоянками (паркингами) для постоянного хранения легковых автомобилей, расположенными на расстоянии не более чем в 800 м от мест жительства автовладельцев. Допускается увеличивать дальность подходов к местам хранения легковых автомобилей для жителей кварталов с сохраняемой застройкой до 1500 м.

2. В пределах придомовых территорий следует предусматривать открытые площадки (гостевые автостоянки) для временного хранения (парковки) легковых автомобилей, удаленные от подъездов жилых зданий не более чем на 200 м.

Требуемое расчетное количество машино-мест для парковки легковых автомобилей на приобъектных стоянках у общественных зданий, учреждений, предприятий, вокзалов, на рекреационных территориях допускается определять в соответствии с рекомендуемой таблицей 3.7.1.

Таблица 3.7.1. Требуемое расчетное количество машино-мест для парковки легковых автомобилей на приобъектных стоянках

№ п/п	Объекты	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу
1	2	3	4
1	Административно-общественные учреждения, кредитно-финансовые и юридические учреждения	100 работающих	43
2	Промышленные предприятия	100 работающих	22
3	Дошкольные образовательные организации, общеобразовательные организации	1 объект	По заданию на проектирование
4	Больницы	100 коек	30
5	Поликлиники	100 посещений в смену	10
6	Предприятия бытового обслуживания	30 м <sup>2</sup> общей площади	10-15
7	Спортивные залы	100 мест	11
8	Стадионы с трибунами вместимостью более 500 зрителей	100 мест	5-8
9	Фитнес-клубы	100 посещений	5-10
10	Театры, цирки, кинотеатры, концертные залы, музеи, выставки	100 мест или единовременных посетителей	32
11	Парки культуры и отдыха	1 га	10
12	Торговые объекты с площадью торговых залов менее 200 м <sup>2</sup>	100 м <sup>2</sup> торговой площади	10
13	Торговые центры, универмаги, магазины с площадью торговых залов более 200 м <sup>2</sup>	100 м <sup>2</sup> торговой площади	15
14	Рынки	50 торговых мест	54
15	Рестораны и кафе общегородского значения, клубы	100 мест	32
16	Железнодорожные вокзалы	100 пассажиров дальнего следования, прибывающих в час «пик»	8-10
17	Автовокзалы	100 пассажиров, прибывающих в час «пик»	10
18	Зоны кратковременного отдыха (парки, объекты рекреации)	1 га	15-20



№ п/п	Объекты	Расчетная единица	Число машино-мест на расчетную единицу
1	2	3	4
19	Пляжи	100 одновременных посетителей	15-20
20	Лесопарки и заповедники	100 одновременных посетителей	22
21	Базы кратковременного отдыха	То же	32
22	Береговые базы маломерного флота	То же	32
23	Базы отдыха и санатории, санатории-профилактории, базы отдыха предприятий и туристические базы	100 отдыхающих и обслуживающего персонала	11
24	Гостиницы (туристические и курортные)	То же	15
25	Мотели и кемпинги	То же	По заданию на проектирование
26	Предприятия общественного питания, торговли и коммунально-бытового обслуживания в зонах отдыха	100 мест в залах или одновременных посетителей и персонала	22

3. При устройстве открытой автостоянки для парковки автомобилей на отдельном участке ее размеры определяются средней площадью, занимаемой одним автомобилем, с учетом ширины разрывов и проездов. Площадь участка для временной стоянки (парковки) одного автотранспортного средства следует принимать на одно машино-место, м<sup>2</sup>:

- легковых автомобилей – 25 (22,5 – при примыкании участков для стоянки к проезжей части улиц и проездов);
- грузовых автомобилей – 40;
- автобусов – 40;
- велосипедов – 0,9.

4. Допускается проектировать открытые наземные стоянки (гостевые автостоянки) для временного хранения автомобилей в пределах улиц и дорог, ограничивающих жилые микрорайоны (кварталы), и на специально отведенных участках вблизи зданий и сооружений, объектов отдыха и рекреационных территорий. Открытые наземные автостоянки проектируются в виде дополнительных полос на проезжей части и в пределах разделительных полос. Специальные полосы для стоянки автомобилей могут устраиваться вдоль основных проезжих частей местных и боковых проездов, жилых улиц, дорог в промышленных и коммунально-складских зонах, магистральных улиц с регулируемым движением транспорта.

Территория открытой автостоянки должна быть ограничена полосами зеленых насаждений шириной не менее 1 м, в стесненных условиях допускается ограничение стоянки сплошной линией разметки.

5. Территория автостоянки должна располагаться вне транспортных и пешеходных путей и обеспечиваться безопасным подходом пешеходов. Дальность пешеходных подходов от автостоянок для временного хранения (парковки) легковых автомобилей следует принимать не более:

1) до пассажирских помещений вокзалов, входов в места крупных учреждений торговли и общественного питания – 150 м;

2) до прочих учреждений и предприятий обслуживания населения и административных зданий – 250 м;

3) до входов в парки, на выставки и стадионы – 400 м.

6. Автостоянки для посетителей парков, садов, скверов следует размещать за пределами его территории, но не далее 400 м от входа и проектировать из расчета не менее 10 машино-мест на 1 га территории.

В целом на территории Конаковского муниципального района Тверской области дефицит парковочных мест для временного хранения выявлен у 46 объектов притяжения транспортных потоков и участков УДС района и составил 920 машино-мест. В таблице 3.7.2 приведены объекты притяжения ТП, у которых необходимо организовать дополнительные машино-места.

Таблица 3.7.2. Объекты притяжения транспортных потоков и участки УДС Конаковского района, у которых необходимо организовать дополнительные парковочные места для хранения автомобилей

<b>№ п/п</b>	<b>Муниципальное образование, населенный пункт</b>	<b>Наименование объекта, адресный ориентир</b>	<b>Тип парковки</b>	<b>Необходимо кол-во доп. машино-мест, ед.</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1	Сельское поселение Завидово, с. Завидово	Пункт общественного питания, ул. Ленинградская, д. 265	Парковочный карман	10
2	Сельское поселение Завидово, д. Мокшино	Пункт общественного питания, Ленинградское шоссе, д. 14	Парковочный карман	25
3	Сельское поселение Завидово, д. Мокшино	Около автобусной остановки, ул. Ленинградская, д. 8	Парковочный карман	20
4	Сельское поселение Завидово, д. Мокшино	Около жилищного массива, ул. Солнечная, д. 7-9	Придомовая парковка	30
5	Сельское поселение Завидово, д. Мокшино	Около автобусной остановки, пересечение ул. Солнечная и ул. Полевая	Придомовая парковка	20
6	Вахонинское сельское поселение, д. Вахонино	Вдоль 2-ого торгового проезда	Парковочный карман	30

<b>№ п/п</b>	<b>Муниципальное образование, населенный пункт</b>	<b>Наименование объекта, адресный ориентир</b>	<b>Тип парковки</b>	<b>Необходимо кол-во доп. машино-мест, ед.</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
7	Городское поселение поселок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Железнодорожная станция, западная сторона	Парковочный карман	10
8	Городское поселение поселок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Железнодорожная станция, восточная сторона	Парковочный карман	10
9	Городское поселение поселок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Предприятие торговли, Новозавидовский рынок	Парковочный карман	20
10	Городское поселение поселок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Предприятие торговли, ул. Победы, д. 2А	Парковочный карман	10
11	Городское поселение поселок Новозавидовский, пгт Новозавидовский	Около въезда в СНТ «Елочка», ул. Приморская	Парковочный карман	15
12	Городское поселение поселок Изоплит, пгт Изоплит	Около железнодорожного переезда, ул. Кировская	Парковочный карман	10
13	Городское поселение поселок Редкино, пгт Редкино	Предприятие торговли, ул. Пушкинская, д. 4	Парковочный карман	50
14	Городское поселение поселок Редкино, пгт Редкино	Железнодорожная станция, восточная сторона	Парковочный карман	20
15	Городское поселение поселок Редкино, пгт Редкино	Пункт медицинской помощи, ул. Гагарина, д. 14	Парковочный карман	20
16	Городское поселение поселок Редкино, пгт Редкино	Предприятие торговли, ул. Фадеева, д. 11	Парковочный карман	50
17	Дмитровогорское сельское поселение	Около паромной переправы в г. Дубну	Парковочный карман	30
18	Город Конаково	Около паромной переправы, ул. Зеленый бор	Парковочный карман	15

<b>№ п/п</b>	<b>Муниципальное образование, населенный пункт</b>	<b>Наименование объекта, адресный ориентир</b>	<b>Тип парковки</b>	<b>Необходимо кол-во доп. машино-мест, ед.</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
19	Город Конаково	Предприятия торговли, Торговый проезд, д. 3-11	Парковочный карман	40
20	Город Конаково	Дворец культуры, ул. Набережная, д. 25	Парковочный карман	30
21	Город Конаково	Ул. Васильковского, д. 2	Придомовая парковка	20
22	Город Конаково	Ул. Васильковского, д. 4	Придомовая парковка	20
23	Город Конаково	Ул. Васильковского, д. 10А	Придомовая парковка	15
24	Город Конаково	Ул. Васильковского, напротив д. 13	Придомовая парковка	20
25	Город Конаково	Конаковский ЗСК, ул. Промышленная, д. 1	Легковые	10
26	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Промышленная, д. 3	Парковочный карман	10
27	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Промышленная, д. 6	Парковочный карман	10
28	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Энергетиков, д. 19А	Парковочный карман	5
29	Город Конаково	Ул. Учебная, д. 2	Придомовая парковка	20
30	Город Конаково	Ул. Учебная, д. 9	Придомовая парковка	40
31	Город Конаково	Ул. Учебная, д. 21	Придомовая парковка	20
32	Город Конаково	Привокзальная площадь, д. 1/1	Парковочный карман	25
33	Город Конаково	Лодочная станция «Фрегат»	Парковочный карман	20
34	Город Конаково	Ул. Баскакова, д. 3	Парковочный карман	30
35	Город Конаково	Ул. Баскакова, д. 14	Парковочный карман	15
36	Город Конаково	Ул. Баскакова, д. 23-35	Парковочный карман	70
37	Город Конаково	Около автобусной остановки, ул. Строителей,	Парковочный карман	10

№ п/п	Муниципальное образование, населенный пункт	Наименование объекта, адресный ориентир	Тип парковки	Необходимо кол-во доп. машино-мест, ед.
1	2	3	4	5
		д. 4-6		
38	Город Конаково	Пересечение ул. Железнодорожная и ул. Правды	Парковочный карман	30
39	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 115	Парковочный карман	15
40	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 144	Парковочный карман	10
41	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 152	Парковочный карман	10
42	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 200	Парковочный карман	10
43	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 208	Парковочный карман	10
44	Город Конаково	Предприятие торговли, ул. Свободы, д. 212	Парковочный карман	10
45	Село Городня	Напротив ул. Ленинградская, д. 193	Парковочный карман	20
46	Село Городня	ул. Ленинградская, д. 14В	Парковочный карман	15

**Всего: 955**

По результатам анализа параметров размещения мест стоянки и остановки транспортных средств также выявлен недостаток парковочных мест для временного хранения грузового коммерческого транспорта вдоль федеральной автомагистрали М-10 «Россия» преимущественно у АЗС и объектов общепита. Необходимо проработать вопросы кратко-, средне- и долгосрочной стоянки прибывающих большегрузных автомобилей, ожидание погрузки/выгрузки у производственных и коммерческих организаций, хранение автомобилей в периоды вынужденного простоя или отдыха водителей. Для решения сложившейся ситуации необходимо организовать переговоры с собственниками предприятий по оборудованию мест стоянки и организации логистики с целью содействия в организации удобных парковочных мест для грузовых автомобилей, а также создания контроля и ограничений в местах стихийных автостоянок.

В рамках формирования единого парковочного пространства должны быть предусмотрены мероприятия, направленные на устранение выявленного дефицита. Учитывая степень влияния рассмотренных мероприятий уровень безопасности дорожного движения и дорожно-транспортную ситуацию в целом, реализацию обозначенных задач рекомендуется запланировать на краткосрочную перспективу.

Строительство перехватывающей парковки запланировано на долгосрочную

перспективу в ходе реализации проекта строительства современного транспортно-пересадочного узла на территории привокзальной площади г. Конаково, включающего в себя автостанцию, железнодорожную платформу, наземную и подземную автостоянки.

Организация дополнительного парковочного пространства позволит создать рациональную систему размещения парковочных мест, снизить количество нарушений правил парковки и повысить безопасность дорожного движения. В дальнейшем, для обеспечения нормального функционирования разрабатываемой схемы, следует в обязательном порядке усилить контроль за нарушением правил остановки и стоянки транспортных средств.

### **3.8. Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств**

Одной из важных мер для совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

- ограничение доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которое устанавливается руководящими документами ведомственного уровня;
- ограничение доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
- временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
- ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

На данный момент на территории Конаковского муниципального района Тверской области применяются все из перечисленных мер по введению временных ограничений или прекращений движения транспортных средств. Принимаемые меры согласуются с ОДМ 218.6.028-2017 «Методические рекомендации по введению временных ограничений или прекращению движения транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования федерального назначения в целях обеспечения безопасности дорожного движения».

Наиболее распространенным мероприятием по временному ограничению движения транспортных средств на территории района, является ограничение движения транспорта в пределах центра города Конаково, во время проведения массовых мероприятий, улице Торговый проезд в районе двух площадей, по улице Баскакова от светофора и вдоль дома 28 улице Энергетиков. В данном случае предусмотрено перенаправление движения транспорта по улице Учебной.

Кроме того, в Конаковском районе временное ограничение доступа на определенные территории является целесообразным и необходимым при проведении различных работ по обслуживанию и ремонту дорог, прокладке коммуникаций под дорожным полотном, а также в качестве оперативной меры для обеспечения безопасности участников дорожного движения в экстраординарных ситуациях. Выполнение работ должно производиться в соответствии с требованиями соответствующего законодательства. Иных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не планируется.

### **3.9. Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках, перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования**

**Реверсивное движение** – движение транспортных средств по одной или нескольким полосам, на которых направление движения может изменяться на противоположное.

Мероприятия по организации полного одностороннего движения на постоянной основе обычно применяют в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения в целом. Наиболее существенным преимуществом введения одностороннего движения является увеличение пропускной способности проезжей части и скорости движения в среднем на 10-12%. Другое достоинство одностороннего движения заключается в сокращении числа конфликтных точек и прежде всего в устранении конфликта встречных транспортных потоков. Иногда при организации одностороннего движения частично сохраняют встречное движение маршрутных автобусов или троллейбусов, осуществляя таким образом неполное (частичное) одностороннее движение.

Критерием целесообразности введения реверсивного (переменного) движения является систематическое превышение интенсивности транспортного потока какого-либо направления по сравнению со встречным более чем на 500 ед./ч, при общей интенсивности в час пик более 50 ед./ч на каждую полосу движения.

Согласно исследованиям, при грамотном введении реверсивного движения в час пик время проезда сложного участка сокращается на 30%, а общая скорость потока увеличивается на 10 км/ч. Однако, следует отметить, что наряду с положительным воздействием на пропускную способность дорог, участки дорог с реверсивным движением характеризуются повышенным риском возникновения аварийной ситуации, поэтому при организации данного метода ОДД необходимо уделять особое внимание безопасности дорожного движения.

Устройство реверсивного движения целесообразно в следующих основных случаях:

1. Согласно данным мониторинга, транспортные заторы являются периодическими и предсказуемыми на исследуемом участке УДС.

2. Разница в объеме транспортных потоков, двигающихся в противоположных направлениях, достигает, как минимум 25%. Следует отметить, что значения неравномерности основного и второстепенного направления на разных категориях улиц не одинаково. Там, где наблюдается мощный интенсивный поток ТС значение 25% является достаточным, для фиксации устойчивой неравномерности между потоками. При этом, на участках с умеренным движением значение 50% может быть низким для внедрения мероприятий по организации реверсивного движения.

3. Количество как минимум 2 полос для движения в направлении второстепенного потока. Введение реверсивного движения, необходимо рассматривать на участках УДС, где наблюдается маятниковое движение. Обычно это подходы к городам и магистральные улицы, связывающие спальные района города и городской центр.

В Конаковском муниципальном районе Тверской области по результатам натурного обследования интенсивности транспортных потоков затруднений в движении автомобильного транспорта выявлены только на федеральной автодороге М-10 «Россия». Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения,

интенсивность транспортных потоков не превышает 5500 приведенных единиц в час на федеральной автомагистрали и 2500 приведенных единиц в час на дорогах регионального и местного значения. Отсутствуют «маятниковые потоки» с ярко выраженной неравномерностью интенсивности по направлениям.

Введение **одностороннего движения** обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четко координируемого регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств, а также из-за увеличения числа полос, работающих в одном направлении, и появляется возможность разрешить временную стоянку автомобилей хотя бы на одной из крайних полос.

К основным недостаткам введения режима одностороннего движения можно отнести: перепробег автомобилей, увеличение транспортной нагрузки на городские магистрали и объездные дороги, значительное осложнение при пользовании маршрутным пассажирским транспортом из-за увеличения дальности пешеходных переходов, затруднение проезда в первое время после введения одностороннего движения.

Мероприятия по организации одностороннего движения обычно осуществляют в городах с развитой улично-дорожной сетью на параллельных улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и города в целом, а также на узких улицах с большим количеством паркующихся вдоль тротуаров автомобилей.

Улично-дорожная сеть в Конаковском муниципальном районе Тверской области развита на удовлетворительном уровне. В процессе натурного обследования не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта и систематического возникновения заторовых ситуаций, улично-дорожная сеть не перегружена. Таким образом, оснований для мероприятий по организации одностороннего движения на краткосрочную перспективу не выявлено.

В рамках выполнения настоящей КСОДД также производился анализ существующей организации дорожного движения, в том числе участков УДС г. Конаково с организацией одностороннего движения. На данный момент на территории города одностороннее движение организовано преимущественно в центральной части города по сети взаимодублирующих улиц.

Несмотря на то, что проведенное исследование не показало необходимости введения одностороннего движения на постоянной основе, тем не менее в практике оперативной организации движения следует прибегать к нему в некоторых случаях хотя бы временно при любой схеме УДС. Так, например, при ремонте автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения без временного введения одностороннего движения по отдельным магистралям, часто становится невозможным обеспечить достаточно быстрый и безопасный пропуск транспортных потоков.

В таком случае, обязательной для обеспечения безопасности при введении одностороннего движения является четкая и полная информация с помощью дорожных знаков. При разработке схемы организации одностороннего движения по двум соседним



параллельным улицам, не связанным непосредственно с магистральной сетью, образовывается возможность выбора двух вариантов направления движения. При этом сообщения между улицами будут в одном варианте осуществляться с правоповоротными маневрами, в другом – с левоповоротными. Выбор наилучшего варианта должен быть сделан с учетом сравнения степеней опасности всех конфликтных точек на пересечениях в зоне, охватываемой односторонним движением. Предпочтение должно быть отдано варианту с наименьшей суммарной степенью сложности пересечений, обеспечивающему большие удобства и безопасность для маршрутного пассажирского транспорта, и конечно пешеходов.

### **3.10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий**

Транспортная связность, или уровень развития транспортной инфраструктуры – один из наиболее важных факторов, который влияет на развитие городов и регионов в целом. Высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики муниципального района и повышению благосостояния населения.

Транспортная сеть города или муниципального образования должна обеспечивать высокую скорость, комфорт и безопасность передвижения между городскими районами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и всероссийской сети.

В общем виде понятие связности определяется как наличие альтернативных маршрутов проезда из одной точки сети в другую. Высокая степень связности УДС обеспечивает удобные для населения корреспонденции делового, социально-бытового и культурно-рекреационного назначения, а также оптимальное распределение трафика по сети и, соответственно, минимизацию задержек и экологических экстерналий. Низкая степень связности УДС всегда сопровождается значительными перепробегами транспорта, а также возникновением так называемых «узких мест», то есть критических сечений сети, становящихся точками формирования транспортных заторов.

Транспортная сеть муниципального образования должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами региональной и федеральной сетей. Кроме того, высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что способствует развитию экономики муниципального образования и повышению общего благосостояния населения.

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

- уменьшение перепробега транспортных средств;
- снижение нагрузки на федеральные и региональные автомобильные дороги при осуществлении местных корреспонденций;
- создание новых маршрутов движения транспорта, которые в случае перекрытия основного участка дороги могут использоваться в качестве дублирующего маршрута, что исключит полную парализацию дорожного движения.

В результате анализа условий дорожного движения не было выявлено значительных проблем со связностью дорожной сети Конаковского муниципального района Тверской

области. В настоящий момент, уровень связанности территорий внутри района и с соседними муниципальными образованиями достаточно высокий в связи с тем, что через Конаковский муниципальный район Тверской области проходят федеральные автомобильные дороги М-10 «Россия» и М-11 «Нева». Это способствует нормальному показателю уровня развития УДС на территории района.

Однако неудовлетворительное состояние отдельных участков дорожной сети, которые связывают Конаковский муниципальный район Тверской области с соседними муниципальными образованиями, сообщает о необходимости проведения работ по реконструкции и капитальному ремонту для приведения участков УДС в нормативное состояние.

Согласно выбранному варианту проектирования КСОДД, предусматриваются следующие мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, направленные на повышение транспортной и пешеходной связанности территорий; их список представлен в таблице 3.10.

Таблица 3.10. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Срок реализации, период
1	2	4	5
1	Реконструкция участка автомобильной дороги А-111 подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», км 0 – км 17 + 400 м	17,4	2028-2032
2	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к д. Трубицино»	1,3	2023-2027
3	Реконструкция автомобильной дороги «Редкино – Борцино», км 0 – км 6+300	6,3	2023-2027
4	Реконструкция подъезда к д. Архангельское проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово»	0,3	2033-2037
5	Реконструкция подъезда к д. Кабаново проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово»	0,7	2033-2037
6	Реконструкция подъезда к д. Демидово проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово»	1,2	2033-2037
7	Реконструкция подъезда к д. Вараксино проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово»	0,6	2033-2037
8	Капитальный ремонт автомобильной дороги «Конаково – Дулово – Высоково»	31,1	2033-2037

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Срок реализации, период
1	2	4	5
9	Реконструкция автомобильной дороги «Редкино – Озерки»	4,64	2023-2027
10	Реконструкция а/д «Вахонино – Городище – Шоша»	5	2023-2027
11	Капитальный ремонт а/д «Новошино – 2-е Моховое – Вахонино»	около 5	2033-2037
12	Реконструкция автомобильной дороги «Глинники – Бабня»	4,7	2033-2037
13	Реконструкция а/д ул. Ольховая в с. Завидово	0,2	2023-2027
14	Реконструкция а/д ул. Солнечная в д. Мокшино	1,9	2023-2027
15	Реконструкция участков УДС городского поселения поселок Новозавидовский	21,4	2023-2027
16	Реконструкция участков УДС городского поселения поселок Козлово (ул. Дачная, ул. Пушкинская, ул. Рабочая, ул. Садовая, ул. Первомайская, ул. Северная, ул. Стадиона, ул. Южная)	около 5,4	2023-2027
17	Ремонт а/д «Городня – Редкино – Стариково» в Конаковском районе на участке км 10 + 000 – км 15 + 000	5	2023-2027
18	Реконструкция проспекта Ленина, ул. Баксакова, ул. Строителей, ул. Революции, ул. Кооперативная, ул. Гоголя, ул. Чапаева, ул. Октябрьская ул. Лиговка от ул. Октябрьская до ул. Баскакова, ул. Весенняя, ул. Зеленая	около 10,1	2023-2027
19	Реконструкция участков УДС пгт Редкино	15,4	2028-2032
20	Реконструкция участков УДС пгт Озерки	10,5	2028-2032
21	Капитальный ремонт автомобильной дороги межмуниципального значения «Архангельское – Кувалдино» на участке км 0 + 000 – км 6 + 100	6,1	2023-2027
22	Ремонт автомобильной дороги «Вахонино – Свердлово» на участке км 0+000 – км 4+600	4,6	2023-2027
23	Ремонт автомобильной дороги «Свердлово – Плоски – Энергетик» на участке км 0+000 – км 5+300	5,3	2023-2027
24	Капитальный ремонт автомобильной дороги «Городня – Редкино – Стариково»	около 15	2033-2037

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Срок реализации, период
1	2	4	5
25	Капитальный ремонт автомобильной дороги «Дмитрова Гора – Тарлаково»	7	2028-2032
26	Капитальный ремонт автомобильной дороги «Конаково – Правый берег р. Волга»	1,9	2028-2032
27	Капитальный ремонт автодороги «Юрьево-Девичье – левый берег р. Волга»	около 4,8	2028-2032
28	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Вахонинского сельского поселения	около 10	2023-2037
29	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Селиховского сельского поселения	около 10	2023-2037
30	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Ручьевского сельского поселения	около 5	2023-2037
31	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Завидовского сельского поселения	около 5	2023-2037
32	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городенского сельского поселения	около 10	2023-2037
33	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Первомайского сельского поселения	около 7	2023-2037
34	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Юрьево-Девичьевского сельского поселения	около 7	2023-2037
35	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городского поселения п. Радченко	4,0	2023-2027
36	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городского поселения п. Изоплит	14,0	2023-2027
37	Капитальный ремонт автодороги до д. Коровино	3,3	2028-2032
38	Капитальный ремонт автомобильных дорог в пгт Изоплит	8,5	2023-2027
39	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городского поселения п. Редкино	10,0	2023-2027
40	Капитальный ремонт автомобильных дорог в п. Озерки	6,7	2023-2027
41	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных работ общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования	не менее 20	2033-2037

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Срок реализации, период
1	2	4	5
42	Капитальный ремонт моста через ручей, расположенного на автодороге д. Архангельское – д. Спиридово на расстоянии 2245,86 м от д. Спиридово Дмитровогорского сельского поселения	менее 0,1	2033-2037

### 3.11. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют важное значение для удобства населения. Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт, как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Развитие МПТ не только выдвигает ряд задач перед специалистами по организации движения, но оказывает весьма существенное влияние на весь процесс дорожного движения. Четкая работа МПТ позволяет сократить пользование индивидуальными автомобилями в первую очередь для трудовых поездок и этим снизить загрузку УДС. Таким образом, грамотная организация пассажирских перевозок и сокращение времени движения подвижного состава на маршрутах являются в настоящее время глобальным вопросом для организации всего городского движения.

Маршрутная система пассажирского транспорта должна отвечать следующим основным требованиям:

- соответствовать пассажиропотоку по направлениям и обеспечивать такое принудительное распределение его по сети, при котором наилучшим образом обеспечивалась бы прямолинейность поездок пассажиров, минимальное время и полное соответствие интенсивности движения пропускной способности всех участников транспортной сети;
- возможность работы с минимальным мешающим влиянием на жизнедеятельность обслуживаемой территории;
- обеспечивать реализацию максимальной расчетной технической и эксплуатационной скоростей подвижного состава, возможность ее повышения за счет реорганизации движения, гибкого регулирования с помощью средств современной вычислительной техники и проведения других мероприятий по совершенствованию системы организации движения.

В Конаковском муниципальном районе Тверской области применяется комбинированный режим движения маршрутного транспорта, доказывающий свою эффективность. Такой режим движения предполагает рациональное использование подвижного состава и труда водителей, снижение затрат времени пассажирами на перевозки и предусматривает изменения в расписании движения маршрутных транспортных средств в зависимости от дней недели (рабочие или выходные) и в различные

периоды суток.

Подвижной состав МПТ, проходящего по территории района, состоит из ТС, относящихся, в основном, к транспортным средствам категории М2 и М3. К транспортным средствам категории М2 относятся ТС, используемые для перевозки пассажиров и имеющие помимо места водителя более 8 мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 тонн. Категория М3 – транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 тонн.

На расчетный срок в Конаковском районе планируется обеспечить регулярным автобусным сообщением (не реже раза в сутки) все населенные пункты района с населением более 100 чел. с районным центром. Кроме того, предусматривается создание дополнительных сезонных маршрутов автобусов общего пользования в связи с потенциальным ростом транспортной мобильности населения. Также планируется на долгосрочную перспективу с развитием сети автобусных маршрутов рассмотреть возможность расширения автобусного парка.

В связи с имеющимся резервом пропускной способности дорожной сети Конаковского муниципального района Тверской области на большей части дорог и улиц, по которым проходят маршруты общественного транспорта, организация приоритета проезда ОТ в районе не требуется.

В ходе анализа данных, полученных при проведении натурных обследований, была выявлена недостаточная оснащенность остановочных пунктов общественного транспорта в пределах 40%. В первую очередь, необходимо решить проблемы нехватки наружного электроосвещения и отсутствия посадочных площадок, совмещенных с остановочными пунктами на автомобильных дорогах регионального и местного значения, несколько позже – проблему отсутствия автобусных павильонов в г. Конаково и прочих населенных пунктах.

На неполную доступность общественного транспорта влияет существующий уровень развития УДС Конаковского района, так как ряд участков УДС района не пригоден для движения общественного транспорта. В рамках настоящей КСОДД будут рассмотрены мероприятия по строительству новых и реконструкции существующих участков УДС, в том числе для обеспечения возможности движения общественного транспорта.

Организация заездных карманов в пределах остановочных пунктов позволит повысить безопасность и эффективность работы отдельных участков УДС. Перечисленные мероприятия позволят повысить качественные показатели обслуживания пассажиров, привлекательность общественного транспорта, снизить отрицательное воздействие транспорта на окружающую среду.

Важным моментом в улучшении качества обслуживания пассажиров является обустройство остановочных пунктов. Так в рамках настоящей КСОДД предлагается приведение существующей инфраструктуры общественного транспорта к нормативному состоянию, в частности обустройство ООТ в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» и СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», согласно с выявленными в ходе анализа недостатками. Требуется их комплексное благоустройство, оборудование указателями, определяющими место остановки различных типов транспортных средств и очередность посадки пассажиров, оснащение электронными информационными табло. Автобусные остановки, расположенные на территории Конаковского района, должны

соответствовать требованиям ОСТ 218.1.002-2003.

Дорожные знаки, установленные на автобусных остановках, должны быть выполнены и установлены по п. 5 ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 г. № 121-ст) (ред. от 09.12.2013 г.), которые размещают по п. 5 ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Перечень мероприятий по приведению остановочных пунктов в нормативное состояние в Конаковском муниципальном районе Тверской области представлен в таблице 3.11.

Таблица 3.11. Перечень мероприятий по приведению остановочных пунктов в нормативное состояние

№ п/п	Наименование мероприятия	Количество, ед.	Срок реализации, период
1	2	3	4
1	Установка/замена автобусного павильона (УДС крупных населенных пунктов, в первую очередь, г. Конаково)	не менее 28	2023-2027
2	Строительство посадочной площадки (автомобильные дороги регионального значения, УДС крупных населенных пунктов)	не менее 22	
4	Устройство заездных карманов (автомобильные дороги регионального и местного значения)	не менее 12	
4	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса» (в соответствии с актуальными данными на каждом остановочном пункте в районе)	не менее 12	
5	Устройство линий наружного электроосвещения (автомобильные дороги регионального значения)	не менее 19	
6	Организация пешеходного перехода, совмещенного с остановочным пунктом (автомобильные дороги регионального и местного значения, УДС всех населенных пунктов)	не менее 34	

Также на остановочных пунктах общественного транспорта, расположенных на дорогах федерального и регионального значения, необходимо провести мероприятия по обустройству подходов основных потоков пассажиров к остановочным пунктам в пределах боковой видимости. На маршрутах, проходящих через транзитный коридор вдоль федеральной автомагистрали, необходимо производить высадку пассажиров строго на

установленных настоящей КСОДД остановочных пунктах.

В соответствии с действующими требованиями необходимо провести капитальный ремонт и точечно реконструкцию автомобильных дорог местного значения, по которым осуществляются регулярные пассажирские перевозки, с доведением их параметров до нормативных.

В рамках улучшения пассажирообслуживания предлагается выполнение следующих требований:

- пунктов 8.4.9-8.4.14 «СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения». Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001»;

- Приказа Минтранса России от 1 декабря 2015 г. № 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи»;

- пунктов 7.3.1-7.3.16 ОДМ 218.2.007-2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства»;

- пункта 3.1.9 ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

Реализация планируемых мероприятий в будущем приведет к повышению уровня удобства, качества и безопасности работы общественного транспорта.

### **3.12. Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации**

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения ТС на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках транспортной сети муниципальных образований с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

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

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети,



соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке из различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков, которые подразделяются на три основных вида: автоматический, полуавтоматический и ручной.

Применяя автоматический способ сбора информации об интенсивности транспортных потоков, используют транспортные детекторы. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме того, детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

При сборе информации о состоянии дорожного движения полуавтоматическим способом широко используется видеосъемка дорожной ситуации в ключевых узлах УДС с последующей камеральной обработкой видеоматериалов.

Ручной способ сбора информации основан на замерах интенсивности транспортного потока вручную учетчиками.

После сбора всю полученную информацию о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории муниципального образования необходимо систематизировать и сформировать массив данных.

Для достижения высокого уровня мониторинга дорожной ситуации все работы по сбору информации о параметрах транспортных потоков необходимо проводить регулярно с учетом динамически меняющейся ситуации на УДС. Для каждого показателя должна быть разработана структура базы данных хранения информации, условия доступа к ней. Такой подход позволяет создать компактную базу по хранению основных параметров транспортных потоков и с минимальными затратами производить ее актуализацию на любой расчетный период. В качестве оптимального варианта организации базы данных о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории муниципального образования может быть предложен положительно зарекомендовавший себя на практике Программный комплекс «Титул-2005».

Полученную систематизированную информацию далее можно использовать для отслеживания динамики изменения интенсивности транспортных потоков, прогнозирования времени движения транспортных средств и оптимизации управления транспортными потоками.

В целях обеспечения соответствия уровня организации дорожного движения дорожным условиям транспортной сети мероприятия по текущему учету и анализу дорожного движения рекомендуется осуществлять регулярно с периодичностью не реже одного раза в год. Практика подобных мероприятий в РФ показывает, что они должны

проходить в периоды май-июнь или сентябрь-октябрь. Замеры должны осуществляться один раз в будний и один раз в выходной день.

В целях определения необходимости внесения существенных изменений в схемы ОДД, рекомендуется периодическое проведение комплексных масштабных мероприятий по анализу дорожного движения с периодичностью не реже одного раза в три года, либо по результатам завершения крупных проектов по строительству объектов транспортной инфраструктуры. Эти работы должны выполняться очень тщательно и качественно, так как неточная информация может привести к грубым ошибкам. Обследования особенно важны в условиях ограниченного финансирования, так как позволяют наметить наиболее экономичную и эффективную программу работ по улучшению условий движения и очередность этих работ. Работы могут быть направлены как на выбор простейших мероприятий по повышению безопасности движения, так и на разработку рекомендаций по полной реконструкции автомобильной дороги.

При проведении комплексных масштабных мероприятий по анализу дорожного движения повышенные требования предъявляются к подготовительному этапу работ, где кроме организационных мероприятий (уточнение программы обследования, объемов и сроков проведения работ, комплектование состава экспедиции, подготовка оборудования и т.д.) необходимы сбор и анализ значительного объема основной исходной информации о социально-экономической характеристике муниципального образования и направлениях муниципальной политики в сфере транспорта и дорожной деятельности, в том числе данных о дорожно-транспортных происшествиях за последние 3-5 лет с привязкой к километражу и выделением количества происшествий по дорожным условиям. В результате подготовительных работ формируется программа второго (полевого) этапа работ, составляется перечень ключевых транспортных узлов, который может корректироваться в процессе согласования с Администрацией Конаковского района Тверской области.

Условия и порядок проведения указанных мероприятий устанавливаются нормативно-правовым актом местного самоуправления.

Как указывалось ранее, информация о параметрах и характеристиках транспортных и пассажирских потоков на территории муниципального образования является основой для разработки документации по организации дорожного движения, которую Минтранс РФ определяет как документацию, содержащую инженерно-технические, технологические, конструктивные, экономические, финансовые и иные решения (мероприятия) по организации дорожного движения, разрабатываемую с учетом документов территориального планирования и планировки территорий.

Статья 21 Федерального Закона № 196-ФЗ устанавливает, что мероприятия по организации дорожного движения осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог (пункт 1 статьи 21). Кроме того, пункт 2 указанной статьи определяет, что разработка и проведение данных мероприятий осуществляются в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации на основе проектов, схем и иной документации, которые утверждаются в установленном порядке.

Таким образом, к документации по ОДД относятся КСОДД и ПОДД. Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения утверждены Приказом Минтранса РФ № 274 от 30.07.2020 г. В целях проектной реализации КСОДД и (или) корректировки отдельных ее предложений, либо в качестве самостоятельного документа без предварительной разработки КСОДД разрабатываются проекты организации дорожного движения – ПОДД. В соответствии с техническим заданием после разработки все отчетные материалы передаются исполнителем заказчику для утверждения и последующего хранения согласно внутренним нормативам хранения документации. В случае необходимости выполнения работ по актуализации и корректировке КСОДД, документация передается исполнителю в установленном регламентом порядке для выполнения работ согласно заключенному договору (контракту).

Департаментом обеспечения безопасности дорожного движения МВД России совместно с Федеральным дорожным агентством был создан «Порядок разработки и утверждения проектов организации дорожного движения на автомобильных дорогах», который для практического применения был оформлен в виде совместного Письма Департамента (от 02.08.2006 г. № 13/6–3853) и Агентства (от 07.08.2006 г. № 01-29/5313). Пункт 7 Порядка обязывает Заказчика ПОДД после получения документации от разработчика своевременно вносить в нее изменения, связанные с введением в действие новых нормативных документов. Пункт 8 этого документа устанавливает, что внесение изменений в утвержденные ПОДД производится и переутверждается не реже, чем один раз в три года. Предыдущие ПОДД должны храниться у заказчика и в подразделениях ГИБДД в соответствии с внутренними нормативами хранения документации.

На момент разработки настоящей КСОДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения Конаковского муниципального района Тверской области на большинстве участков дорог проведена паспортизация в соответствии с «Типовой инструкцией по техническому учету и паспортизации автомобильных дорог общего пользования» (ВСН 1-83) и правилами диагностики и оценки состояния автомобильных дорог ОДМ 218.4.039-2018, однако проекты организации дорожного движения в большинстве своем являются устаревшими и (или) неактуальными.

Таким образом, в части разработки, корректировки и актуализации документации по ОДД в Конаковском муниципальном районе Тверской области предлагается запланировать следующие мероприятия:

- корректировка (актуализация) настоящей КСОДД ориентировочно в 2028 и 2033 годах;
- разработка (актуализация) ПОДД на дороги местного значения Конаковского муниципального района Тверской области протяженностью 702,1 км в течение 2023-2024 гг.;
- корректировка ПОДД на дороги местного значения Конаковского муниципального района Тверской области протяженностью 702,1 км в 2026, 2029, 2032, 2035 годах.

### **3.13. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

Правильная организация информирования участников движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения дает возможность водителям быстрее принимать решения при выборе маршрута, а также

позволяет строить оптимальные маршруты движения, что помогает исключить перепробеги и нагрузку на улично-дорожную сеть. Качественная информационная система позволяет также осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

Система маршрутного ориентирования участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения;
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов (как на самих улицах, так и на магистралях при пересечении с ними), в том числе таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки для маневрирования;
- быстрый и эффективный проезд транзитного транспорта (по кратчайшему маршруту);
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения;
- соблюдение общих правил размещения знаков и информации на транспортной сети территории.

Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» наделяет полномочиями по информационному обеспечению пользователей автомобильных дорог общего пользования властные органы всех уровней – от федерального до местного.

Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в РФ техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Технический регламент Таможенного Союза № ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» к требованиям безопасности автомобильных дорог и дорожных сооружений на них при их эксплуатации относит мероприятия, направленные на создание безопасных условий перевозки грузов и пассажиров по автодорогам, в том числе путем:

- организации дорожного движения с использованием технических средств;
  - своевременного информирования участников дорожного движения об изменениях в организации движения.
- Регламент устанавливает в качестве одного из основных требований безопасности для технических средств организации дорожного движения следующее: местоположение соответствующих дорожных знаков должно обеспечивать своевременное информирование водителей транспортных средств и пешеходов об изменениях дорожных условий и допустимых режимах движения.

ГОСТ Р 50597-2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» в разделе 6.2 «Дорожные знаки» устанавливает, что автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов должны быть оборудованы дорожными знаками в соответствии с утвержденной в установленном порядке дислокацией. Дорожные знаки должны быть изготовлены по ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» и размещены по ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный

стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Принципы размещения знаков маршрутного ориентирования определяются согласно категориям дорог и улиц населенных пунктов. Необходимость дифференцированного подхода к информационному обеспечению на улично-дорожной сети исходя из категории диктуется особенностями планировочных условий прохождения дорог и улиц, а также интенсивностью транспортных потоков.

Одним из основных требований к знакам маршрутного ориентирования является необходимость и достаточность сообщаемых ими сведений, так как их недостаточность влечет за собой ошибки в выборе маршрутов движения, а избыточность – к лишним экономическим затратам и информационной перегрузке. Информационное обеспечение охватывает направления и объекты всех уровней. Состав дорожной информации на знаках маршрутного ориентирования определяется соответственно типу направления в целом, типу рассматриваемого пересечения и типу знака маршрутного ориентирования.

Информация, размещенная на знаках маршрутного ориентирования, должна иметь два иерархических уровня:

I уровень – предоставляет информацию о направлениях федерального и регионального значений для транзитного движения транспорта;

II уровень – предоставляет информацию о направлениях местного значения.

По результатам натурного обследования установлено, что в настоящий момент на территории муниципального образования система информационного обеспечения участников дорожного движения находится на достаточно низком уровне, требует развития информирования водителей о возможных маршрутах движения, отмечен недостаток указателей социально-значимых объектов, знаков направления по оптимальным маршрутам следования, в неудовлетворительном состоянии находятся около 25% информационных знаков от общего количества на УДС Конаковского района. Для более точной и детальной информации необходима актуализация ПОДД в каждом населенном пункте муниципального образования.

Система информационного обеспечения участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения;
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов, в том числе таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования;
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения.

Информационно-указательные знаки индивидуального проектирования с информацией об объектах притяжения водителей размещают в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019 и вносят в проекты организации дорожного движения.

В рамках настоящей КСОДД, с целью повышения информационного обеспечения участников дорожного движения на территории города Конаково, предлагается проработка системы маршрутного ориентирования.

Предлагаемая в рамках настоящей КСОДД система маршрутного ориентирования направлена на решение следующих задач:

- снижение перепробегов транспортных средств при движении к основным объектам притяжения, расположенным на территории города Конаково;

- повысить безопасность дорожного движения на территории Конаковского района.

С целью отведения транзитных транспортных потоков от центральной части города Конаково в рамках настоящей КСОДД предусмотрено создание системы маршрутного ориентирования на существующей УДС. Так для проходящего транзитного транспорта, в пределах маршрутов его движения, целесообразно размещать информацию о населенных пунктах, объектах сервиса, торговых центрах общегородского значения.

Для внешнего транспорта, направленного в город Конаково, в частности в его центральную часть, предлагается разработка системы маршрутного ориентирования, направленного к основным центрам тяготения, а именно к крупным торговым центрам общегородского значения, административно-деловым центрам, объектам социального значения, объектам здравоохранения.

В связи с вышеизложенным, рекомендуется запланировать на ближайшую перспективу проведение следующих мероприятий:

1) совершенствование системы маршрутного ориентирования, помогающей водителям четко ориентироваться, избегать ошибок в выборе направления движения. В качестве базовых мер по данному направлению рекомендуется:

- установка дополнительных знаков 6.10.1, 6.10.2 «Указатели направления» на подъезде к характерным пересечениям, в том числе для указания туристических объектов (пример исполнения на рисунках 3.13.1, 3.13.2);

Рисунок 3.13.1. Пример информационной таблички

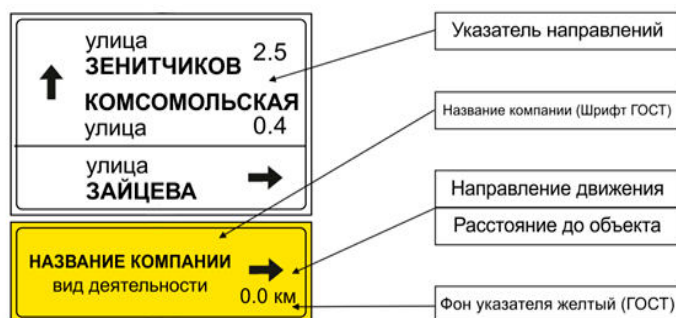
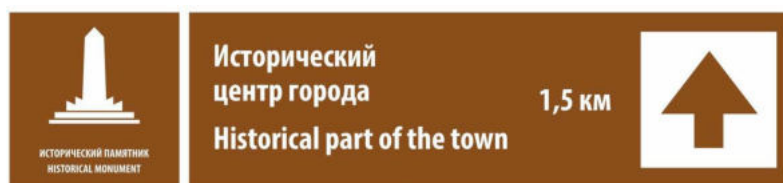
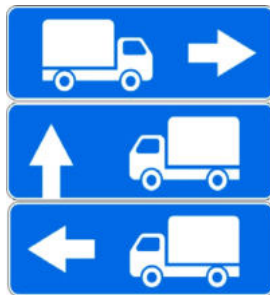


Рисунок 3.13.2. Пример информационной таблички



- установка дорожных знаков дополнительной информации 6.15.1-6.15.3 (рисунок 3.13.3). Поскольку осуществление данного типа мероприятий неразрывно связано с проработкой вопросов по организации движения грузового транспорта, конкретный перечень знаков и мест их установки рассмотрен в п. 3.14 настоящей КСОДД;

Рисунок 3.13.3. Знак дополнительной информации 6.15.1-6.15.3



- установка знаков индивидуального проектирования (ЗИП) в местах с высоким риском ДТП, предупреждающих об аварийно-опасных участках (пример исполнения на рисунке 3.13.4);

Рисунок 3.13.4. Пример информационного щита



2) информирование участников о работающих комплексах автоматической видеofиксации нарушений, и в частности:

- для информирования водителей о возможности фиксации нарушений ПДД передвижными комплексами при въезде на территорию муниципального района, где используются данные меры применяется установка знаков индивидуального проектирования (ЗИП) «Внимание ведется автоматическая фото- и видеofиксация нарушений ПДД», на которых наносится изображение таблички 8.23 «Фотовидеofиксация» по ГОСТ Р 52290-2004 с информацией о контролируемых условиях и режимах движения (рисунок 3.13.5). При этом щиты устанавливаются в населенном пункте от 50 м до 100 м перед зоной контроля ТСАФ, вне населенного пункта – от 150 м до 300 м, с обеспечением их видимости с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения.

Рисунок 3.13.5. Информационный щит о режиме фото- и видеofиксации ПДД



3) размещение на остановочных пунктах информации о виде регулярных перевозок пассажиров и багажа, расписании, времени начала и окончания движения транспортных средств по соответствующему маршруту, наименование, адрес и контактные телефоны органа, осуществляющего контроль за регулярными перевозками пассажиров и багажа.

Кроме того, с целью повышения уровня информированности граждан предлагается на официальном сайте Конаковского муниципального района Тверской области в разделе, посвященном транспорту и дорогам, регулярно актуализировать информацию о дорожном движении.

Реализация всех вышеуказанных в пункте мероприятий при сравнительно незначительных вложениях позволит повысить уровень информационной обеспеченности жителей и гостей Конаковского района.

### **3.14. Мероприятия по организации пропуска транзитных и (или) грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств**

Прохождение транзитного транспорта по территории населенных пунктов создает дополнительную нагрузку на УДС, что, в свою очередь, сказывается на качестве покрытия проезжей части дорог и экологической ситуации.

В общем составе транспортных потоков выделяются транзитные транспортные средства (ТС), которые оказывают существенное влияние на основные параметры ДД и дорожно-транспортную ситуацию:

- увеличение интенсивности движения на УДС поселений;
- увеличение средней задержки ТС;
- повышение загазованности воздушного бассейна УДС;
- повышение уровней транспортного шума на улицах;
- повышение рисков ДТП.

К важнейшим факторам среды обитания человека, характеризующим санитарно-эпидемиологическое благополучие населения, относится атмосферный воздух. Весомую роль в загрязнении атмосферного воздуха в Конаковском муниципальном районе Тверской области играет автомобильный транспорт. Выбросы выхлопных газов автотранспорта ухудшают условия проживания населения и оказывают неблагоприятное воздействие на здоровье людей.

Наиболее подвержены загрязнению атмосферного воздуха территории, расположенные вблизи автодороги федерального значения М-10 «Россия», а именно по причине круглосуточного прохождения значительного потока транзитных транспортных средств по улично-дорожной сети следующих населенных пунктов: с. Завидово, д. Шорново, д. Мокшино, д. Безбородово, д. Старое Мелково, пос. Новомелково, с. Городня. Согласно проведенным натурным исследованиям, доля транзитных ТС для разных участков дорожной сети Конаковского района может колебаться от 20% до 80% от общего транспортного потока. Весомую часть транзитных ТС составляют грузовые ТС (ГТС), являющиеся источниками повышенных уровней шума и загазованности.

Кардинальным мероприятием по организации пропуска транзитных ТС является строительство и использование скоростных автомобильных дорог, пролегающих вне границ населенных пунктов, т.е. автодорог, доступ на которые возможен только через



транспортные развязки (разноуровневые, круговое движение) или регулируемые перекрестки, на проезжей части которых запрещены остановки и стоянки ТС, а также которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки ТС.

К важным мероприятиям относятся разделение движения ТС на однородные группы, выделение на УДС населенного пункта транзитного транспорта из общих потоков автоматическими средствами дорожного мониторинга и регулирования, направление их по кратчайшим маршрутам выезда из населенных пунктов.

Правовые акты, руководящие и нормативные документы, регламентирующие организацию пропуска транзитных ТС на данный момент, отсутствуют.

Транзитные пути по территории Конаковского района проходят в черте границ по участкам улично-дорожной сети следующих населенных пунктов:

- город Конаково: ул. Свободы (легковые ТС), ул. Первомайская (грузовые ТС), ул. Новая, ул. Белавинская, ул. Гоголя, ул. Чапаева, ул. Октябрьская;
- пгт Редкино: ул. Гагарина, ул. Академическая, ул. Лермонтово, ул. Садовая, ул. Правды, ул. Пушкинская;
- пгт Новозавидовский: Березовая аллея;
- пгт Козлово: ул. Дмитрия Обушева, ул. Доринская;
- д. Мокшино: ул. Солнечная;
- пос. Озерки: ул. Победы, ул. Комсомольская;
- пгт Изоплит: ул. Кировская;
- с. Завидово: ул. Ленинградская;
- с. Городня: Ленинградское шоссе;
- с. Селихово: ул. Советская;
- пгт Радченко: Ленинградское шоссе;
- д. Старое Мелково: ул. Ленинградская;
- с. Дмитрова Гора: ул. Кимрская;
- д. Вахонино: 2-й Торговый проезд;
- д. Сажино: ул. Центральная, ул. Светлая;
- д. Гаврилково: ул. Центральная;
- д. Шорново: Ленинградское шоссе;
- д. Белавино: а/д 28 ОП РЗ 28К-0746 «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково»;
- д. Селиверстово: ул. Ленинская;
- д. Клещево: ул. Центральная;
- пос. Текстильщик: ул. Красная;
- д. Дорино: а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 Россия» к государственному комплексу «Завидово»;
- д. Юрьево: а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 Россия» к государственному комплексу «Завидово»;
- д. Безбородово: Ленинградское шоссе;
- с. Дмитрова Гора: ул. Кимрская.

В ходе анализа транспортной инфраструктуры города Конаково, было выявлено, что инфраструктура внешних обходных дорог города на сегодняшний день в принципе не развита, что делает проблемой прохождение внешних потоков транзитных транспортных средств по участкам УДС города, в том числе его центральной части.

В долгосрочной перспективе в рамках документов территориального планирования и настоящей КСОДД, предлагается развитие внешних обходов города в восточной и южной частях города Конаково, а именно строительство грузовой (объездной) автодороги на территории восточной промышленной зоны (восточнее железной дороги) от ул. Белавинская до железнодорожного переезда в районе ГРЭС, что позволит отвести основную массу внешних транзитных транспортных потоков от территории города.

Конкретные места установки дорожных знаков учитываются при разработке или актуализации проектов организации дорожного движения для участков УДС города Конаково. Внутренние транзитные транспортные потоки, характерные для отдельных частей города, в краткосрочной перспективе до 2027 года, ввиду отсутствия крупных мероприятий по развитию связности территорий, сохранятся. По мере ввода в строй отдельных участков объездной автодороги и городских магистралей планируется корректировать существующие схемы движения междугородних, пригородных и городских автобусов.

Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных потоков на территории Конаковского муниципального района Тверской области также включают в себя рекомендации на средне- и долгосрочную перспективу вдоль федеральной автодороги М-10 «Россия» на территории населенных пунктов (с. Завидово, д. Шорново, д. Мокшино, д. Безбородово, д. Старое Мелково, пос. Новомелково, пгт Радченко, с. Городня), в которых планируется рассмотреть установку акустических защитных экранов в соответствии с ГОСТ 32957-2014 и барьерных ограждений в соответствии с ГОСТ 26804-2012.

Движение транспортных средств, перевозящих опасные, крупногабаритные и тяжеловесные грузы, согласно Федерального закона № 257-ФЗ от 08.11.2007 г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», на дорогах общего пользования допускается только при наличии специальных разрешений. Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом определяются в соответствии с ГОСТ Р 57478-2017 и ГОСТ Р 57479-2017 и содержат виды, маркировки и основные условия перевозки опасных веществ автомобильным транспортом, а также общие требования по обеспечению безопасности при их транспортировке. Маршруты движения ТС, перевозящих опасные грузы, проходят по автомобильным дорогам федерального и регионального значения.

Ограничения или запрет движения транспортных средств, перевозящих опасные грузы, вводятся строго при следующих условиях:

- без оформления распорядительного акта при аварийных ситуациях на автомобильных дорогах из-за ДТП или технологических авариях, при предупреждении и ликвидации чрезвычайных и иных ситуаций, когда необходимо срочное реагирование соответствующих служб и минимизация ущерба здоровью людей и имуществу;

- заблаговременно посредством Федеральных законов при проведении длительных массовых мероприятий или создании крупных инфраструктурных или строительных проектов для минимизации рисков ущерба здоровью массовому количеству людей и экономическим показателям проектов – в данном случае имеется возможность заблаговременно согласовать и внедрить изменения в схемы организации дорожного движения, действующие в дальнейшем в течение длительного продолжения времени;

- посредством распоряжений местных органов власти, дорожных органов, ГИБДД, МЧС в остальных случаях, включая согласование и внедрение изменения в схемы

организации дорожного движения, действующие в дальнейшем в течение короткого отрезка времени.

На данный момент на территории города Конаково сформирован грузовой транспортный каркас в пределах следующих участков УДС: ул. Первомайская, ул. Новая, ул. Строителей и ул. Белавинская. На территории города имеется запрет на движение грузовых транспортных средств, в том числе осуществляющих перевозку опасных грузов по территории города.

Анализ существующего запрета движения грузовых транспортных средств, перевозящих опасные грузы, а также размещения объектов их притяжения показал, что возможные пути следования грузовых транспортных средств в полной мере обеспечивают подъезды к объектам их притяжения.

Мероприятия по организации грузового транспортного каркаса города и введению временного ограничения движения грузовых транспортных средств, в том числе осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, заключаются в установке ТСОДД ограничивающих и контролирующих их движение на территории города, в том числе установку знаков 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» и 8.5.4 «Время действия».

Конкретные места установки дорожных знаков учитываются при разработке или актуализации проектов организации дорожного движения для участков УДС города Конаково. Реализация нового грузового транспортного каркаса на территории города Конаково потребует развития дополнительной инфраструктуры для грузового транспорта, в частности организация парковок. Вывод транзитных потоков грузового транспорта предполагается на проектируемые южный и восточный обходы города.

### **3.15. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах**

Скоростной режим движения транспортных средств должен решать оптимальным образом две основные задачи: с одной стороны, обеспечение безопасности дорожного движения, с другой – минимизация времени транспортных корреспонденций. Таким образом, эффективная организация скоростного режима подразумевает, во-первых, ограничение скорости (до 40 или 20 км/ч) на улицах с интенсивным пешеходным движением, в особенности вблизи детских спортивных площадок и образовательных учреждений, во-вторых, на протяженных улицах, спроектированных по параметрам автомобильных дорог, где присутствие пешеходов сведено к минимуму, повышение скоростного режима до 80 и более км/ч.

Выбор соответствующего скоростного режима основывается на установленной классификации городских улиц согласно нормативам и проведенному анализу расположения мест притяжения транспортных потоков, мест повышенной опасности, а также интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков.

Превышение установленного скоростного режима и несоответствие скорости транспортного средства конкретным условиям движения практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на число, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Стоит отметить, что тормозной путь транспортного средства при экстренном торможении будет тем больше, чем выше скорость. Особую актуальность данная проблема приобретает в густонаселенных центральных кварталах города, характеризующихся большими объемами пешеходных корреспонденций, отсутствием

разделителей на дорогах и высокой интенсивностью транспортных потоков.

Используя результаты анализа существующей организации движения транспортных средств и пешеходов, а также параметров дорожного движения, отраженных в пп. 1.5, 1.7, 1.9 настоящей КСОДД и анализ аварийности, произведенного в п. 1.11, можно выделить основные участки УДС Конаковского района, на которых требуется решение задач по оптимизации скоростных режимов движения. В зависимости от конкретных целей, предложения по оптимизации могут заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима. Как правило, оптимизация скоростей движения связана с воздействием на скоростной режим транспортных средств с целью обеспечения безопасности движения или повышения пропускной способности дороги и скорости сообщения. Проведенное транспортное обследование территории показало отсутствие необходимости в искусственном повышении скоростного режима.

К настоящему моменту, на участках УДС Конаковского муниципального района Тверской области требуется обеспечение установленных скоростей движения, расстановка знаков в соответствии с требованиями ГОСТ и дополнительная оптимизация скоростного режима, направленная на понижение скорости движения транспортных средств по ряду локальных участков.

На территории Конаковского муниципального района Тверской области вдоль главных дорог района расположены малые населенные пункты – деревни, села и поселки, компактные размеры которых обеспечивают высокий уровень транспортной доступности в своих границах. В такой ситуации главными проблемами становятся:

- контроль соблюдения скоростного режима в черте населенных пунктов над транзитным транспортным потоком (в случае прохождения по территории автомобильных дорог, обеспечивающих возможность транзитного проезда);
- контроль соблюдения скоростного режима на автомобильных дорогах вне населенных пунктов.

Выбор оптимального скоростного режима в подобной ситуации не представляется сложной задачей, поскольку на большинстве участков дорожной сети (кроме федеральных автомагистралей) следует придерживаться законодательно установленных ограничений максимальной скорости: для движения по автомобильным дорогам вне населенных пунктов – не более 90 км/ч, в населенных пунктах – не более 60 км/ч. На отдельных участках дорог и улиц должно быть введено понижение скоростного режима:

- на аварийно-опасных участках;
- вблизи детских образовательных учреждений;
- на опасных участках дорог возле крупных мест притяжения (мест массового отдыха, стадионов, вокзалов, магазинов и других объектов массовой концентрации пешеходов).
- опасных участках, обусловленных геометрическими параметрами автомобильной дороги (крутые повороты, необеспеченная видимость встречного автомобиля, сужение дороги и т.п.).

Дополнительные ограничения скоростного режима на автомобильных дорогах Конаковского муниципального района Тверской области рекомендуется ввести на следующих участках УДС:

- а/д А-111 «Подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово»; участок: 3 км + 550 м – 3 км + 900 м;
- а/д «Городня – Редкино – Стариково»; участки: 4 км + 000 м – 5 км + 500 м, 6 км +

350 м – 8 км + 000 м;

- а/д «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановское»; участки: 18 км + 300 м – 20 км + 000 м, 26 км + 450 м – 27 км + 000 м, 36 км + 300 м – 38 км + 150 м;

- а/д «Тверь – Рождественно – Первое Мая – Ильинское», участок 51 км + 000 м – 51 км + 900 м;

- а/д «Конаково – Дулово – Высоково», участок в створе прохождения д. Таралково;

- г. Конаково, проспект Ленина;

- г. Конаково, ул. Свободы (от ул. Новая до ул. Старопочтовая);

- г. Конаково, ул. Энергетиков (от ул. Горького до проспекта Ленина).

Все вышеперечисленные участки УДС района необходимо оборудовать предупреждающими знаками, а зону пешеходного перехода на них – искусственными неровностями.

Проведенное обследование УДС Конаковского района позволило установить, что на многих участках, где установлены ИН организация технических средств дорожного движения не отвечает отдельным положениям ГОСТ 52289-2019, а именно:

- в нарушение п. 5.4.22 не произведена установка знаков 3.24 с табличкой 8.2.1 у искусственной неровности совместно со знаком 5.20 на одной опоре. Значение скорости, указываемое на знаке, должно соответствовать конструкции неровности;

- в нарушение п. 5.4.22 не применено ступенчатое ограничение скорости с шагом не более 20 км/ч путем последовательной установки знаков 3.24, в случаях установления максимальной скорости, отличающейся от максимальной скорости движения на предшествующем участке на 20 км/ч и более;

- в нарушение п. 5.1.6 на дорогах с двумя и более полосами движения в данном направлении не продублированы дорожные знаки 3.24, установленные справа от проезжей части.

С учетом вышеизложенного, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения на территории Конаковского района необходимо привести в соответствие требованиям ГОСТ Р 52289-2019 и утвержденным проектам ОДД существующие схемы ограничения скорости, а также ввести дополнительные меры по устройству (переоборудованию) искусственных дорожных неровностей и принудительному снижению скорости транспортных средств за счет установки знаков ограничения скорости.

### **3.16. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов**

Согласно Конвенции Организации Объединенных наций о правах инвалидов, принятой резолюцией № 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года, инвалиды должны иметь равные возможности для реализации своих прав и свобод во всех сферах жизнедеятельности, в том числе равное право на получение всех необходимых социальных услуг для удовлетворения своих нужд в различных сферах жизнедеятельности. При этом взаимодействие лиц с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями с различными барьерами окружающей среды может мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Поэтому среди основных принципов деятельности государств, правительств, всех институтов общества Конвенцией определены принципы доступности, равенства возможностей, полного и эффективного вовлечения и включения в общество.

Федеральный закон от 24.11.1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в

Российской Федерации» устанавливает целью государственной политики Российской Федерации в области социальной защиты инвалидов обеспечение инвалидам равных с другими гражданами возможностей в реализации гражданских, экономических, политических и других прав и свобод, предусмотренных Конституцией Российской Федерации, в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

Российское законодательство о защите прав инвалидов на федеральном уровне включает в себя следующие основные документы:

- Федеральный закон от 24 ноября 1995 года № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 3 мая 2012 года № 46-ФЗ «О ратификации Конвенции о правах инвалидов»;
- Указ Президента РФ от 2 октября 1992 года № 1157 «О дополнительных мерах государственной поддержки инвалидов»;
- Указ Президента РФ от 6 мая 2008 года № 685 «О некоторых мерах социальной поддержки инвалидов».

Правительство Российской Федерации, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления и организации независимо от организационно-правовых форм (согласно статье 15 Федерального закона № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации») создают условия инвалидам (включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников) для беспрепятственного доступа к объектам социальной инфраструктуры (жилым, общественным и производственным зданиям, строениям и сооружениям, спортивным сооружениям, местам отдыха, культурно-зрелищным и другим учреждениям), а также для беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородним автомобильным транспортом и всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, средствами связи и информации (включая использование средств, обеспечивающих дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

Планировка и застройка городов и других населенных пунктов, формирование жилых и рекреационных зон, разработка проектных решений на новое строительство и реконструкцию зданий, сооружений и их комплексов, а также разработка и производство транспортных средств общего пользования, средств связи и информации без их приспособления для доступа к ним инвалидов и использования их инвалидами не допускаются.

Государственные и муниципальные расходы на разработку и производство транспортных средств с учетом нужд инвалидов, приспособление транспортных средств, средств связи и информации для беспрепятственного доступа к ним инвалидов и использования их инвалидами, создание условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам инженерной, транспортной и социальной инфраструктур осуществляются в пределах ассигнований, ежегодно предусматриваемых на эти цели в бюджетах всех уровней. Расходы на проведение указанных мероприятий, не относящиеся к государственным и муниципальным расходам, осуществляются за счет других источников финансирования, не запрещенных законодательством Российской Федерации.

Основная задача муниципалитета – повышать доступность для инвалидов приоритетных объектов социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры, включая

оборудование объектов необходимыми приспособлениями.

Проблема беспрепятственного доступа инвалидов к объектам и услугам в приоритетных сферах жизнедеятельности на территории Конаковского муниципального района Тверской области на сегодняшний день остается актуальной.

В рамках настоящей КСОДД была проанализирована существующая пешеходная инфраструктура, в частности подходы к социальным учреждениям, к объектам здравоохранения, оборудование ООТ для удобства пользования маломобильными группами населения. В ходе анализа было выявлено, что пешеходная инфраструктура на территории Конаковского района недостаточно развита для движения маломобильных групп населения, ввиду чего в рамках КСОДД предложен перечень мероприятий по устранению выявленных недостатков.

Труднодоступными для инвалидов являются улично-дорожная сеть, объекты транспортной инфраструктуры, связи и информации из-за отсутствия специальных приспособлений. Наиболее уязвимыми при взаимодействии с городской средой жизнедеятельности являются инвалиды с нарушением зрения и инвалиды с нарушением опорно-двигательного аппарата.

В составе мероприятий по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов на территории Конаковского муниципального района Тверской области:

- доступность пешеходных путей;
- доступность пешеходных переходов;
- доступность остановочных пунктов общественного транспорта;
- доступность парковок.

#### *Доступность пешеходных путей*

В целях реализации Федерального закона от 1 декабря 2014 года № 419-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов», вынесено Постановление Правительства Российской Федерации от 17.06.2015 г. № 599 «О порядке и сроках разработки федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления мероприятий по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг в установленных сферах деятельности». Для лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата (в особенности передвигающихся на креслах-колясках) в местах жительства и на подходах к местам притяжения инвалидов, следует предусмотреть мероприятия по обустройству пандусов в местах сопряжения с проезжей частью автомобильной дороги, а также устройство пандусов по краям тротуаров и пешеходных дорожек.

Габаритные размеры тротуаров и пешеходных дорожек устанавливаются по ГОСТ Р 52766-2007, СП 42.13330.2016, а также ОДМ 218.2.007-2011. Расчет ширины тротуаров, пешеходных дорожек и других элементов обустройства автомобильных дорог следует выполнять для смешанных пешеходных потоков, при этом выбор ширины полос и определение их числа необходимо осуществлять отдельно для полос, предназначенных для движения маломобильных групп населения (включая инвалидов), и полос, используемых для движения пешеходов, не имеющих физических ограничений.

Оборудование ступенями и лестницами пешеходных путей при резких перепадах высот следует выполнять с учетом требований СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007-2011.

На маршрутах движения инвалидов по зрению следует разместить направляющие,

предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671-2015 и ГОСТ Р 52875-2018.

Средства информирования и ориентирования подразделяются на три основных вида:

- тактильные указатели, представляющие собой знаки и полосы из различных материалов определенного рисунка рифления и формы, позволяющие инвалидам по зрению получать информацию о возможном направлении движения и наличии определенных препятствий на участке их движения посредством передачи тактильных ощущений от этой поверхности через кисти рук, подошвы обуви или посредством передачи ощущений через белую трость;

- визуальные указатели, обеспечивающие выделение объектов относительно окружающей их поверхности контрастным, цветовым и (или) яркостным способами;

- звуковые указатели – устройства, передающие речевые сообщения (в том числе по радиоканалу), звуковые сигналы различного назначения (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации).

В г. Конаково необходимо оборудовать, в первую очередь, тактильными указателями тротуары в центре общественной жизни района – проспекте Ленина, вблизи которого находятся наиболее важные образовательные и социальные учреждения и организации города (рис. 3.16.1).

Рисунок 3.16.1. Пример применения тактильных указателей на тротуарах



Кроме того, необходимо произвести устройство тактильных направляющих на подходах к ПП по основным приоритетным маршрутам передвижения, например, к Конаковской центральной районной больнице по ул. Энергетиков от ООТ «Конаковская ЦРБ», на всем участке ул. Энергетиков от ул. Учебная до ул. Баскакова, по ул. Баскакова от ООТ «Торговый центр», а также по ул. Учебная от автостанции г. Конаково. Данное мероприятие необходимо реализовать в краткосрочной перспективе.

На среднесрочную перспективу предлагаются маршруты в г. Конаково от Комплексного центра социального обслуживания населения от ООТ «Площадь Калинина» по ул. Район Завода и от ООТ «Магазин Автомир» по ул. Район Завода и по ул. Строителей; в д. Мокшино до поликлиники от ООТ на ул. Солнечная; в пгт Редкино от ООТ «Больница» до ул. Гагарина д. 15; в пгт Новозавидовский от ООТ «Новозавидовский» до районной



больницы по пешеходной улице ул. Советская.

#### *Доступность пешеходных переходов*

Обустройство пешеходных переходов, независимо от их вида и типа, необходимо осуществлять с учетом обеспечения доступности для трех укрупненных групп пешеходов. К первой группе относятся люди, передвигающиеся при помощи вспомогательных опор (кроме опор на колесах), беременные женщины, люди с малолетними детьми, а также люди, не имеющие физических ограничений. Для них рекомендуется обустройство границы тротуара или пешеходной дорожки с пешеходным переходом из бортового камня высотой не более 0,04 м.

Ко второй группе относятся пешеходы, передвигающиеся при помощи вспомогательных опор на колесах, в креслах-колясках, с детскими колясками и тележками; для них рекомендуется применение на границе тротуара или пешеходной дорожки с пешеходным переходом пандуса или исполнение всего пешеходного перехода либо его отдельных полос в одном уровне с тротуаром.

Для третьей группы людей с различными заболеваниями по зрению и (или) нарушениями ориентации, координации движений, отклонениями правильного восприятия окружающей их ситуации по причине психических расстройств, а также для пожилых людей рекомендуется обустройство пешеходных переходов, аналогичное обустройству для первой группы с дополнительным информационным обеспечением (тактильными указателями, цветовым, световым и контрастным выделением опасных участков, осязательным, в том числе звуковым и тактильным, выделением зон повышенной опасности, использованием доступных для восприятия указателей, знаков и символов).

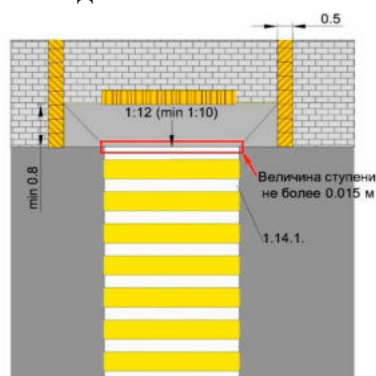
При разнице высот между поверхностями тротуара или переходной дорожки и проезжей части автомобильной дороги более 15 мм наземные пешеходные переходы с двух сторон оборудуются короткими пандусами, длина поверхности которых не превышает 6 м.

Устройство пандусов не требуется в случае оборудования приподнятого пешеходного перехода.

Тактильные средства, выполняющие предупредительную функцию на покрытии пешеходных путей на участке, следует размещать не менее чем за 0,8 м до объекта информации или начала опасного участка, изменения направления движения, входа и т.п. Ширина тактильной полосы принимается в пределах 0,5-0,6 м.

На рисунке 3.16.2 показан пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой.

Рисунок 3.16.2. Пример наземного пешеходного перехода, оборудованного пандусным сходом и тактильной плиткой



В Конаковском районе предлагается на краткосрочную перспективу обустроить все пешеходные переходы тактильной разметкой вблизи медицинских, социальных и образовательных организаций через участки УДС с интенсивностью более 500 авт./ч.

*Доступность остановочных пунктов общественного транспорта*

Ширина остановочных площадок, предназначенных для остановки маршрутных транспортных средств, принимается равной ширине полосы проезжей части автомобильной дороги, а их длина – с учетом расчетной пропускной способности остановочного пункта, но не менее 20 м и не более 60 м. Дорожная одежда остановочных площадок выполняется одинаковой прочности с дорожной одеждой проезжей части автомобильной дороги. Ширина посадочной площадки принимается не менее 3 м, а длина – не менее длины остановочной площадки.

Посадочную площадку остановочного пункта следует выполнять приподнятой на 0,2 м над поверхностью остановочной площадки. Указанное значение может быть скорректировано до высоты уровня пола или нижней ступени преобладающих типов доступных для инвалидов маршрутных транспортных средств, останавливающихся на остановочном пункте. Для обеспечения возможности остановки маршрутного транспортного средства с минимальным зазором относительно посадочной площадкой (0,05 м и менее) рекомендуется применять бордюрный камень со скошенной кромкой и закруглением в нижней его части радиусом 0,05 м.

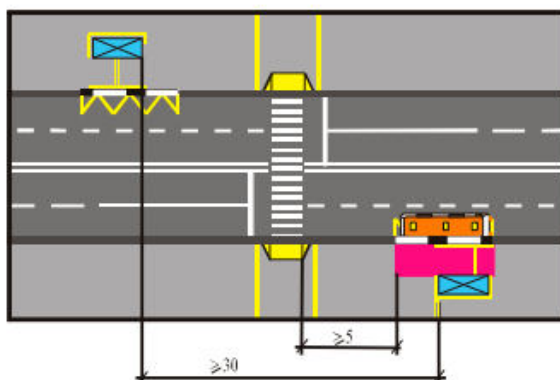
При наличии перепада высот между поверхностями пешеходных путей, примыкающих к остановочному пункту, и посадочной площадки доступность остановочного пункта для людей в креслах-колясках, с детской коляской и некоторых других маломобильных групп населения обеспечивается применением одного или нескольких пандусов (рис. 3.16.3).

Рисунок 3.16.3. Пример обустройства остановочного пункта пандусом



В зоне остановочного пункта рекомендуется предусматривать пешеходный переход, размещаемый между ближайшими боковыми границами остановочных пунктов противоположных направлений, но не ближе 5 м от границы каждого из них (рис. 4.16.4). Исключение могут составлять пешеходные переходы, расположенные в зоне перекрестка.

Рисунок 3.16.4. Пример размещения остановочных пунктов, совмещенных с пешеходным переходом, доступным для инвалидов и других МГН



Для инвалидов по зрению на остановочных пунктах дополнительно предусматриваются тактильные указатели, содержащие информацию об организации движения на маршруте (тактильные схемы, таблички, стенды с выпуклыми символами или шрифтом Брайля, тактильные поверхности со схемой маршрута), звуковые устройства, радиоинформаторы системы информирования и ориентирования МГН, искусственное освещение повышенной яркости в темное время суток.

Обустройство остановочного пункта тактильными указателями для слепых и слабовидящих людей осуществляется по СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671-2020 и ГОСТ Р 52875-2018.

Транспортные средства пассажирского транспорта в соответствии с ГОСТ Р 51090-2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов» должны быть оборудованы специальными устройствами и системами для обеспечения доступности и безопасности различных категорий МГН.

#### *Доступность парковок*

Размещение стоянок (парковок), оборудованных местами для транспортных средств, управляемых водителем-инвалидом или используемых для перевозки инвалидов, а также планировка этих мест осуществляются согласно СП 59.13330.2016, СП 35-105-2002 и с учетом ОДМ 218.2.007-2011.

На уличных и внеуличных стоянках (парковках) машино-место для транспортного средства инвалида следует обозначать дорожным знаком 6.4 «Место стоянки» совместно со знаком дополнительной информации 8.17 «Инвалиды». При наличии нескольких машино-мест дополнительно применяют таблички 8.2.2-8.2.6, указывающие зону действия знаков 6.4 и 8.17.

Размеры парковочных мест, расположенных параллельно бордюру, должны обеспечивать доступ к задней части автомобиля для пользования пандусом или подъемным приспособлением.

Пандус должен иметь блистерное покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар. В местах высадки и передвижения инвалидов из личного автотранспорта до входов в здания должно применяться нескользкое покрытие.

На индивидуальных автостоянках на участке около или внутри зданий учреждений обслуживания следует выделять 10% мест (но не менее одного места) для транспорта инвалидов, в том числе 5% специализированных мест для автотранспорта инвалидов на

кресле-коляске.

Выделяемые места должны обозначаться знаками, принятыми ГОСТ Р 52289-2019 и ПДД на поверхности покрытия стоянки и продублированы знаком на вертикальной поверхности (стене, столбе, стойке и т.п.) в соответствии с ГОСТ 12.4.026-2015, расположенным на высоте не менее 1,5 м. (рисунок 3.16.5).

Рисунок 3.16.5. Примеры обозначения машино-места для стоянки (парковки) транспортного средства инвалида



### **3.17. Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям**

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил на участках УДС, обозначенных в Паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения;
- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения как в районе организаций, так и на подходах к ним.

Основными принципами обеспечения БДД на участках вблизи образовательных организаций являются:

- заблаговременное предупреждение водителей о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

Для обеспечения безопасности движения детей к образовательным организациям возможно применение следующих методов и средств по совершенствованию ОДД на пешеходных переходах:

- обозначение пешеходного перехода дорожными знаками 5.19.1(2) «Пешеходный переход» на флуоресцентном фоновом экране желтого цвета по ГОСТ 32945-2014 «Дороги

автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования»;

- обозначение пешеходного перехода с применением светодиодного дорожного знака с мерцающим изображением пешехода по ГОСТ 32945-2014;

- введение зоны поэтапного ограничения максимальной скорости движения до 20 км/ч;

- установка основных и повторных дорожных знаков 1.23 «Дети» с табличками 8.2.1 перед участками дорог, проходящими вдоль территорий детских учреждений или часто пересекаемыми детьми независимо от наличия пешеходных переходов (позволяет водителю вовремя получить информацию о возможности появления детей на проезжей части);

- устройство пешеходных ограждений у всех нерегулируемых наземных пешеходных переходах вдоль детских учреждений согласно ГОСТ Р 52289-2019;

- дополнительное обустройство пешеходного перехода шумовыми полосами по ГОСТ 33025-2014 и искусственными неровностями по ГОСТ 32964-2014;

- дополнительное обустройство пешеходного перехода островком безопасности с бортовым камнем в качестве защитного элемента;

- обозначение пешеходного перехода световозвращателями КДЗ по ГОСТ 32866-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования»;

- устройство на подъездах к пешеходному переходу дорожной разметки с изображением дорожного знака «Впереди пешеходный переход» по ГОСТ 32953-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования»;

- устройство над основной проезжей частью приподнятого пешеходного перехода;

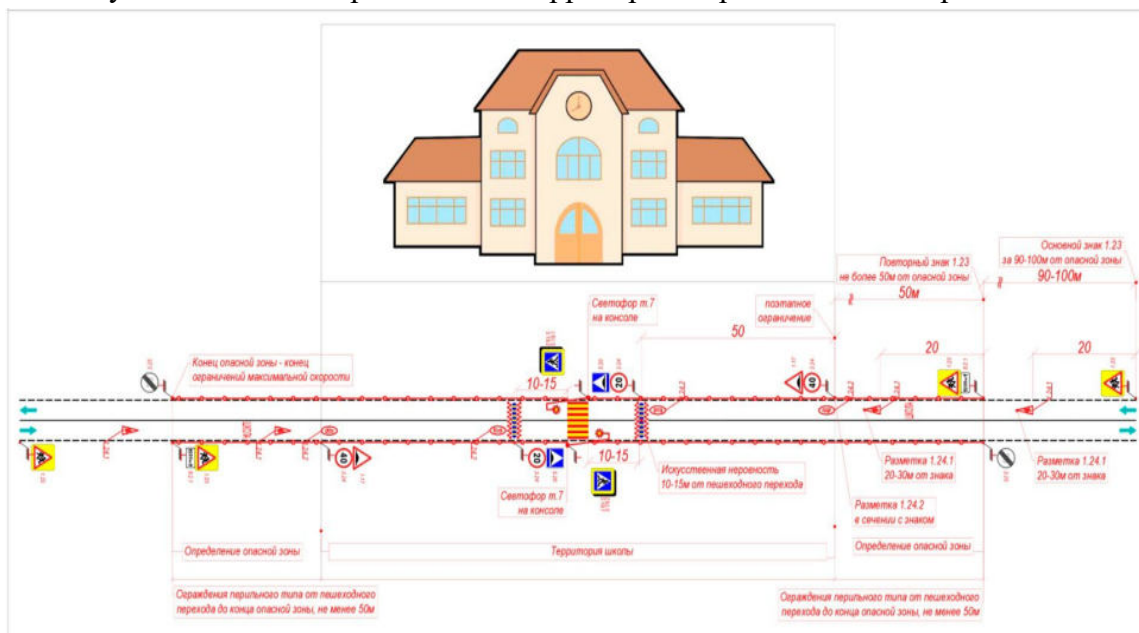
- установку на обозначенных пешеходных переходах транспортных светофоров, работающих в постоянном режиме желтого мигания, по ГОСТ 33385-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования»;

- установку в зоне подходов пешеходов к пешеходному переходу специальных датчиков, обеспечивающих при появлении пешеходов заблаговременное включение транспортных светофоров в режим желтого мигания;

- устройство стационарного электрического освещения пешеходного перехода и проезжей части на подходах к нему.

Выбор конкретной схемы ОДД должен осуществляться по результатам обследований, в зависимости от места размещения образовательной организации, при этом следует учитывать местные условия. Стандартная схема типовых решений на 2-х полосной дороге представлена на рисунке 3.17.

Рисунок 3.17. Стандартная схема территории образовательной организации



По результатам проведенного натурального обследования участков УДС, примыкающих к образовательным организациям выявлено, что в целом обеспечение безопасности передвижения детей находится на недостаточно высоком уровне, т.к. имеются участки, на которых организация технических средств дорожного движения не отвечает требованиям ГОСТ, а именно:

- в нарушение п. 5.1.17, 5.2.25 ГОСТ Р 52289-2019 в необходимых местах отсутствуют дорожные знаки 1.23 «Дети» на щитах со светоотражающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;
- в нарушение п. 6.2.29 ГОСТ Р 52289-2019 наблюдается износ или отсутствие дорожной разметки 1.24.1, дублирующей дорожный знак 1.23, отсутствуют надписи «Дети» на проезжей части непосредственно на опасном участке или перед пешеходным переходом;
- в нарушение п. 6.2 ГОСТ Р 52605-2006 за 10-15 м на подходах к пешеходному переходу отсутствуют искусственные неровности, либо их установка не соответствует нормативным требованиям;
- в нарушение п. 8.1.29 ГОСТ Р 52289-2019 наблюдается отсутствие ограничивающих пешеходных ограждений перильного типа, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода;
- в нарушение п. 7.3.8 ГОСТ Р 52289-2019 отсутствуют светофоры Т.7 на пешеходном переходе, расположенном на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений.

На основании вышеизложенного, в рамках Федерального закона от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрации поселений рекомендуется осуществить установку технических средств ОДД в соответствии с требованиями предусмотренными ГОСТ Р 52289-2019, ГОСТ Р 52605-2006, ГОСТ 32944-2014 и организовать регулярное комплексное обследование территории.

На основании данных анализа характеристики существующей дорожно-транспортной

ситуации и прогноза параметров транспортного спроса Конаковского муниципального района Тверской области были сформулированы предложения по вариантам дальнейшего проектирования; выявлена необходимость дооснастить пешеходные переходы, находящиеся в непосредственной близости от детских образовательных учреждений (табл. 3.17.). Учитывая, что проектом предусматривается комплексное решение существующих проблем в организации движения, конкретный перечень предложений по строительству и ремонту тротуаров, установке знаков ограничения скорости, искусственных неровностей, ограждений, знаков и разметки обозначающих пешеходный переход подробно рассматривается в соответствующих пунктах раздела (пп. 3.5, 3.11, 3.16 настоящей КСОДД). В связи с тем, что невыполнение требований указанных стандартов, с учетом дорожных условий на рассматриваемых участках автомобильных дорог создает угрозу безопасности дорожного движения, жизни и здоровья граждан, в том числе несовершеннолетних, посещающих указанные образовательные учреждения, перечисленные мероприятия следует запланировать на краткосрочную перспективу.

Таблица 3.17. Перечень мероприятий вблизи детских и юношеских образовательных организаций

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование образовательной организации</b>	<b>Перечень предлагаемых мероприятий</b>	<b>Срок реализации, период</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
1	МБОУ СОШ № 3, г. Конаково	Приведение в нормативное состояние искусственных неровностей, устройство пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Гагарина	2023-2027
2	МБОУ Гимназия №5, г. Конаково	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7, установка дополнительных знаков на проспекте Ленина	2023-2027
3	МБОУ СОШ № 6, г. Конаково	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, установка недостающих знаков на ул. Строителей	2023-2027
4	МБОУ СОШ № 7, г. Конаково	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Баскакова	2023-2027
5	МБОУ СОШ № 9, г. Конаково	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Баскакова	2023-2027

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование образовательной организации</b>	<b>Перечень предлагаемых мероприятий</b>	<b>Срок реализации, период</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
6	МБОУ СОШ, с. Завидово	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство освещения и пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Школьная	2023-2027
7	МБОУ СОШ, д. Мокшино	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство освещения и пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Школьная	2023-2027
8	МБОУ СОШ № 1, пгт Новозавидовский	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство освещения и пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Правды	2023-2027
9	МБОУ СОШ № 1, пгт Новозавидовский	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Диева	2023-2027
10	МБОУ СОШ № 2, пгт Редкино	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство освещения и пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Гагарина	2023-2027
11	МБДОУ Детский сад № 1, г. Конаково	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7, установка дополнительных знаков на проспекте Ленина	2023-2027
12	МБДОУ Детский сад № 3, г. Конаково	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки, установка дополнительных знаков на ул. Свободы	2023-2027
13	МБДОУ Детский сад № 10, г. Конаково	Установка дополнительных знаков на Торговом проезде	2023-2027
14	МБДОУ Детский сад № 11, г. Конаково	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Баскакова	2023-2027



№ п/п	Наименование образовательной организации	Перечень предлагаемых мероприятий	Срок реализации, период
1	2	3	4
15	МБОУ СОШ и МБДОУ Детский сад № 1, с. Дмитрова Гора	Приведение в нормативное состояние дорожной разметки и искусственных неровностей, устройство освещения и пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7 на ул. Центральная	2023-2027

### 3.18. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом

В рамках настоящей КСОДД рассматриваются мероприятия, направленные на оптимальное развитие всей транспортной системы внутри района с учетом финансовых возможностей муниципального образования. Для исполнения полного перечня запланированных мероприятий объемы финансирования дорожного направления должны существенно вырасти. Мероприятия по развитию сети дорог Конаковского муниципального района Тверской области в первую очередь направлены на улучшение транспортной связности территории внутри района, повышение пропускной способности существующей транспортной инфраструктуры, приведение элементов транспортной инфраструктуры к нормативному состоянию, а также разгрузку улично-дорожной сети населенных пунктов Конаковского муниципального района от транзитных и грузовых транспортных потоков, которые заметно растут и оказывают негативное влияние на дорожное полотно, ухудшая экологическую обстановку и создавая дополнительную нагрузку на УДС.

Согласно выбранному варианту проектирования настоящей КСОДД, предусматриваются мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог и локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом на территории Конаковского муниципального района Тверской области, они представлены в таблице 3.18.

Таблица 3.18. Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Срок реализации, период
1	2	4	5
1	Строительство обхода г. Конаково на региональной автомобильной дороге «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Иваново»	около 11,2	2023-2027
2	Строительство подъезда к д. Демидово от автомобильной дороги М-10 «Россия»	0,5	2033-2037
3	Строительство подъезда к д. Дубровки от автомобильной дороги «Сажино – Селихово»	1,0	2033-2037

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Срок реализации, период
1	2	4	5
4	Строительство подъезда «Новенькое – «Новое Завидово»	1,3	2033-2037
5	Строительство транспортной связи автодороги «М-10 – Конаково – Ивановское» со скоростной автомобильной дорогой М-11 (транспортная развязка и рокадная дорога)	12	2023-2027
6	Строительство дублера М-10 в д. Мокшино	1,5	2028-2032
7	Строительство мостового перехода через канал им. Москвы	около 0,2	2033-2037
8	Строительство линий наружного электроосвещения на автодороге «Подъезд к д. Шоша»	3,2	2023-2027
9	Реконструкция автодороги «Подъезд к д. Шоша» в районе туристско-рекреационного кластера «Волжское море»	0,35	2023-2027
10	Строительство автомобильной дороги межмуниципального значения «Трубицино – граница Тверской области»	1,8	2023-2027
11	Строительство автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения на участке от д. Крутец до границы Тверской области в Конаковском районе	3,4	2023-2027
12	Строительство автомобильной дороги «Подъезд к аэропорту «Завидово»	около 2	2023-2027

Кроме того, в случае дальнейшего развития ОЭЗ «Завидово» необходимо предусмотреть строительство подъездов к ОЭЗ в районе с. Завидово, д. Шетаково, д. Мокшино, а также реконструкцию подъездов к п. Архангельское, п. Кабаново, п. Демидово и п. Варакино.

### **3.19. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения**

Основанием для организации мероприятий по расстановке средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения послужили результаты проведенного анализа статистики аварийности на улично-дорожной сети Конаковского муниципального района Тверской области.

Как показывает практика, данный вид мероприятий позволяет значительно снизить количество нарушений в местах установки камер, что повышает безопасность дорожного движения. Поскольку выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД в большей степени должен быть обусловлен необходимостью мотивировать

водителей транспортных средств на соблюдение требований правил, а не целью зафиксировать наибольшее количество нарушений, то в местах их установки следует проводить мероприятия по информационному обеспечению.

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

Стационарные камеры постоянно располагаются на одном и том же месте дороги. Наиболее часто камеры используют для фиксации нарушений скоростного режима, но возможна фиксация и следующих нарушений ПДД:

- проезд на запрещающий сигнал светофора;
- выезд за стоп-линию;
- выезд на встречную полосу движения;
- проезд под знак «Въезд запрещен»;
- выезд на полосу для маршрутных транспортных средств;
- выезд на тротуар;
- движение грузовиков далее второй полосы на автомагистралях и дорогах для автомобилей;
- нарушение требований дорожной разметки;
- выполнение поворота из второго ряда;
- невключенные ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- нарушение правил оплаты проезда для тяжелых грузовиков;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

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

Технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений, рекомендуется применять:

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м в населенных пунктах, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;
- на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;
- на железнодорожных переездах;
- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;
- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных транспортных средств;
- при изменении скоростного режима;
- на регулируемых перекрестках;
- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами транспортных средств по обочине, тротуару или разделительной полосе;

- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;
- в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;
- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

На основании результатов проведенного анализа параметров и условий дорожного движения, а также анализа аварийности и мест концентрации ДТП на территории района предлагается установка дополнительных работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах Конаковского муниципального района Тверской области.

Запланировано мероприятие по расстановке дополнительных средств фото- и видеофиксации в г. Конаково (пересечение проспекта Ленина и ул. Энергетиков) и пгт Редкино (ул. Гагарина). Кроме того, предлагается дополнительно рассмотреть установку средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД на южном въезде в д. Мокшино в створе прохождения автомобильной дороги М-10 «Россия» (потенциальный участок концентрации ДТП и интенсивное автомобильное движение в направлении а/д 28 ОП МЗ 28Н-1941 «Подъезд к п. Шоша»).

Сводный перечень мест, на основании проведенного топографического анализа ДТП в соответствии требованиями ГОСТ Р 57145-2016 и положениями Методики, в которых рекомендуется установка технических средств автоматической фотовидеофиксации представлен в таблице 3.19.

Таблица 3.19. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

<b>№ п/п</b>	<b>Место установки</b>	<b>Фиксируемое нарушение</b>	<b>Срок реализации, период</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
1	пересечение проспекта Ленина и ул. Энергетиков, г. Конаково	в соответствии с возможностями ТСАФ	2023-2027
2	а/д 28 ОП МЗ 28Н-0770 «Городня – Редкино – Стариково», 7-8 км, пгт Редкино	в соответствии с возможностями ТСАФ	2023-2027

Учитывая, что по результатам анализа аварийности за 2019-2021 гг. в подавляющем большинстве случаев причинами ДТП стали нарушения ПДД, совершенные по вине водителей ТС, а именно связанные с несоблюдением очередности проезда перекрестков, нарушением правил проезда пешеходного перехода, выезд на полосу встречного движения и несоответствие скорости конкретным условиям движения, рекомендуется рассмотреть возможность установки ТСАФ, позволяющих контролировать широкий спектр нарушений.

## ГЛАВА IV. ОЦЕНКА ОБЪЕМОВ И ИСТОЧНИКОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Оценка требуемых объемов финансирования мероприятий проведена на основании стоимости аналогичных мероприятий с учетом уровня инфляции и включает в себя стоимость реализации, в том числе стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ, также указаны сроки проведения работ и источники финансирования. Бюджеты определены с учетом возможных межбюджетных трансфертов и субсидий бюджетам муниципальных образований. В таблице 4 приведена ориентировочная стоимость мероприятий, окончательная стоимость работ определяется по итогам разработки проектной документации.

Таблица 4. Оценка объемов и источников финансирования мероприятий в  
Конаковском муниципальном районе Тверской области

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, период	Источники финансирования	Стоимость мероприятий, тыс. руб., в ценах соответствующих лет		
				2023-2027 годы	2028-2032 годы	2033-2037 годы
			<b>Всего</b>	<b>14 875 192</b>	<b>4 870 090</b>	<b>8 050 930</b>
			<b>Федеральный бюджет</b>	<b>654 060</b>	<b>2 547 360</b>	<b>-</b>
			<b>Региональный бюджет</b>	<b>12 190 572</b>	<b>959 000</b>	<b>6 940 000</b>
			<b>Местный бюджет</b>	<b>2 030 560</b>	<b>1 363 730</b>	<b>1 110 930</b>
			<b>Внебюджетные источники</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов						
1	Устройство дополнительных пешеходных переходов в г. Конаково, д. Мокшино, с. Селихово и с. Дмитрова гора	2023-2027	Местный бюджет	1 050	-	-
2	Строительство тротуаров в г. Конаково, пгт Редкино, пгт Новозавидовский, пгт Козлово, д. Мокшино, пгт Изоплит, пос. Озерки, с. Завидово, с. Городня, с. Селихово, с. Дмитрова Гора, д. Ручьи	2023-2027	Местный бюджет	5 460	-	-
Мероприятия по развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)						
3	Обустройство и реконструкция уличного и внеуличного парковочного пространства для временного хранения ТС	2023-2027	Региональный бюджет	3 890	-	-
Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий						
4	Реконструкция участка автомобильной дороги А-111 подъездная дорога от автомобильной дороги М-10 «Россия» к государственному комплексу «Завидово», км 0 – км 17 + 400 м, 17,4 км	2028-2032	Федеральный бюджет	-	2 547 360	-
5	Реконструкция автомобильной дороги «Подъезд к д. Трубицино», 1,3 км	2023-2027	Региональный бюджет	112 000	-	-
6	Реконструкция автомобильной дороги «Редкино – Борцино», км 0 – км 6+300, 6,3 км	2023-2027	Региональный бюджет	441 000	-	-
7	Реконструкция подъезда к д. Архангельское проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово», 0,3 км	2033-2037	Местный бюджет	-	-	21 000
8	Реконструкция подъезда к д. Кабаново проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово», 0,7 км	2033-2037	Местный бюджет	-	-	49 000
9	Реконструкция подъезда к д. Демидово проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово», 1,2 км	2033-2037	Местный бюджет	-	-	84 000
10	Реконструкция подъезда к д. Варакино проекта «Большое Завидово» сельского поселения «Завидово», 0,6 км	2033-2037	Местный бюджет	-	-	42 000
11	Капитальный ремонт автомобильной дороги «Конаково – Дулово – Высоково», 31,1 км	2033-2037	Региональный бюджет	-	-	3 110 000
12	Реконструкция автомобильной дороги «Редкино – Озерки», 4,64 км	2023-2027	Региональный бюджет	72 300	-	-
13	Реконструкция а/д «Вахонино – Городище – Шоша», 5 км	2023-2027	Региональный бюджет	100 000	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, период	Источники финансирования	Стоимость мероприятий, тыс. руб., в ценах соответствующих лет		
				2023-2027 годы	2028-2032 годы	2033-2037 годы
			<b>Всего</b>	<b>14 875 192</b>	<b>4 870 090</b>	<b>8 050 930</b>
			<b>Федеральный бюджет</b>	<b>654 060</b>	<b>2 547 360</b>	<b>-</b>
			<b>Региональный бюджет</b>	<b>12 190 572</b>	<b>959 000</b>	<b>6 940 000</b>
			<b>Местный бюджет</b>	<b>2 030 560</b>	<b>1 363 730</b>	<b>1 110 930</b>
			<b>Внебюджетные источники</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
14	Капитальный ремонт а/д «Новошино – 2-е Моховое – Вахонино», около 5 км	2033-2037	Региональный бюджет	-	-	500 000
15	Реконструкция автомобильной дороги «Глинники – Бабня», 4,7 км	2033-2037	Местный бюджет	-	-	142 880
16	Реконструкция а/д ул. Ольховая в с. Завидово, 0,2 км	2023-2027	Местный бюджет	6 080	-	-
17	Реконструкция а/д ул. Солнечная в д. Мокшино, 1,9 км	2023-2027	Местный бюджет	57 760	-	-
18	Реконструкция участков УДС городского поселения поселок Новозавидовский, 21,4 км	2023-2027	Федеральный бюджет	650 560	-	-
19	Реконструкция участков УДС городского поселения поселок Козлово (ул. Дачная, ул. Пушкинская, ул. Рабочая, ул. Садовая, ул. Первомайская, ул. Северная, ул. Стадиона, ул. Южная), около 5,4 км	2023-2027	Местный бюджет	164 160	-	-
20	Ремонт а/д «Городня – Редкино – Стариково» в Конаковском районе км 10 + 000 – км 15 + 000	2023-2027	Региональный бюджет	125 000	-	-
21	Реконструкция проспекта Ленина, ул. Баксакова, ул. Строителей, ул. Революции, ул. Кооперативная, ул. Гоголя, ул. Чапаева, ул. Октябрьская ул. Лиговка от ул. Октябрьская до ул. Баскакова, ул. Весенняя, ул. Зеленая, около 10,1 км	2023-2027	Местный бюджет	328 320	-	-
22	Реконструкция участков УДС пгт Редкино, 15,4 км	2028-2032	Местный бюджет	-	468 160	-
23	Реконструкция участков УДС пгт Озерки, 10,5 км	2028-2032	Местный бюджет	-	319 200	-
24	Капитальный ремонт автомобильной дороги межмуниципального значения «Архангельское – Кувалдино» на участке км 0 + 000 – км 6 + 100, 6,1 км	2023-2027	Региональный бюджет	321 521	-	-
25	Ремонт автомобильной дороги «Вахонино – Свердлово» на участке км 0+000 – км 4+600, 4,6 км	2023-2027	Региональный бюджет	115 000	-	-
26	Ремонт автомобильной дороги «Свердлово – Плоски – Энергетик» на участке км 0+000 – км 5+300, 5,3 км	2023-2027	Региональный бюджет	133 000	-	-
27	Капитальный ремонт автомобильной дороги «Городня – Редкино – Стариково», около 15 км	2033-2037	Региональный бюджет	-	-	1 050 000
28	Капитальный ремонт автомобильной дороги «Дмитрова Гора – Тарлаково», 7 км	2028-2032	Региональный бюджет	-	490 000	-
29	Капитальный ремонт автомобильной дороги «Конаково – Правый берег р. Волга», 1,9 км	2028-2032	Региональный бюджет	-	133 000	-
30	Капитальный ремонт автодороги «Юрьево-Девичье – левый берег р. Волга», 4,8 км	2028-2032	Региональный бюджет	-	336 000	-
31	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Вахонинского сельского поселения, около 10 км	2023-2037	Местный бюджет	50 000	50 000	104 000
32	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Селиховского сельского поселения, около 10 км	2023-2037	Местный бюджет	50 000	50 000	114 000
33	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Ручьевского сельского поселения, около 5 км	2023-2037	Местный бюджет	10 000	50 000	52 000
34	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Завидовского сельского поселения, около 5 км	2023-2037	Местный бюджет	10 000	50 000	52 000
35	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городенского сельского поселения, около 10 км	2023-2037	Местный бюджет	50 000	50 000	124 000
36	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Первомайского сельского поселения, около 7 км	2023-2037	Местный бюджет	50 000	50 000	56 800

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, период	Источники финансирования	Стоимость мероприятий, тыс. руб., в ценах соответствующих лет		
				2023-2027 годы	2028-2032 годы	2033-2037 годы
			<b>Всего</b>	<b>14 875 192</b>	<b>4 870 090</b>	<b>8 050 930</b>
			<b>Федеральный бюджет</b>	<b>654 060</b>	<b>2 547 360</b>	<b>-</b>
			<b>Региональный бюджет</b>	<b>12 190 572</b>	<b>959 000</b>	<b>6 940 000</b>
			<b>Местный бюджет</b>	<b>2 030 560</b>	<b>1 363 730</b>	<b>1 110 930</b>
			<b>Внебюджетные источники</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
37	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Юрьево-Девичьевого сельского поселения, около 7 км	2023-2037	Местный бюджет	50 000	50 000	56 800
38	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городского поселения п. Радченко, 4,0 км	2023-2027	Местный бюджет	89 600	-	-
39	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городского поселения п. Изоплит, 14,0 км	2023-2027	Местный бюджет	313 600	-	-
40	Капитальный ремонт автодороги до д. Коровино, 3,3 км	2028-2032	Местный бюджет	-	73 920	-
41	Капитальный ремонт автомобильных дорог в пгт Изоплит, 8,5 км	2023-2027	Местный бюджет	190 400	-	-
42	Капитальный ремонт внутрипоселенческих дорог Городского поселения п. Редкино, 10,0 км	2023-2027	Местный бюджет	224 000	-	-
43	Капитальный ремонт автомобильных дорог в п. Озерки, 6,7 км	2023-2027	Местный бюджет	150 080	-	-
44	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных работ общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования, не менее 20 км	2033-2037	Местный бюджет	-	-	180 000
45	Капитальный ремонт моста через ручей, расположенного на автодороге д. Архангельское – д. Спиридово на расстоянии 2245,86 м от д. Спиридово Дмитровогорского сельского поселения, менее 0,1 км	2033-2037	Местный бюджет	-	-	30 000
46	Капитальный ремонт моста через р. Донховка по ул. Энергетиков в г. Конаково в Конаковском районе, 71,78 пог. м	2023-2027	Местный бюджет	210 000	-	-
<b>Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств</b>						
47	Строительство и обустройство остановочных пунктов павильонами, площадками, знаками, переходами и освещением (автомобильные дороги регионального значения)	2023-2027	Региональный бюджет	10 000	-	-
48	Строительство и обустройство остановочных пунктов павильонами, площадками, знаками, переходами и освещением (автомобильные дороги местного значения)	2023-2027	Местный бюджет	3 800	-	-
<b>Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организация сбора и хранения документации по ОДД, принципы формирования и ведения баз данных, условия доступа к информации, периодичность ее актуализации</b>						
49	Корректировка Комплексной схемы организации дорожного движения Конаковского муниципального района Тверской области	2028-2037	Местный бюджет	-	450	450
50	Разработка (актуализация) Проектов организации дорожного движения на дороги местного значения Конаковского муниципального района Тверской области	2023-2027	Местный бюджет	2 500	-	-
51	Корректировка Проектов организации дорожного движения на дороги местного значения Конаковского муниципального района Тверской области	2023-2037	Местный бюджет	200	1 500	1 500
52	Проведение комплексных мероприятий по анализу дорожного движения	2023-2037	Местный бюджет	500	500	500
<b>Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения</b>						
53	Создание на официальном сайте раздела, посвященный транспорту и дорогам	2023-2027	Местный бюджет	200	-	-
54	Установка дорожных информационных знаков в соответствии с актуализированными ПОДД	2023-2027	Местный бюджет	4 000	-	-
<b>Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов</b>						
55	Обустройство пешеходных переходов и тротуаров тактильной плиткой, обеспечение доступности въезда для кресел-колясок на остановочных пунктах, размещение парковок для лиц с ограниченными возможностями	2023-2027	Федеральный бюджет	3 500	-	-
<b>Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям</b>						
56	Приведение в нормативное состояние искусственных неровностей, устройство пешеходного перехода со светофорным объектом типа Т.7, установка дополнительных и (или)	2023-2027	Местный бюджет	4 350	-	-

№ п/п	Наименование мероприятия	Сроки реализации, период	Источники финансирования	Стоимость мероприятий, тыс. руб., в ценах соответствующих лет		
				2023-2027 годы	2028-2032 годы	2033-2037 годы
			<b>Всего</b>	<b>14 875 192</b>	<b>4 870 090</b>	<b>8 050 930</b>
			<b>Федеральный бюджет</b>	<b>654 060</b>	<b>2 547 360</b>	<b>-</b>
			<b>Региональный бюджет</b>	<b>12 190 572</b>	<b>959 000</b>	<b>6 940 000</b>
			<b>Местный бюджет</b>	<b>2 030 560</b>	<b>1 363 730</b>	<b>1 110 930</b>
			<b>Внебюджетные источники</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	недостающих знаков в г. Конаково, с. Завидово, д. Мокшино, пгт Новозавидовский					
Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционные мероприятия, повышающие эффективность функционирования сети дорог в целом						
57	Строительство обхода г. Конаково на региональной автомобильной дороге «Москва – Санкт-Петербург» – Конаково – Ивановково», около 11,2 км	2023-2027	Региональный бюджет	6 018 200	-	-
58	Строительство подъезда к д. Демидово от автомобильной дороги М-10 «Россия», 0,5 км	2033-2037	Региональный бюджет	-	-	50 000
59	Строительство подъезда к д. Дубровки от автомобильной дороги «Сажино – Селихово», 1,0 км	2033-2037	Региональный бюджет	-	-	100 000
60	Строительство подъезда «Новенькое – «Новое Завидово», 1,3 км	2033-2037	Региональный бюджет	-	-	130 000
61	Строительство транспортной связи автодороги «М-10 – Конаково – Ивановково» со скоростной автомобильной дорогой М-11 (транспортная развязка и рокадная дорога), 12 км	2023-2027	Региональный бюджет	4 072 000	-	-
62	Строительство дублера М-10 в д. Мокшино, 1,5 км	2028-2032	Местный бюджет	-	150 000	-
63	Строительство мостового перехода через канал им. Москвы, около 0,2	2033-2037	Региональный бюджет	-	-	2 000 000
64	Строительство линий наружного электроосвещения на автодороге «Подъезд к д. Шоша», 3,2 км	2023-2027	Региональный бюджет	44 955	-	-
65	Реконструкция автодороги «Подъезд к д. Шоша» в районе туристско-рекреационного кластера «Волжское море», 0,35 км	2023-2027	Региональный бюджет	27 206	-	-
66	Строительство автомобильной дороги межмуниципального значения «Трубицино – граница Тверской области», 1,8 км	2023-2027	Региональный бюджет	180 000	-	-
67	Строительство автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения на участке от д. Крутец до границы Тверской области в Конаковском районе, 3,4 км	2023-2027	Региональный бюджет	340 000	-	-
68	Строительство автомобильной дороги «Подъезд к аэропорту «Завидово», около 2 км	2023-2027	Региональный бюджет	70 000	-	-
Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения						
69	Установка средств фото- и видеofиксации на автомобильных дорогах регионального значения	2023-2027	Региональный бюджет	4 500	-	-
70	Установка средств фото- и видеofиксации на автомобильных дорогах местного значения	2023-2027	Местный бюджет	4 500	-	-



## ГЛАВА V. ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Общественная значимость реализации мероприятий определяется на основе расчета социально-экономической эффективности, в которой учитываются последствия строительства, реконструкции объектов с точки зрения интересов населения и хозяйственного комплекса территории. Определение социально-экономической эффективности реализации мероприятий развития транспортной инфраструктуры производится путем сравнения общественных (народнохозяйственных) затрат и результатов, которые будут иметь место в транспортной и в нетранспортных отраслях народного хозяйства в случае реализации мероприятий (ситуация «с проектом»), с теми затратами и результатами, которые произойдут при отказе от их реализации (ситуация «без проекта»).

Проведенный в рамках настоящей КСОДД анализ текущего состояния транспортной системы Конаковского муниципального района Тверской области наглядно показывает острую необходимость в проведении точечной реконструкции, капитального ремонта и в систематическом повышении технического оснащения опорной сети УДС района в приоритетном порядке. Кроме того, на территории района особое внимание планируется уделить мерам по повышению безопасности дорожного движения, эффективности организации дорожного движения и уровня развитости УДС на территории Конаковского муниципального района Тверской области.

Оценка социально-экономической эффективности мероприятий по комплексному развитию транспортной инфраструктуры произведена в соответствии с Методическими рекомендациями по оценке эффективности инвестиционных проектов (утв. Минэкономки РФ, Минфином РФ, Госстроем РФ 21.06.1999 г. № ВК 477) и ВСН 21-83 «Указания по определению экономической эффективности капитальных вложений в строительство и реконструкцию автомобильных дорог».

Для оценки экономической эффективности затрат и выгоды от реализации мероприятий рассматриваются и оцениваются в сравнении с так называемым «нулевым вариантом», предусматривающим отказ от их реализации. При расчете социально-экономической эффективности мероприятий по ОДД на территории Конаковского муниципального района Тверской области учитывались следующие показатели:

- сокращение времени пребывания пассажиров в пути;
- снижение транспортно-эксплуатационных затрат;
- уменьшение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу автомобильным транспортом;
- снижение количества ДТП в результате улучшения дорожных условий.

Реализация мероприятий по комплексному развитию транспортной инфраструктуры района будет способствовать улучшению качества транспортного обслуживания населения, совершенствованию системы организации дорожного движения для дорог общего пользования регионального или межмуниципального значений. Реализация проекта повлечет за собой увеличение скорости движения транспортных средств, что приведет к снижению потерь времени водителей и пассажиров.

Как известно, на эксплуатационные расходы пользователей автомобильных дорог существенное влияние оказывают дорожные условия. При движении транспортных средств

по автодорогам с низкой скоростью и (или) в режиме «разгона – торможения» увеличивается расход топлива подвижного состава. Реализация предлагаемых мероприятий позволит улучшить условия движения транспорта, что скажется на уменьшении объема потребления топлива на километр пробега, но и износа шин, сокращении расходов на смазочные и прочие эксплуатационные материалы, уменьшении затрат на ремонт подвижного состава.

Транспортно-эксплуатационные расходы пользователей УДС определены на основании данных о существующей и перспективной интенсивности движения, составе транспортного потока, скорости и среднем расходе топлива и приведены в Главе 1 настоящей КСОДД.

Эффект от снижения экологического ущерба определялся как разница между оценкой экологического ущерба для пессимистичного варианта и его оценкой при реализации мероприятий. Оценка и сравнение уровня загрязнения атмосферного воздуха выбросами от автомобильного транспорта проводились по показателям годовых валовых выбросов основных групп загрязняющих веществ. Расчет годовых объемов выбросов по основным нормируемым ингредиентам выполнен на основе методики оценки уровня загрязнения атмосферного воздуха автомобильным транспортом, разработанной в составе Рекомендаций по учету требований по охране окружающей среды при проектировании автомобильных дорог и мостовых переходов.

Уменьшение экологического ущерба от автотранспортных выбросов в ходе реализаций мероприятий произойдет на территории г. Конаково, что особенно важно, учитывая, что город является административным центром района.

Планируемые мероприятия по развитию системы транспортного обслуживания населения на территории Конаковского муниципального района Тверской области позволят повысить безопасность движения автомобилистов и пешеходов, сократить количество пострадавших, имущественные потери при ДТП. Расчет монетизированного эффекта от снижения количества ДТП произведен в соответствии с Методическими рекомендациями по выбору эффективных некапиталоемких мероприятий по снижению аварийности и Руководством по устранению и профилактике возникновения участков концентрации ДТП при эксплуатации автомобильных дорог. Ущерб от повреждения дорожных сооружений в результате ДТП определялся величиной затрат на последующее восстановление дороги, дорожных и придорожных сооружений. Для определения монетизированного эффекта от снижения количества ДТП использовался показатель «Ценность статистической жизни». Его значение варьируется в зависимости от страны проживания человека и источника информации. В данной работе использовалось значение, приводимое Всемирной организацией здравоохранения для Российской Федерации, - 777190,8 евро/смерть. То есть, за 3 последних года фактически итоговый ущерб для экономики от погибших в ДТП на территории Конаковского муниципального района Тверской области составил более 1 млрд руб.

Таким образом, ликвидация потенциально опасных участков УДС района позволит сократить смертность в результате ДТП и будет способствовать позитивному эффекту от внедрения мероприятий КСОДД.

Разработанная методика позволяет определить социально-экономическую эффективность сценария ОДД. Стоит отметить, что фактическая эффективность реализации сценария ОДД может быть более высокой, чем установлено по данной методике, т.к. в проводимых расчетах учтены только основные общественно значимые

составляющие показатели, что создает дополнительную надежность проведенных расчетов по предлагаемой методике. По результатам макромоделирования определены величины загрузки участков УДС движением и средней скорости перемещения по сети. Выполнено сравнение прогнозируемых величин с данными текущей ситуации.

Прогнозируемый основной эффект от внедрения предложенного комплекса мероприятий на территории Конаковского муниципального района Тверской области будет складываться из суммы эффектов по следующим показателям:

- снижение последствий ДТП как с пострадавшими, так и с материальным ущербом;
- сокращение затрат времени в пути при использовании передвижения по территории района оптимальных маршрутов (легковым и пассажирским транспортом).

Кроме того, построенные в ходе реализации КСОДД более 30 км тротуаров и пешеходных дорожек, соответствующих нормам ГОСТ и СНИП, а также обустройство и реконструкция парковочного пространства для временного хранения автомобилей (955 новых машино-мест), будут всесторонне способствовать улучшению качества обслуживания жителей Конаковского муниципального района Тверской области.

Прогноз основных показателей БДД: ликвидация мест и участков концентрации ДТП, снижение количества ДТП и социального риска, уменьшение количества пострадавших.

Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение: интенсивность дорожного движения в пределах нормы; преобладание легкового АТ на опорной сети УДС района (не включая а/д М-10 «Россия»); средняя скорость движения ТС на опорной сети УДС района составляет 90-120 км/ч; плотность движения транспортных средств на опорной сети УДС района составляет 40-60 ТС/км; пропускная способность дорог опорной сети УДС района составляет 2500-5000 прив. ед./ч.

Прогноз параметров эффективности ОДД: уровень обслуживания дорожного движения «С» (а/д М-10 «Россия» - уровень обслуживания дорожного движения «D»); средняя задержка ТС в движении составляет менее 10 с; временной индекс равен «1»; показатель перегруженности дорог равен «0»; буферный индекс равен «1».