ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ «АЛВИКОМ»

ПРОЕКТ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

на период эксплуатации автомобильной дороги общего пользования

Сергиево-Посадского городского округа Московской области

г. Сергиев Посад, ул. 3-я Рыбная

ВЛАДЕЛЕЦ:	**РАЗРАБОТАНО:**	**УТВЕРЖДЕНО:**
Администрация Сергиево-Посадского городского округа	ООО «Алвиком» (организация)	Администрация Сергиево-Посадского городского округа
	Генеральный директор (должность)	(должность)
	/ Д.В. Миронов (подпись) (Ф.И.О.)	/ (подпись) (Ф.И.О.)
	« ___»_____2026 г.	« ___»_____2026 г.

Дата разработки: 2026 г.

Планируемый период реализации проектных решений
по организации дорожного движения: 2026-2030 гг.

Том 1. Томов 1

СОДЕРЖАНИЕ

1 УТВЕРЖДАЕМАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 3
1.1 Задание на проектирование ПОДД 3
1.2 Значения основных параметров дорожного движения и основных показателей состояния безопасности дорожного движения 3
1.3 Перечень проектных решений по организации дорожного движения утверждаемого варианта проекта организации дорожного движения и их описание 3
1.3.1 Общие правила применения и расстановки ТСОДД в рамках проектных решений 3
1.3.2 Итоговый перечень проектных решений по организации дорожного движения. 8
1.4 Спецификации 9
1.5 Информация о согласовании проекта организации дорожного движения 11
1.6 Ведомость объёмов строительно-монтажных работ утверждаемого варианта проектных решений по организации дорожного движения 12
1.7 Графические материалы отображающие дорожно-транспортную ситуацию 13
1.8 Графические материалы отображающие проектное решение по организации дорожного движения 16
1.9 Условные обозначения 19
2. ОБОСНОВЫВАЮЩАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 20
2.1 Результаты анализа дорожно-транспортной ситуации 20
2.1.1 Характеристика территории, в отношении которой разрабатывается проект организации дорожного движения (ситуационный план) 20
2.1.2 Характеристики автомобильной дороги 21
2.2 Результаты оценки технического состояния автомобильной дороги 21
2.3 Результаты анализа существующей организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка проекта организации дорожного движения 21
2.4 Результаты анализа размещения и состояния существующих технических средств организации дорожного движения 21
2.5 Результат анализа основных параметров дорожного движения 22
2.6 Результаты анализа причин и условий, способствующих дорожно-транспортным происшествиям 22
2.7 Перечень проектных решений по организации дорожного движения и их описание 23
2.8 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения 24
2.9 Ведомость объемов строительно-монтажных работ 25
2.10 Обоснование утверждаемого варианта проектных решений 25

1 УТВЕРЖДАЕМАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1 Задание на проектирование ПОДД

Проект организации дорожного движения (далее – ПОДД) разработан на основании Муниципального Контракта от _____ № _____, заключенного между Муниципальным бюджетным учреждением Сергиево-Посадского городского округа Московской области «Благоустройство Сергиев Посад» и Обществом с ограниченной ответственностью «Алвиком» на оказание услуг по разработке проектов организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования Сергиево-Посадского городского округа Московской области в 2026 году.

1.2 Значения основных параметров дорожного движения и основных показателей состояния безопасности дорожного движения

Рассматриваемая автомобильная дорога расположена в границах городского округа. В соответствии с пунктом 5 Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, утверждённых постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 г. № 1379, для данной автомобильной дороги определение основных параметров дорожного движения не является обязательным.

По результатам обобщённой оценки дорожно-транспортной ситуации установлено, что средние значения параметров дорожного движения на рассматриваемом участке улично-дорожной сети соответствуют условиям движения в свободных условиях, без взаимодействия, наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы. Экономическая эффективность дорог низкая. Уровень обслуживания дорожного движения «А».

Интенсивность движения транспортных средств соответствует категории рассматриваемой автомобильной дороги. Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности.

Транспортный поток преимущественно сформирован легковыми автомобилями. Фактическая максимальная скорость движения одиночного легкового автомобиля, обеспечиваемая дорожными условиями и условиями безопасности движения на горизонтальном участке, соответствует максимальной скорости 85%-ной обеспеченности. Средняя скорость автомобилей практически не снижается с ростом интенсивности движения.

На автомобильной дороге отсутствуют места концентрации ДТП. Всего с 2020 по 2025 гг. произошло 0 ДТП.

1.3 Перечень проектных решений по организации дорожного движения утверждаемого варианта проекта организации дорожного движения и их описание

1.3.1 Общие правила применения и расстановки ТСОДД в рамках проектных решений

Выбор проектных решений по организации дорожного движения осуществлялся по результатам анализа существующей дорожно-транспортной ситуации и выявленных недостатков, с учётом специфики территории, в отношении которой разрабатывается ПОДД, и результатов прогнозирования основных параметров дорожного движения, в согласовании и с учётом предложений Заказчика ПОДД.

При выполнении разделов ПОДД были решены следующие задачи:
– оптимизация существующих схем и режимов организации дорожного движения;
– повышения уровня безопасности и улучшения условий движения транспортных средств;
– размещение ТСОДД в соответствии с требованиями действующих нормативных документов.

К основным мероприятиям, обеспечивающим проектные решения по организации дорожного движения, относятся применение (установка, демонтаж, перенос) ТСОДД (дорожные знаки, дорожная разметка, дорожные ограждения и направляющие устройства, пешеходные ограждения, светофоры) в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств». Все назначенные в ПОДД мероприятия полностью согласуются с действующими нормативными документами.

Дорожные знаки в проекте применены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019.

Все вновь устанавливаемые в соответствии с проектом дорожные знаки, должны соответствовать требованиям ГОСТ 32945 или ГОСТ Р 52290, размещаться на опорах по ГОСТ 32948 и в процессе эксплуатации отвечать требованиям ГОСТ 33220 и ГОСТ Р 50597. Типовые схемы установки дорожных знаков показаны на рисунках 1, 2.

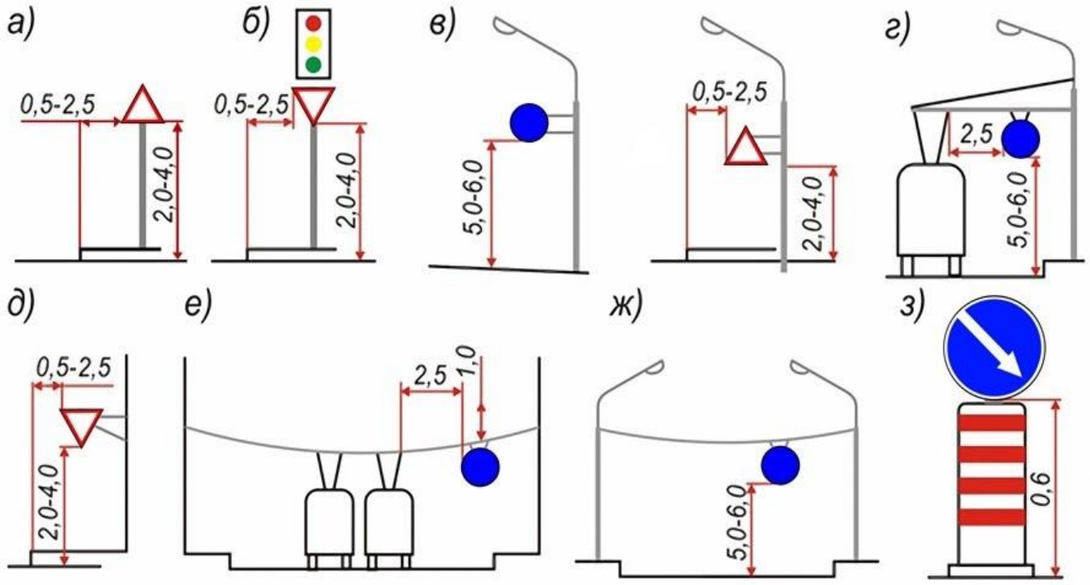


Рисунок 1 - Схемы установки дорожных знаков в населенном пункте

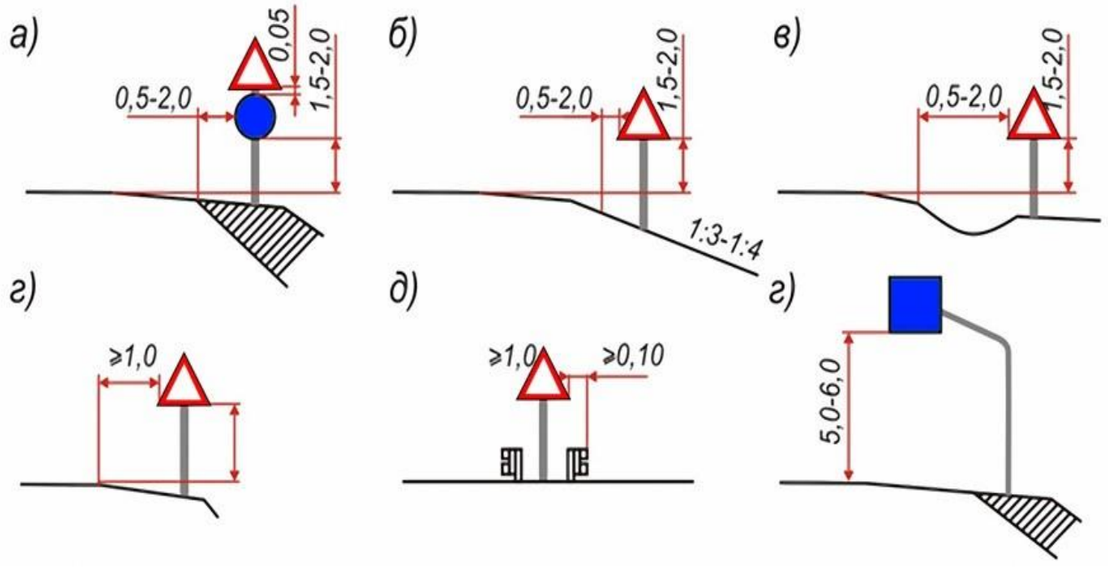


Рисунок 2 - Схемы установки дорожных знаков вне населенного пункта

Очередность размещения знаков разных групп на одной опоре (сверху вниз, слева направо), кроме отдельных случаев, оговоренных ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», должна быть следующей:

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

При размещении на одной опоре знаков одной группы, очередность их расположения определяется номером знака в группе.

Последовательность размещения дорожных знаков на одной опоре показана на рисунке 3.

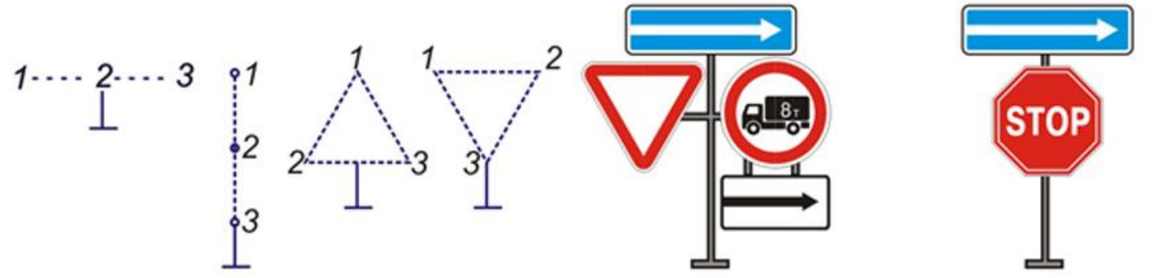


Рисунок 3 - Последовательность размещения дорожных знаков на одной опоре

Горизонтальная дорожная разметка в разработанном проекте применена в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019. Номера и изображения линий разметки соответствуют в Приложению Г данного стандарта. Изображения линий разметки, принятых в проекте отображено на рисунке 4.

При разметке дорог ширину полосы движения определяют по расстоянию между осями линий разметки, обозначающих ее границы. Ширина размечаемой полосы движения должна быть не менее 3,00 м. Допускается уменьшать ширину полосы, предназначенной для движения легковых автомобилей, до 2,75 м при условии введения необходимых ограничений режима движения.

При реализации проектных решений наносимая горизонтальная дорожная разметка должна соответствовать требованиям ГОСТ 32953 и ГОСТ Р 51256 и в процессе эксплуатации отвечать требованиям ГОСТ 33220 и ГОСТ Р 50597.

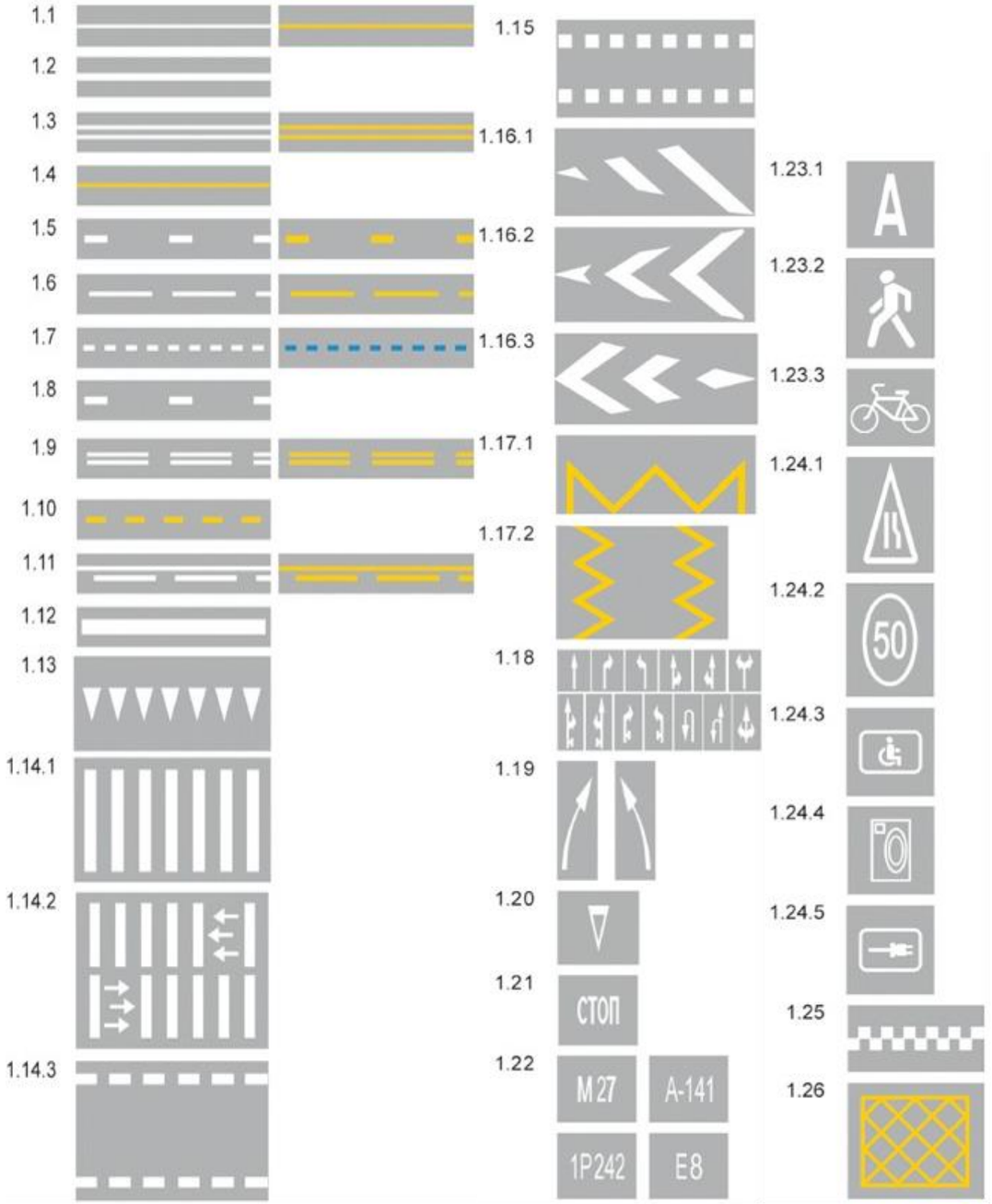


Рисунок 4 – Изображения линий разметки

Мероприятия по обустройству мест остановок общественного транспорта назначены в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования».

В рамках разработки ПОДД искусственные дорожные неровности применены строго в соответствии с ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные дорожные неровности. Общие технические требования. Правила применения». Так, в соответствии с данным нормативным документом, искусственные дорожные неровности применяются на дорогах с асфальтобетонными и цементобетонными покрытиями, имеющих искусственное освещение на основе анализа причин аварийности на конкретных участках дорог, с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий в следующих местах:

- перед детскими и юношескими учебно-воспитательными учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами, магазинами и другими объектами массовой концентрации пешеходов, на транспортно-пешеходных и пешеходно-транспортных магистральных улицах районного значения, на дорогах и улицах местного значения, на парковых дорогах и проездах;

- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее;

- перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств, приближающихся по пересекаемой дороге, на расстоянии от 30 до 50 м до дорожного знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»;

- от 10 до 15 м до начала участков дорог, являющихся участками концентрации дорожно-транспортных происшествий;

- от 10 до 15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений, детских площадок, мест массового отдыха, стадионов, вокзалов, крупных магазинов, станций метрополитена;

Конструкции искусственных дорожных неровностей в зависимости от технологии изготовления подразделяют на монолитные и сборно-разборные.

Монолитные конструкции дорожных неровностей должны быть изготовлены из асфальтобетона. В зависимости от поперечного профиля искусственные дорожные неровности подразделяют на два типа:

- волнообразные (рисунок 5);

- трапециевидные (рисунок 6).

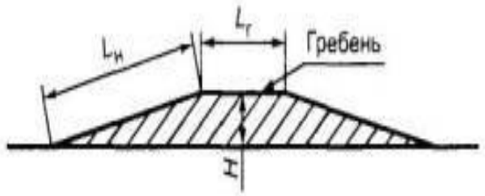


Рисунок 5 – Трапециевидные

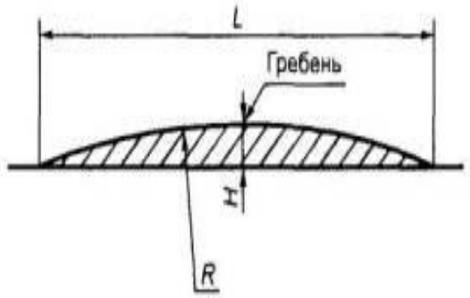


Рисунок 6 – Волнообразные

Сборно-разборная конструкция искусственных дорожных неровностей может состоять из ряда однотипных геометрически совместимых основных и краевых элементов.

Конструкция сборно-разборной искусственной дорожной неровности показана на рисунке 8. Основной и краевой элементы могут состоять из одной (рисунок 7а) или двух частей (рисунок 7б), которые геометрически совместимы друг с другом и имеют отверстия для крепления к покрытию дороги, сборно-разборным конструкциям.

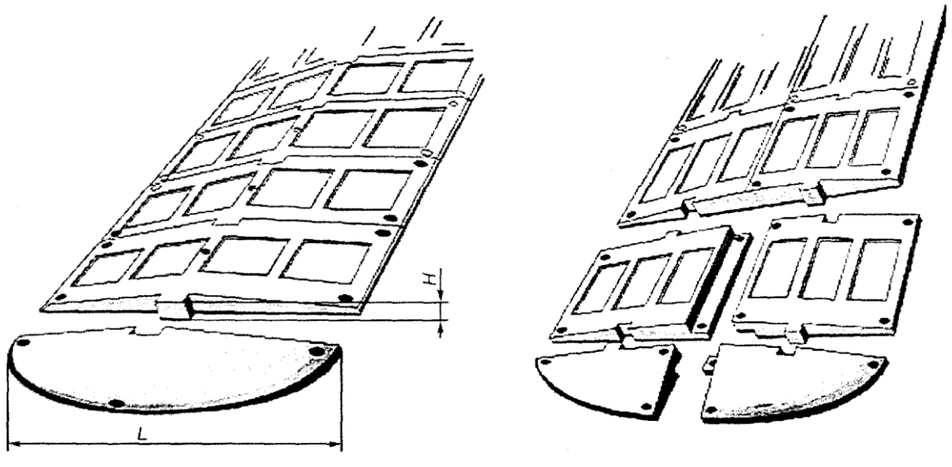


Рисунок 7 – Конструкция сборно-разборной искусственной дорожной неровности

Длина искусственных дорожных неровностей должна быть не менее ширины проезжей части. Допустимое отклонение - не более 0,2 м с каждой стороны дороги.

На участке для устройства дорожных неровностей должен быть обеспечен водоотвод с проезжей части дороги.

На участках дорог, на которых в рамках разработки ПОДД устроены искусственные дорожные неровности, применены дорожные знаки и дорожная разметка в соответствии с ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 51256 следующем образом:

- перед искусственной дорожной неровностью на ближней границе ее или разметки предусмотрены дорожные знаки 1.17 «Искусственная неровность» и 5.20 «Искусственная неровность»;

- в случае применения нескольких последовательно расположенных искусственных неровностей обеспечено предупреждение водителей при помощи таблички 8.2.1 «Зона действия», установленной совместно с предупреждающим дорожным знаком 1.17 «Искусственная неровность»;

- если на участке дороги выбраны размеры искусственной дорожной неровности для максимально допустимой скорости движения, отличающейся от скорости движения на предшествующем участке дороги на 20 км/ч и более, то применено ступенчатое ограничение скорости с последовательной установкой знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289-2019.

В случае применения различных конструкций искусственных дорожных неровностей линии разметки на дорожное покрытие и на бордюрный камень наносят в соответствии с рисунком 8 и 9.

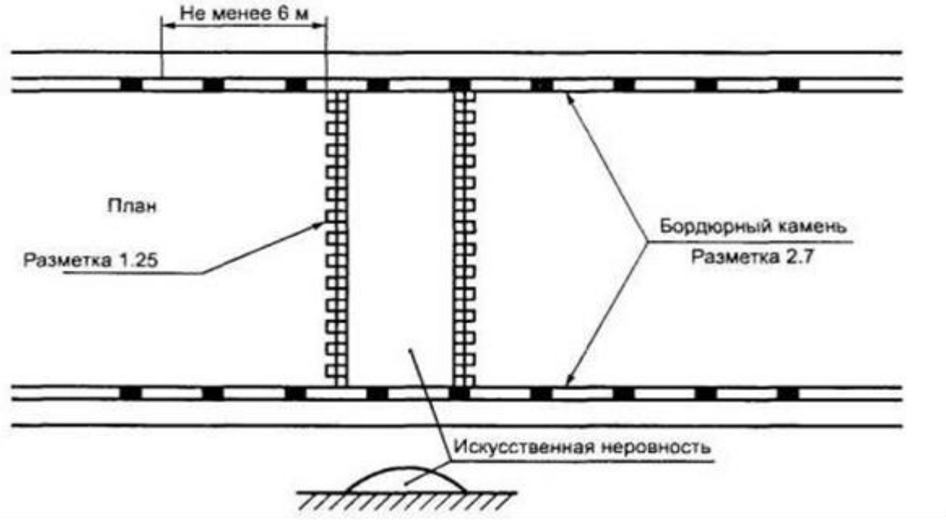


Рисунок 8 - Монолитная конструкция

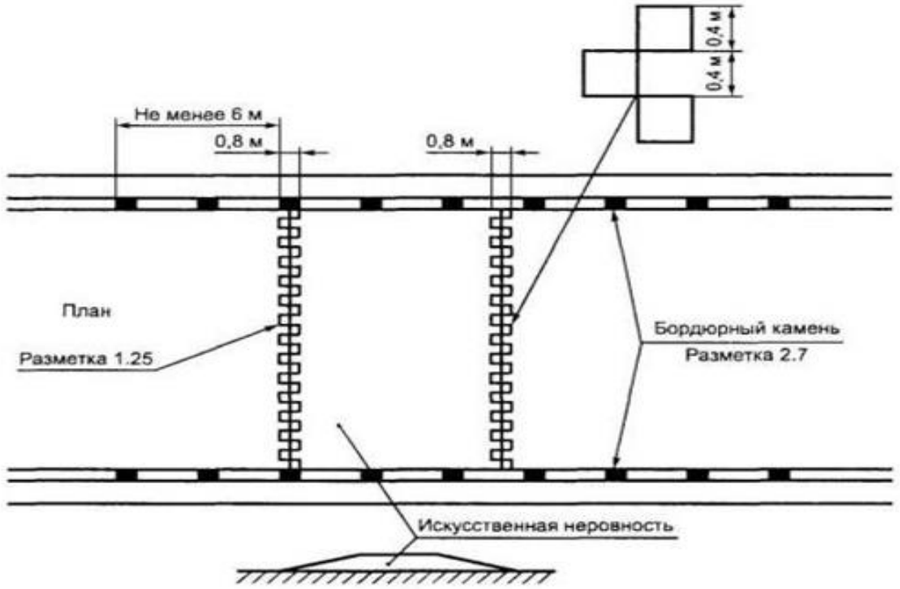


Рисунок 9 - Сборно-разборная конструкция

При анализе существующего парковочного пространства учитывались требования ФЗ №181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» от 24.11.1995 г., свода правил СП 59.13330-2020 «СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» от 30.12.2020 г. по выделению мест для транспортных средств управляемых инвалидами, перевозящих инвалидов и (или) детей- инвалидов и других маломобильные группы населения (МГН) в размере не менее 10% машиномест (но не менее одного места).

При расчете параметров парковки размеры одного парковочного места для легковых автомобилей принимались в соответствии с положениями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования», при последовательном размещении автомобилей вдоль края проезжей части – не менее 2,5 х 6,5 м, при параллельном размещении – не менее 2,5 х 5,3 м. Минимальные размеры одного парковочного места для транспортных средств, управляемых инвалидами I и II групп или перевозящих таких инвалидов, принимались – не менее 3,6 х 7,5 м при последовательном размещении автомобилей и не менее 3,6 х 6,0 м при параллельном.

В случае принятия решения об организации места парковки, с целью уменьшения негативного влияния припаркованных автомобилей на условия движения транспортных средств и обеспечения безопасности движения пешеходов по тротуарам при наличии возможности проектировались «парковочные карманы» за счет прилегающей к проезжей части территории с расстановкой автомобилей под углом 60°, 90° к краю проезжей части. Пример размещения парковки, прилегающей к проезжей части, представлен на рисунке 10.

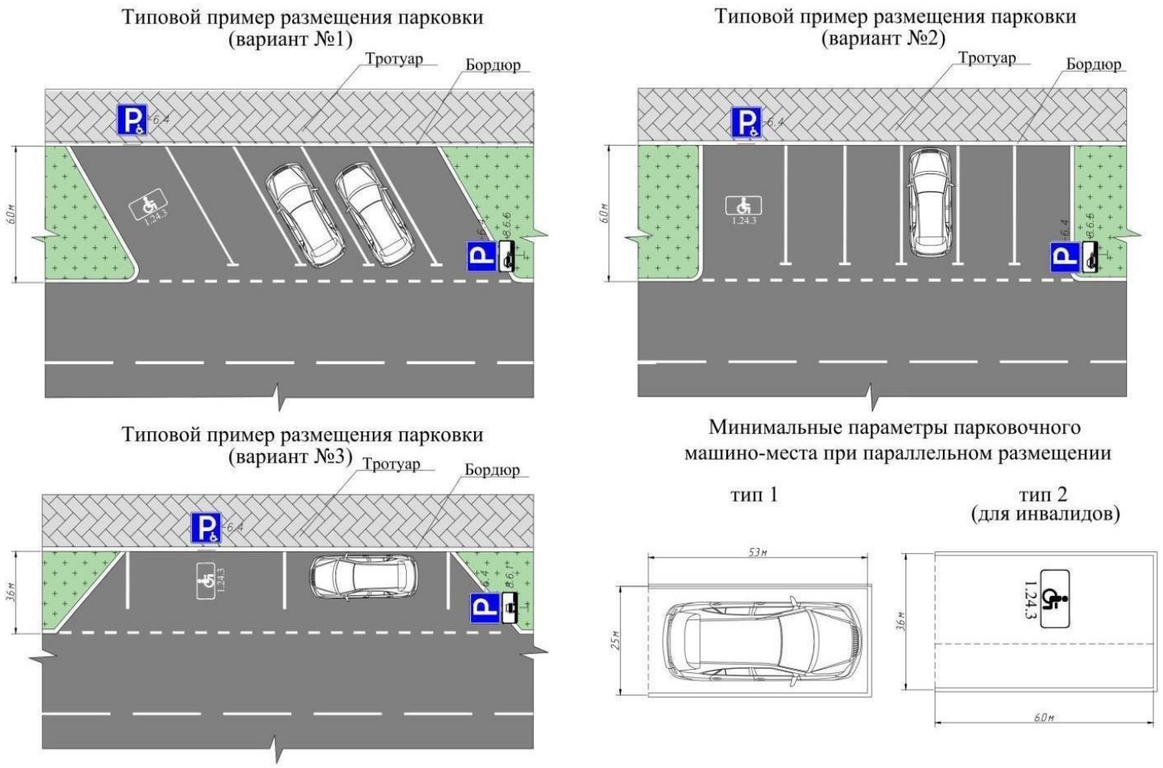


Рисунок 10 – Типовые схемы организации парковочного пространства

1.3.2 Итоговый перечень проектных решений по организации дорожного движения.

1. Предложения по организации движения транспортных средств.

Мероприятий не требуется.

2. Предложения по обустройству отдельных участков, пересечений или примыканий.

Обустроить все примыкания и пересечения знаками приоритета.

3. Предложения по организации движения пешеходов.

Ввиду невозможности устройства тротуара на всю длину дороги из-за близко расположенных инженерных коммуникаций и жилой застройки, согласно ГОСТ Р 52289 2019 предусмотрено ограничение скорости до 40 км/ч;

4. Предложения по организации движения велосипедистов.

Мероприятий не требуется.

5. Предложения по организации движения транспортных средств и пешеходов на железнодорожных переездах.

Мероприятий не требуется.

6. Предложения по обустройству парковок.

Мероприятий не требуется.

7. Предложения по организации работы светофорных объектов.

Мероприятий не требуется.

8. Предложения по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото-видеофиксации нарушений ПДД РФ.

Мероприятий не требуется.

9. Предложения по размещению искусственных неровностей.

Мероприятий не требуется.

10.Предложения по иным мероприятиям.

1.Обустройство необходимыми дорожными знаками в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019.

2. Обустройство необходимой горизонтальной дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019.

1.4 Спецификации

Спецификация горизонтальной дорожной разметки

г. Сергиев Посад, ул. 3-я Рыбная

№п/п	Начало, км,м	Конец, км,м	Расположение по ширине дороги	Протяжённость, м	Количество единиц	Номер по ГОСТ	Площадь нанесения, м²	Статус
1	0,000	0,230	Слева	234,7		1.2	23,47	Требуется нанесение
2	0,002	0,230	Справа	229,2		1.2	22,92	Требуется нанесение

Итого по дороге

Итого	
Статус	**Площадь, м²**
Требуется нанесение	46,39

Спецификация дорожных знаков

г. Сергиев Посад, ул. 3-я Рыбная

Номер по ГОСТ	Название	Типоразмер знака	Расположение по ширине дороги	Статус	Размеры знаков индивидуального проектирования	Количество
2.4	Уступите дорогу	I	Слева	Требуется установка		1
3.24	Ограничение максимальной скорости	II	Справа	Требуется установка		1

Итого по дороге

Итого				
Номер по ГОСТ	**Типоразмер знака**	**Размеры знаков индивидуального проектирования**	**Статус**	**Количество**
2.4	I		Требуется установка	1
3.24	II		Требуется установка	1

Спецификация несущих конструкций ТСОДД

г. Сергиев Посад, ул. 3-я Рыбная

Тип конструкции	Разновидность ТСОДД	Технические параметры	Способ крепления ТСОДД
Стойка дорожного знака СКМ3.35	Дорожный знак	Высота 3,500 м Диаметр 0,076 м	Хомутовое крепление

1.5 Информация о согласовании проекта организации дорожного движения

Перечень органов и организаций согласующих ПОДД определён в соответствии с частью 9 статьи 18 Федерального Закона от 29 декабря 2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В соответствии с полученным(и) ответом(и) ПОДД соответствует:

1) «Требованиям к составу и содержанию документации по организации дорожного движения», утверждены Приказом Министерства транспорта РФ от 28 февраля 2025 г. № 49; 2) Документам по стандартизации, обязательное применение которых обеспечивает безопасность дорожного движения при его организации на территории Российской Федерации, по перечню утверждённому распоряжением Правительства Российской Федерации от 4 ноября 2017 года N 2438-р.

№ п/п	Наименование согласующего органа / организации	Результат согласования	Подписано (должность, Ф.И.О. согласующего)
1			
2			
3			
4			

1.6 Ведомость объёмов строительно-монтажных работ утверждаемого варианта проектных решений по организации дорожного движения

Расчёт объёмов необходимых строительно-монтажных работ производился на основании проектных решений по организации дорожного движения. Детальная информация по требуемым к нанесению объёмам различных видов разметки, необходимому количеству знаков, с указанием размеров и конструкции установки, и другие параметры представлены в спецификациях.

Таблица 1 – Ведомость объемов строительно-монтажных работ

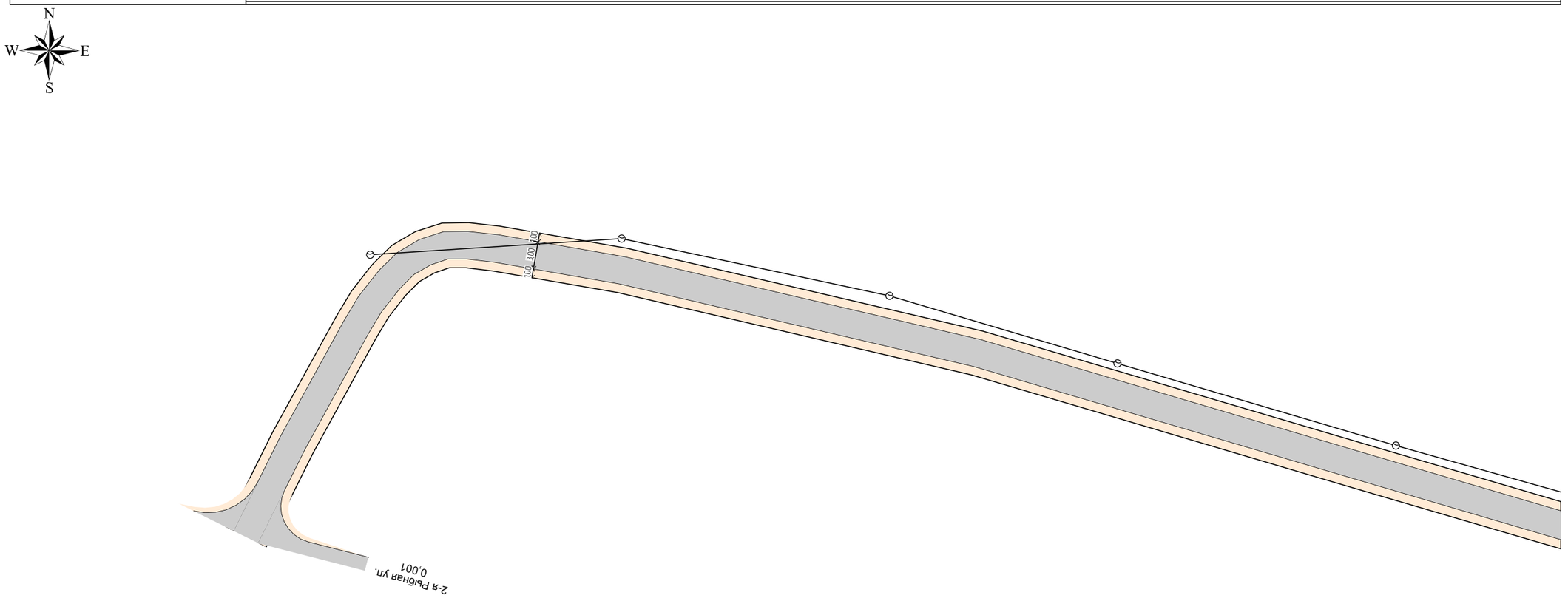
Наименование	Вид работ	Количество
Горизонтальная разметка, м²	Нанести	46,39
Дорожные знаки, шт.	Установить	2

1.7 Графические материалы

отображающие дорожно-транспортную ситуацию

г. Сергиев Посад, ул. 3-я Рыбная
км 0,000 – км 0,167
1:500

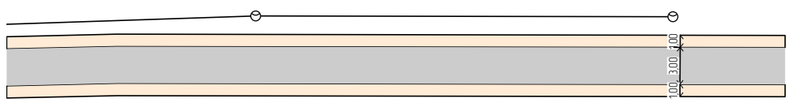
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		0,023 R=19, L=32, α=73° 0,055
Продольный профиль		R=3587, L=230



Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		
Элементы в плане		
Продольный профиль		R=3587, L=230 0,230

г. Сергиев Посад, ул. 3-я Рыбная
км 0,167 – км 0,230
1:500

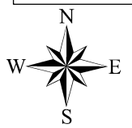


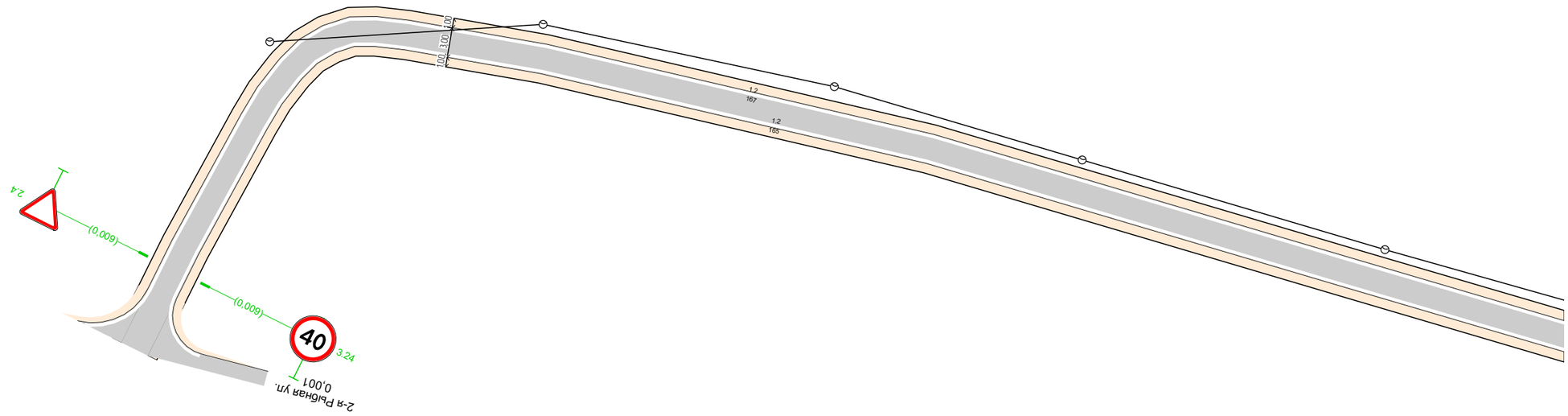
Дорожная разметка справа		
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

1.8 Графические материалы отображающие проектное решение по организации дорожного движения

г. Сергиев Посад, ул. 3-я Рыбная
км 0,000 – км 0,167
1:500

Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		1.2 0,006 - 0,167, (161 м)
Элементы в плане		0,023 R=19, L=32, α=73° 0,055
Продольный профиль		R=3587, L=230

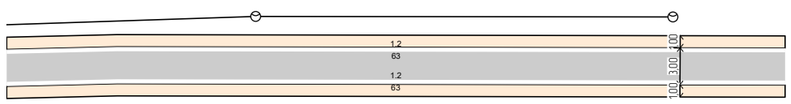




Дорожная разметка справа	Осевая линия	
	1-я от осевой	1.2 0,007 - 0,167, (160 м)
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

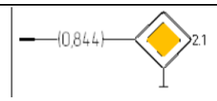
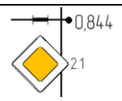
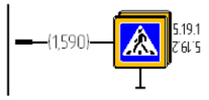
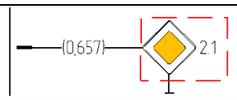
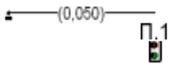
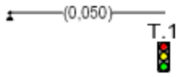
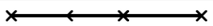
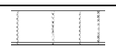
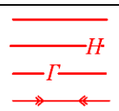
Тротуары слева		
Дорожные ограждения и направляющие устройства слева	На обочине	
	На разделительной	
Дорожная разметка слева		1.2 0,167 - 0,230, (63 м)
Элементы в плане		
Продольный профиль		R=3587, L=230 0,230

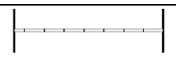
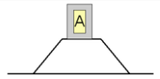
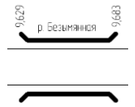
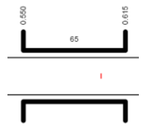
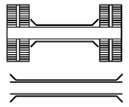
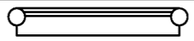
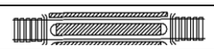
г. Сергиев Посад, ул. 3-я Рыбная
км 0,167 – км 0,230
1:500



Дорожная разметка справа	Осевая линия	
	1-я от осевой	1.2 0,167 - 0,230, (63 м)
Дорожные ограждения и направляющие устройства справа	На разделительной	
	На обочине	
Тротуары справа		

1.9 Условные обозначения

	Знаки, устанавливаемые сбоку от проезжей части
	Знаки, устанавливаемые над проезжей частью
	Знаки, имеющие двухстороннее исполнение
	Знаки, обслуживающиеся сторонними организациями
	Дорожный знак, расположенный на стойке к демонтажу
	Линии разметки
	Светофор пешеходный
	Светофор транспортный
	Ограждения дорожные, металлические
	Парапетные ограждения
	Тросовое ограждений
	Ограждения пешеходные
	Бордюрный камень
	Стационарное электрическое освещение с указанием начального и конечного участка освещения
	Сигнальные столбики
	Искусственная дорожная неровность
	Шумовые полосы
	Трубопровод. Нефтепровод. Газопровод. Линия электропередачи
	Водопропускная труба
	Дорожное зеркало
	Камера фотовидеофиксации нарушений
	Световозвращатели дорожные

	Пункт весогабаритного контроля
	Остановка общественного транспорта с павильоном, посадочной площадкой и карманом
	Путепроводы/Мост/Эстакада
	Тоннель
	Подземный пешеходный переход. Надземный пешеходный переход
	Тротуар (пешеходная дорожка)
	Граница застройки
	Бетонные дорожные полусферы
	Буфер дорожный
	Шумозащитный экран
	Подпорная стенка
	Шлагбаум, ворота или другие сооружения, ограничивающие проезд
	Железнодорожный переезд
	Контейнер для сбора мусора
	Нелегитимное примыкание
ЗЕЛЕНЫЙ ЦВЕТ	Обозначение элементов и ТСОДД, которые необходимо установить дополнительно
ДРУГИЕ ЦВЕТА	Обозначение элементов и ТСОДД, которые фактически установлены
КРАСНЫЙ ЦВЕТ	Обозначение элементов и ТСОДД, которые необходимо демонтировать
	Тип покрытия: асфальтобетон
	Тип покрытия: цементобетон
	Тип покрытия: гравий / щебень
	Тип покрытия: железобетонные плиты
	Тип покрытия: грунт
	Тип покрытия: песчано-гравийная смесь
	Обочина

2. ОБОСНОВЫВАЮЩАЯ ЧАСТЬ ПРОЕКТА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1 Результаты анализа дорожно-транспортной ситуации

2.1.1 Характеристика территории, в отношении которой разрабатывается проект организации дорожного движения (ситуационный план)

Автомобильная дорога расположена на территории Сергиево-Посадского городского округа Московской области. На ситуационном плане представлена план-схема линейного объекта, естественные ориентиры (объекты капитального строительства (в т.ч линейные объекты), водные объекты, зоны озеленения (парковые и лесопарковые зоны, отдельные группы древесных насаждений), иные объекты транспортной и инженерной инфраструктуры) (рисунок 11).

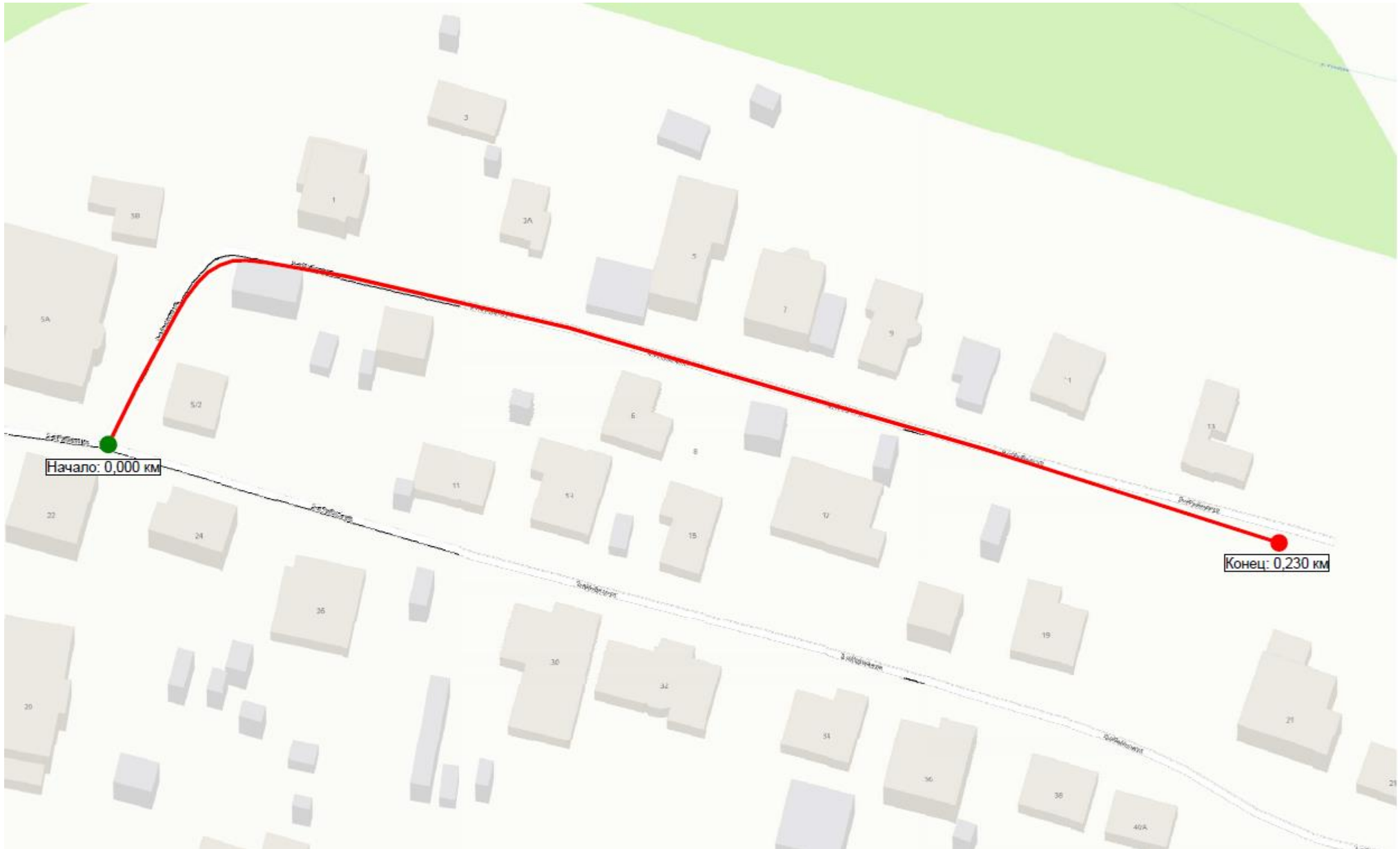


Рис.11 – Ситуационный план на автомобильную дорогу Сергиево-Посадского городского округа Московской области

2.1.2 Характеристики автомобильной дороги

В соответствии с Федеральным законом от 08.11.2007 N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» относится к дорогам общего пользования местного значения.

Общая протяженность рассматриваемого участка: **230 м.**
Тип покрытия: **асфальтобетон**.
Ширина проезжей части составляет**: 3,0 м.**
Ширина разделительной полосы: **отсутствует**.
Ширина тротуаров: **отсутствуют.**
Ширина велодорожек по четной/нечетной сторонам: **отсутствуют.**
Сигнальные столбики: **отсутствуют.**
Пешеходные ограждения: **отсутствуют.**
Барьерные ограждения: **отсутствуют.**
Остановки общественного транспорта: **отсутствуют.**
Опоры освещения: **по нечетным сторонам.**
Искусственные дорожные неровности: **отсутствуют.**
Пешеходные переходы: **отсутствуют.**
Наличие обочин: **1,0 м.**
Эксплуатационное состояние на момент обследования **хорошее**.

2.2 Результаты оценки технического состояния автомобильной дороги

Техническое задание на разработку ПОДД не предусматривало проведение специальной оценки технического состояния автомобильной дороги. Общая визуальная оценка показала, состояние дороги удовлетворительное.

2.3 Результаты анализа существующей организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка проекта организации дорожного движения

Таблица 2 – Результаты анализа существующей организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов

№ п/п	Параметр	Результат анализа
1	Количество полос движения	1 полоса
2	Искусственные дорожные неровности	Отсутствуют
3	Пешеходное движение	Отсутствуют
4	Инфраструктура для велосипедного движения, в том числе и средств индивидуальной мобильности	отсутствует.
5	Уровень соответствия применения существующих ТСОДД требованиям ГОСТ Р 52289-2019	Удовлетворительный.

2.4 Результаты анализа размещения и состояния существующих технических средств организации дорожного движения

Сведения о фактическом размещении ТСОДД были получены по результатам проведённого натурного обследования территории.

В качестве основного определяющего стандарта использовался ГОСТ Р 52289–2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (далее – ГОСТ Р 52289-2019), стандарт устанавливает правила применения ТСОДД на автомобильных дорогах общего пользования, улицах и дорогах городов и сельских поселений.

Состояние ТСОДД оценивалось в рамках требований ГОСТ 33220-2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию» (далее – ГОСТ 33220-2015), стандарт устанавливает требования к эксплуатационному состоянию автомобильных дорог общего пользования для обеспечения безопасности дорожного движения и ГОСТ Р 50597–2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля» (далее ГОСТ Р 50597-2017), стандарт устанавливает требования к параметрам и характеристикам эксплуатационного состояния (транспортно-эксплуатационным показателям) автомобильных дорог общего пользования, улиц и дорог городов и сельских поселений, железнодорожных переездов, допустимого по условиям обеспечения безопасности дорожного движения, методам их контроля, а также предельные сроки приведения эксплуатационного состояния дорог и улиц в соответствие его требованиям.

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

Анализ применения технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД) показал, что существующие ТСОДД установлены в соответствии с требованиями нормативных документов, корректировка размещения не требуется.

По полученным данным, общее состояние установленных ТСОДД оценивается как удовлетворительное. В целом основные группы знаков находятся в состоянии, соответствующем нормативным требованиям. Поверхность знаков чистая, без видимых следов разрушений, обрывов и отслоений световозвращающей пленки, затрудняющих восприятие символа. Изменения светотехнических характеристик информационной поверхности за счёт выцветания световозвращающей плёнки не наблюдаются.

Разметка отсутствует.

2.5 Результат анализа основных параметров дорожного движения

Порядок определения основных параметров дорожного движения при организации дорожного движения, порядок ведения их учета устанавливаются Правительством.

Российской Федерации. Рассматриваемая автомобильная дорога расположена в границах городского округа. В соответствии с п.5 «Правил определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утверждённых постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 года N1379Н для данной дороги основные параметры дорожного движения, не подлежат обязательному определению.

Обобщённая оценка дорожно-транспортной ситуации показывает, что общие средние значения параметров дорожного движения на рассматриваемом участке улично-дорожной сети находятся на уровне, при котором характерно движение в свободных условиях, без взаимодействия, наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы. Экономическая эффективность дорог низкая. Уровень обслуживания дорожного движения «А».

Интенсивность движения автомобилей находится на уровне, соответствующем категории дороги. Максимальная интенсивность движения не превышает 20% от пропускной способности. Состав потока преимущественно легковой. Практическая пропускная способность дороги соответствует нормативным значениям, значения обеспеченной расчетной скорости.

Фактическая максимальная скорость движения одиночного легкового автомобиля, обеспеченная дорогой по условиям безопасности движения на горизонтальном участке соответствует максимальной скорости 85%-ной обеспеченности. Средняя скорость автомобилей практически не снижается с ростом интенсивности движения.

2.6 Результаты анализа причин и условий, способствующих дорожно-транспортным происшествиям

При проведении анализа использовались положения и требования Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», Федерального закона от 10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации».

В качестве исходных данных для анализа использованы сведения о дорожно-транспортных происшествиях, статистический учёт которых осуществляется подразделениями Госавтоинспекции МВД России в порядке установленном в «Правилах учета дорожно-транспортных происшествий» утверждённых Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. №1502.

На автомобильной дороге отсутствуют места концентрации ДТП. Всего с 2020 по 2025 гг. произошло 0 ДТП.

2.7 Перечень проектных решений по организации дорожного движения и их описание

№ п/п	Наименование проектного решения	Краткое описание	Наличие проектного решения
1	Организация движения транспортных средств, в том числе: • организация скоростного режима движения транспортных средств, включая введение зональных ограничения скорости движения;	Перенос дорожных знаков на расстояния до объекта, к которому они применяются, в соответствие с ГОСТ Р 52289-2019. Перенос дорожных знаков при несоблюдении минимальных расстояний между соседними знаками, регламентированных ГОСТ Р 52289-2019	-
2	• организация движения маршрутных транспортных средств, обустройство остановочных пунктов маршрутных транспортных средств;	Установка дорожных знаков, которые необходимы по условиям ГОСТ Р 52289-2019, при частичном или полном отсутствии существующих знаков	+
3		Обеспечение информирования водителей о приближении к опасному участку дороги или изменении дорожной обстановки установкой предупреждающих знаков в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
4	• организация движения грузовых автомобилей;	Обеспечение информирования водителей об объектах дорожного обустройства установкой информационных знаков в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
5	• организация пропуска или введение ограничений на движение транзитных транспортных средств;	Обеспечение информирования водителей о направлениях движения установкой информационных знаков, указывающих направления движения до объектов и расстояния до них, перед перекрестками в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
6	• организация одностороннего и реверсивного движения;	Обеспечения информирования водителей и местоположении объектов дорожного сервиса установкой знаков сервиса в соответствие ГОСТ Р 52289-2019	-
7	• обустройство отдельных участков, пересечений или примыканий, в том числе устройство местных уширений проезжей части, дополнительных полос для движения, заездных карманов, обустройство въездов и выездов с прилегающих территорий на дороги, поперечных профилей участков дорог, размещение искусственных сооружений	Повышение информативности дорожной обстановки за счет применения направляющих устройств установкой сигнальных столбиков в соответствии с ГОСТ Р 52289- 2019 и ГОСТ 33151-2014	-
8		Организация приоритетности проезда на перекрестках автомобильных дорог установкой знаков приоритета на перекрестках автомобильных дорог в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	+
9		Организация приоритетности проезда на участках с затрудненным встречным разъездом установка знаков приоритета на участках с затрудненным встречным разъездом в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
10		Организация распределения транспортных потоков по направлениям на перекрестках установкой запрещающих знаков, предписывающих знаков и знаков особых предписаний перед примыканиями и пересечениями в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
11		Введение ограничений движения по весовым параметрам автомобилей применением запрещающих знаков Ограничивающих предельную массу транспортного средства или приходящуюся на ось транспортного средства в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
12		Введение ограничений движения по геометрическим параметрам автомобилей применением запрещающих знаков, ограничивающих высоту, ширину или длину транспортного средства в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
13		Применение знаков запрещающих обгон на участках дорог с ограниченной видимостью в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
14		Применение знаков запрещающих стоянку или остановку в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 и ПДД РФ	-+
15		Применение запрещающих знаков ограничивающих максимальную скорость движения в соответствие ГОСТ Р 52289-2019 по условиям выбора скоростного режима согласно ГОСТ Р 52399-2022 и СП 396.1325800.2018	+
16		Применение знаков особых предписаний, дорожной разметки, указывающих направление движения по полосам, перед перекрестками в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019. Применение предписывающих или запрещающих знаков перед перекрестками в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
17		Введение запрета движения грузовых автомобилей по определенным направлениям. Применение информационных знаков, указывающих рекомендуемое направление движения для грузовых автомобилей, перед перекрестком в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
18		Введение запрета движения для транзитных транспортных потоков по определенным направлениям и организация информирования о необходимом пути движения транзитных потоков	-
19		Установка дорожных удерживающих ограждений в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 по условиям выбора удерживающей способности	-
20		Организация выделенных полос движения для маршрутного пассажирского транспорта в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
21		Обустройство остановочных пунктов маршрутных транспортных средств всеми необходимыми элементами в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007	-
22		Организация одностороннего и реверсивного движения в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
23		Обустройство отдельных участков, пресечений или примыканий в соответствии с ГОСТ Р 58653-2019 и СП 396.1325800.2018	-
24		Устройство местных уширений проезжей части в соответствии с СП 34.13330.2021, ГОСТ Р 52399-2022 и СП 396.1325800.2018	-
25		Устройство дополнительных полос для движения в соответствии с СП 34.13330.2021 и СП 396.1325800.2018	-
26		Устройство заездных карманов в соответствии с СП 34.13330.2021 и СП 396.1325800.2018	-
27		Обустройство въездов и выездов с прилегающих территорий на дороги в соответствии с СП	-

№ п/п	Наименование проектного решения	Краткое описание	Наличие проектного решения
		34.13330.2021, ГОСТ Р 58653-2019 и СП 396.1325800.2018	
28		Обустройство поперечных профилей участков дорог в соответствии с ГОСТ Р 52399-2022 и СП 396.1325800.2018	-
29		Размещение искусственных сооружений	-
30	Организация движения пешеходов, в том числе обеспечение маршрутов безопасного движения детей к детским образовательным учреждениям, местоположение и обустройство наземных (нерегулируемых, регулируемых) и внеуличных (надземных, подземных) пешеходных переходов и их обустройство, обеспечение беспрепятственного передвижения инвалидов	Устройство пешеходных тротуаров и дорожек в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007, СП 42.13330.2016, ГОСТ Р 70716-2023	-
31		Установка пешеходных ограничивающих или удерживающих ограждений в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019	-
32		Установка предупреждающих и запрещающих знаков в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 перед местами возможного появления детей на проезжей части. Установка пешеходных ограничивающих ограждений в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 в местах предотвращения выхода детей на проезжую часть. Устройство пешеходных тротуаров и дорожек в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007, СП 42.13330.2016, ГОСТ Р 70716-2023 по пути следования детей. Обустройство искусственных неровностей в соответствии с ГОСТ Р 52605-2006 перед нерегулируемыми пешеходными переходами расположенными вблизи детских образовательных учреждений	-
33		Обустройство пешеходных переходов в одном уровне с проезжей частью дороги в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007, СП 42.13330.2016, ГОСТ Р 70716- 2023, СП 396.1325800.2018	-
34		Обустройство пешеходных переходов в разных уровнях с проезжей частью дороги в соответствии с ГОСТ Р 52766- 2007, СП 42.13330.2016, ГОСТ Р 70716-2023, СП 396.1325800.2018	-
35		Обеспечение беспрепятственного передвижения инвалидов установкой тактильных плиток, организацией занижений тротуара в местах пешеходных переходов, расположение и организация парковочных мест для инвалидов в соответствии с СП 59.13330.2020	-
36	Организация движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, размещение велосипедных и велопешеходных дорожек, велосипедных полос, мест для стоянки велосипедистов и средств индивидуальной мобильности	Организация движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019, ГОСТ Р 52766-2007, СП 42.13330.2016, ГОСТ Р 70716-2023	-
37		Размещение велосипедных и велопешеходных дорожек, велосипедных полос в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007, СП 42.13330.2016, СП 396.1325800.2018 и ГОСТ 33150-2014	-
38		Размещение мест для стоянки велосипедистов и средств индивидуальной мобильности в соответствии с действующим нормативно-правовым актом, а также с учетом необходимого спроса	-
39	Организация движения транспортных средств и пешеходов на железнодорожных переездах (при наличии)	Обустройство железнодорожных переездов ТСОДД в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019 и ГОСТ 33151-2014	-
40	Размещение и обустройство парковок (парковочных мест) для автомобильного транспорта	Размещение и обустройство парковок (парковочных мест) для автомобильного транспорта в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019, СП 396.1325800.2018 и СП 59.13330.2020	-
41	Организация работы светофорных объектов, включая изменение режимов работы светофорной сигнализации, введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог, а также их координации и (или) адаптивного управления (при наличии обоснования)	Изменение режимов работы светофорной сигнализации в соответствии с ГОСТ Р 52289-2019, ОДМ 218.2.020-2012 и ОДМ 218.6.003-2011	-
42		Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог по условиям ГОСТ Р 52289-2019	-
43		Введение координации и (или) адаптивного управления светофорных объектов на пересечениях, примыканиях и участках дорог в соответствии с ГОСТ Р 71096-2023	-
44	Размещение искусственных дорожных неровностей	Размещение искусственных неровностей в соответствии с ГОСТ Р 52605-2006	-

2.8 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения

Учитывая характер предлагаемых проектных мероприятий, реализация проектных решений не окажет влияния на параметры, характеризующие дорожное движение, параметры эффективности организации дорожного движения, параметры и факторы негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения.

Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения варианта проектных решений будет преимущественно выражаться в:

– оптимизации существующих схем организации дорожного движения;

– повышении уровня безопасности дорожного движения и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

2.9 Ведомость объемов строительно-монтажных работ

Ведомость объемов строительно-монтажных работ указана в таблице 1 «Ведомость объемов строительно-монтажных работ» настоящего ПОДД.

2.10 Обоснование утверждаемого варианта проектных решений

Выбор проектных решений по организации дорожного движения осуществлялся по результатам анализа существующей дорожно-транспортной ситуации и выявленных недостатков. С учётом специфики территории, в отношении которой разрабатывается ПОДД, вида и значимости прорабатываемой транспортной инфраструктуры, отсутствием, в предоставленных заказчиком данных, сведений о вероятном изменении текущей дорожно-транспортной ситуации в краткосрочной перспективе (1-5 лет) и отсутствием необходимости в принципиальном изменении схемы движения вариант проектных решений представлен минимально необходимым набором ТСОДД, установка которых предусмотрена ГОСТ Р 52289-2019, обеспечивающих безопасность дорожного движения в рамках требований Правил дорожного движения, утверждённых постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 «О Правилах дорожного движения».

С учётом текущего уровня обслуживания движения и предполагаемом повышения общего уровня безопасности движения по факту реализации проектных решений, утверждаемый вариант считается обоснованным по всем предлагаемым вариантам.