



# АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА РЕУТОВ

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 22.01.2026 № 22-ПА

Об утверждении Комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Реутов Московской области

В соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», Федеральным законом от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов», Постановлением Правительства Российской Федерации от 01.10.2020 № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом», Генеральным планом городского округа Реутов Московской области, утвержденным Решением Совета депутатов городского округа Реутов от 29.06.2011 № 134/16, постановляю:

1. Утвердить Комплексную схему организации дорожного движения городского округа Реутов Московской области (прилагается).
2. Управлению информационно-коммуникационных технологий и документооборота Администрации городского округа Реутов обеспечить опубликование (размещение) настоящего постановления в сетевом издании «Официальный сайт органов местного самоуправления городского округа Реутов в сети «Интернет».
3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Главы городского округа Бекашова Е.А.

Временно исполняющий полномочия  
Главы городского округа



А.С. Ковязин

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением Администрации  
городского округа Реутов  
Московской области  
от 22.01.2026 № 22-ПН

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ РЕУТОВ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ОБОСНОВЫВАЮЩАЯ ЧАСТЬ

2025 год

## СОДЕРЖАНИЕ

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА .....	5
1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации .....	5
1.1 Результаты анализа имеющихся документов стратегического и территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планами и программами комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочными целевыми программами, программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных округов, городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий.....	5
1.2 Оценка социально-экономической деятельности .....	11
1.3 Оценка технического состояния автомобильных дорог .....	20
1.4 Оценка организации движения, включая организацию движения маршрутных транспортных средств, организацию движения грузовых автомобилей, организацию движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности .....	26
1.5 Оценка организации парковочного пространства, оценка и анализ параметров размещения парковок общего пользования (вид парковок, количество парковочных мест, их назначение, обеспеченность, заполняемость) .....	78
1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения .....	89
1.7 Результаты анализа состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города федерального значения, муниципального образования .....	94
1.8 Оценка параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения .....	97
1.9 Оценка параметров, характеризующих движение маршрутных транспортных средств по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками).....	116
1.10 Показатели состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	118
1.11 Показатели основных экологических характеристик (объемы выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов от транспортных средств, уровень шума) .....	126
1.12 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения .....	129
2 Формирование вариантов проектирования КСОДД .....	135
2.1 Перечень мероприятий по организации дорожного движения и их описание .....	138
2.2 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.....	140
3 Обоснование выбора утверждаемого варианта проектирования КСОДД.....	141
4 Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД.....	143

4.1 Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределения их по времени движения.....	143
4.2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности .....	145
4.3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования .....	148
4.4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров).....	158
4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос .....	172
4.6 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств.....	185
4.7 Мероприятия по развитию парковочного пространства .....	189
4.8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств .....	197
4.9 Мероприятия по организации реверсивного движения и (или) одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках .....	201
4.10 Мероприятия по введению светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог.....	202
4.11 Мероприятия по организации движения грузовых транспортных средств.....	209
4.12 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах .....	217
4.13 Мероприятия по обеспечению безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям .....	222
4.14 Мероприятия по развитию дорог или участков дорог, направленных на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц, расположенных на территории городского округа Реутов .....	226
4.15 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения.....	230
5 Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД и источники такого финансирования	233
6 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения.....	243
6.1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения .....	248
6.2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение .....	249
6.3 Прогноз параметров, эффективности организации дорожного движения .....	251

6.4 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения .....	252
6.5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения.....	254
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	261
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	262
ПРИЛОЖЕНИЕ А .....	264
РАЗРАБОТКА МАТЕМАТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА РЕУТОВ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ .....	264
Общее положение.....	264
А.1 Задание параметров транспортных районов, определяющих объем и структуру транспортного спроса.....	265
А.2 Создание графа УДС: ввод параметров улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов.....	266
А.3 Ввод данных о геометрических параметрах моделируемых участков сети дорог .....	268
А.4 Расчет с помощью разработанной модели спроса данных об источнике, цели, количестве желаемых поездок .....	271
А.5 Калибровка мультимодальной макромоделю по интенсивности транспортных и пассажирских потоков .....	273
А.6 Проведение расчетов параметров дорожного движения на участках сети дорог для базового года.....	274
ПРИЛОЖЕНИЕ Б.....	279
ПРИЛОЖЕНИЕ В.....	282
ПРИЛОЖЕНИЕ Г .....	298

## ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

### 1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

**1.1 Результаты анализа имеющихся документов стратегического и территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планами и программами комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочными целевыми программами, программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных округов, городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий**

Полномочия органов местного самоуправления в области градостроительной деятельности определены в статье 8 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 №190-ФЗ. Наиболее существенными по влиянию на состояние транспортной инфраструктуры и организацию дорожного движения являются:

- подготовка и утверждение документов территориального планирования;
- утверждение местных нормативов градостроительного проектирования;
- разработка и утверждение программ комплексного развития систем коммунальной, транспортной и социальной инфраструктуры.

К документам территориального планирования городского округа Реутов, определяющим развитие транспортной инфраструктуры, относятся:

- Схема территориального планирования Российской Федерации (далее – СТП РФ) в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2013 №384-р (с изменениями на 27 ноября 2024 года);

- Схема территориального планирования Московской области – основные положения градостроительного развития (далее – СТП Московской области), утвержденная постановлением Правительства Московской области от 11 июля 2007 года №517/23 (с изменениями на 16 апреля 2024 года);

- Схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области (далее – СТП ТО МО), утвержденная постановлением Правительства Московской области от 25 марта 2016 года № 230/8 (с изменениями на 12 мая 2025 года);

– Генеральный план развития Московской области, принятый постановлением Московской областной Думы от 21 февраля 2007 года №2/210-II (с изменениями на 17 октября 2025 года);

– Генеральный план городского округа Реутов Московской области, утвержденный решением Совета депутатов города Реутов Московской области от 29 июня 2011 года №134/16 (с изменениями на 28 сентября 2022 года);

– Карта планируемого размещения объектов местного значения городского округа Реутов Московской области, утвержденная постановлением Администрации городского округа Реутов Московской области от 10 октября 2022 года № 325-ПА;

– Местные нормативы градостроительного проектирования городского округа Реутов Московской области, утвержденные постановлением Администрации городского округа Реутов Московской области от 10 января 2025 года №6-ПА;

– Проект планировки территории и проект межевания территории по адресу: Московская область, городской округ Реутов, территория ограничена МКЛД, границей земельного участка ТЦ «Шоколад», Садовым проездом, границей земельного участка ЭП «Восточная», ул. Строителей, ул. Комсомольская и линией ж/д Горьковского направления» (ППТ).

Актуальные редакции документов территориального планирования размещены в Федеральной государственной информационной системе территориального планирования (ФГИС ТП) и на официальном сайте муниципального образования.

Государственные и муниципальные программы, прочее:

– Государственная программа «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства от 20 декабря 2017 года №1596 (с изменениями на 1 октября 2025 года);

– Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. №3363-р (с изменениями на 6 ноября 2024 года);

– Национальный проект «Инфраструктура для жизни»;

– Государственная программа Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» на 2023-2029 год, утвержденная постановлением Правительства Московской области от 04 октября 2022 года № 1069/35 (с изменениями на 23 сентября 2025 года);

– Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года;

– Муниципальная программа городского округа Реутов «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса», утвержденная постановлением Администрации городского округа Реутов Московской области от 24 октября 2022 года №346-ПА;

– Стратегия социально-экономического развития Московской области на период до 2030 года, утвержденная постановлением Правительства Московской области от 28 декабря 2018 года №1023/45 (с изменениями на 12 марта 2024 года и дополнительно принятыми постановлением Правительства Московской области от 26 сентября 2025 года №1253-III);

– Стратегия социально-экономического развития городского округа Реутов Московской области на 2017 - 2026 года (далее – Стратегия ГО), утвержденная решением Совета депутатов городского округа Реутов Московской области от 21 июня 2017 года №38/2017-НА;

– Прогноз социально-экономического развития городского округа Реутов на 2025-2027 годы, утвержденный постановлением Администрации городского округа Реутов от 22 октября 2024 года №479-ПА.

В соответствии с *СТП РФ* на территории городского округа Реутов предусматривается увеличение пропускной способности участков железнодорожной сети, формирование направлений железнодорожной сети с обращением поездов повышенной веса и нагрузки на ось по направлению «Москва - Нижний Новгород – Казань», в число мероприятий входят: строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали протяженностью 770 км со строительством и реконструкцией вокзалов, станций, отдельных пунктов с путевым развитием (Центральный, Юго-Восточный, Восточный административные округа г. Москвы, г. Реутов, г. Балашиха, г. Железнодорожный, Ногинский, Павлово-Посадский, Орехово-Зуевский районы Московской области, Петушинский, Собинский районы, г. Владимир, Суздальский, Камешковский, Ковровский, Вязниковский, Гороховецкий районы Владимирской области, Володарский район, г. Нижний Новгород, г. Дзержинск, Балахнинский, Богородский, Кстовский, Лысковский, Спасский, Воротынский районы Нижегородской области, Ядринский, Моргаушский, Чебоксарский, Мариинско-Посадский районы Республики Чувашия, Волжский, Звениговский районы Республики Марий Эл, Зеленодольский район, г. Казань (Республика Татарстан). Также, в рамках *СТП РФ* предусмотрено строительство дополнительных главных путей и развитие существующей инфраструктуры на участке Нижегородская – Железнодорожная Горьковского направления МЖД.

Мероприятий по развитию автомобильных дорог общего пользования федерального значения в границах городского округа не запланировано.

Согласно *СТП Московской области* целью территориального планирования развития Московской области является создание градостроительными средствами условий роста качества жизни населения и экономики Московской области.

Основным принципом территориального планирования развития Московской области является обеспечение устойчивого пространственного (градостроительного) развития. Это предполагает обеспечение при осуществлении градостроительной деятельности безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека, ограничение негативного воздействия на окружающую среду, обеспечение охраны и рационального использования природных ресурсов, сохранение историко-культурного наследия, местных традиций и особенностей в интересах настоящего и будущих поколений.

Развитие транспортной инфраструктуры Московской области направлено на создание комфортных условий проживания для жителей и обеспечение развития экономики Московской области.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры Московской области:

- интеграция транспортных инфраструктур Московской области в опорную сеть автомобильных дорог Российской Федерации и международные транспортные коридоры (далее - МТК).
- преобразование радиальной сети автомобильных дорог в Московской области в современную трехуровневую сетевую структуру автомобильных дорог с дифференциацией автомобильных дорог по условиям проезда по ним и доступа на них транспортных средств.
- повышение качества транспортного обслуживания населения и экономики Московской области.

При этом, граница рассматриваемого городского округа мероприятий области развития транспорта не запланировано.

Документы территориального планирования федерального и регионального уровней не содержат мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры на территории городского округа Реутов Московской области.

В рамках государственной программы Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» на 2023-2029 год, также не предусмотрено мероприятий по развитию дорожно-транспортного комплекса на территории городского округа Реутов.

*Генеральный план городского округа Реутов Московской области* содержит мероприятия документов территориального планирования федерального и регионального

уровней, и не предусматривает каких-либо изменений в части развития автомобильных дорог общего пользования местного значения, мероприятия, в отношении объектов транспортной инфраструктуры общего пользования местного значения утверждены в рамках Карты планируемого размещения объектов местного значения городского округа Реутов Московской области, которая включает:

- строительство автомобильной дороги по пр-т. Братьев Фоминых (новый участок);
- строительство автомобильной дороги по пр-д. Садовый (новый участок);
- строительство путепровода на пересечении пр-д. Садовый (новый участок) и МЖД «Реутов – Балашиха»;
- реконструкция магистральных улиц общегородского значения (ул. П.А. Некрасова, пр-д. Братьев Фоминых, пр-т. Мира, ул. Победы, ул. Новая, ул. Молодежная, ул. Октября, ул. Ашхабадская);
- реконструкция магистральных улиц районного значения (ул. Ашхабадская, ул. Дзержинского, ул. Комсомольская, ул. Строителей, ул. Котовского, ул. Имени Академика В.Н. Челомея, пр-д. Садовый);
- реконструкция улиц в зонах жилой застройки (ул. Советская, ул. Гагарина, ул. Парковая);
- реконструкция улиц в производственных зонах (ул. Железнодорожная, ул. Никольская, ул. Профсоюзная).

С целью развития современной и эффективной транспортной системы на территории городского округа Реутов, обеспечивающей комфортные условия жизнедеятельности населения, повышения уровня безопасности дорожно-транспортного комплекса, снижения смертности в результате ДТП и обеспечения нормативного состояния автомобильных дорог местного движения, постановлением Администрации городского округа Реутов от 24 октября 2022 года №346-ПА утверждена *муниципальная программа* «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса городского округа Реутов Московской области на 2023 -2027 годы» (далее по тексту – Программа).

В Программе, исполнение запланированных мероприятий, а также освоение денежных средств, предусмотрено в рамках 4-х подпрограмм:

- Пассажирский транспорт общего пользования;
- Дороги Подмосковья;
- Безопасность дорожного движения;
- Обеспечивающая подпрограмма.

Реализация мероприятий осуществляется за счет средств регионального и местного бюджетов.

В рамках муниципальной программы на 2026 и 2027 год запланировано финансирование следующих мероприятий:

- содержание автомобильных дорог местного значения общего пользования;
- ремонт, капитальный ремонт сети автомобильных дорог, мостов и путепроводом местного значения;
- обеспечение безопасного поведения на дорогах;
- мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения;
- создание условий для реализации полномочий органов местного самоуправления;
- расходы на обеспечение деятельности (оказание услуг) муниципальных учреждений в сфере дорожного хозяйства.

В результате реализации Программы ожидается:

- сокращение количества погибших на 100 тыс. населения в результате дорожно-транспортных происшествий;
- сокращение протяженности сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям:
- ликвидация очагов аварийности;
- снижение доли наличных средств в обороте перевозчиков;
- создание парковочного пространства в том числе за счет местного бюджета;
- ремонт дворовых территорий и проездов к ним.

В результате реализации мероприятий, планируется отремонтировать более 26.65 тыс. м<sup>2</sup> автомобильных дорог и тротуаров, провести ямочный ремонт дворовых территорий площадью более 7.45 тыс. м<sup>2</sup>, а также обустроить дополнительные парковочные места.

Имеющиеся документы территориального планирования и действующие государственные и муниципальные программы составляют основу для планирования комплексного развития транспортной инфраструктуры, разработки комплексной схемы организации дорожного движения.

По результатам рассмотрения и анализа вышеприведенных нормативных документов стоит отметить, что нормативно-правовая база по территориальному развитию, а также комплексному развитию транспортной инфраструктуры городского округа в целом обеспечена.

## 1.2 Оценка социально-экономической деятельности

Основными задачами деятельности органов местного самоуправления считается постоянное развитие экономического потенциала городского округа, привлечение инвестиций, оказание поддержки малому и среднему предпринимательству, проведение оптимизации и модернизации систем дошкольного и общего образования, культуры и спорта.

Стратегия социально-экономического развития городского округа Реутов Московской области как наукограда Российской Федерации на 2017–2026 годы (далее по тексту – Стратегия), утверждена решением Совета депутатов города Реутов от 21 июня 2017 №38/2017-НА.

Согласно Стратегии, ключевыми преимуществами Реутова в области экономики и городской среды являются:

- устойчивый рост оборота организаций, объема отгруженных товаров, выполненных работ и услуг, объема инвестиций;
- высокий уровень инвестиционной активности;
- высокий уровень развития социальной и инженерной инфраструктуры;
- доступность Москвы;
- компактная планировка города и наличие ландшафтов, пригодных для создания привлекательных пространств рекреации и обмена идеями (пруд, парк, скверы и зеленые насаждения);
- устойчивый рост численности населения;
- высокий уровень квалификации трудовых ресурсов;
- развитая система образования, обеспечивающая все уровни образования и включающая дуальную систему обучения.

### *Демографические показатели городского округа*

Демографическая ситуация (в том числе возрастной и половой состав населения) во многом определяет перспективы и проблемы рынка труда, а значит, трудовой потенциал муниципального образования. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать количество и структуру занятых в экономике, основные параметры развития городского округа: объемы жилищного строительства и учреждений обслуживания, системы инженерной и транспортной коммуникаций и прочее.

Согласно данным, Управления Федеральной службы государственной статистики по Московской области, по состоянию на 1 января 2025 года численность населения городского округа Реутов Московской области составило 118 065 человек.

При этом, в период с 2020 по 2025 год численность населения городского округа увеличилась на 10 011 человек. Динамика численности населения за последние пять лет, согласно данным Федеральной службы государственной статистики, представлена в таблице 1.2.1.

Таблица 1.2.1 – Динамика численности населения за 5 лет

Показатели	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Все население, чел.	108054	108000	108257	113140	112070
Женщины, чел.	59496	59478	59539	58924	58334
Мужчины, чел.	48558	48522	48718	54216	53736

\*– Согласно, сведений, размещенных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики – [www.gks.ru](http://www.gks.ru)

В составе населения отмечается гендерная асимметрия (доля женского населения в общей численности составляет 52,05 процента, соответственно, доля мужского – 47,95 процента. Динамика численности населения за 5 лет по полу и возрасту приведена в таблице 1.2.2. Одним из факторов, оказывающих влияние на воспроизводство населения, является возрастная структура населения. Низкий уровень рождаемости в предыдущие годы, повышение продолжительности жизни приводят к увеличению доли населения старше трудоспособного возраста, а это в свою очередь приводит к снижению общего коэффициента рождаемости. Доля населения в трудоспособном возрасте варьируется в диапазоне 57 – 60%, и в целом показывает положительную динамику и на фоне роста общей численности населения позитивно влияет на экономику городского округа. Демографические показатели приведены в таблице 1.2.3. Миграционные показатели приведены в таблице 1.2.4.

Таблица 1.2.2 – Динамика численности населения за 5 лет по полу и возрасту

Показатели	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
моложе трудоспособного возраста, чел.	18615	18329	17931	21607	20669
Женщины, чел.	9085	8933	8724	10105	9671
Мужчины, чел.	9530	9396	9207	11502	10998
трудоспособный возраст	67132	66932	67262	66245	66942
Женщины, чел.	34409	34283	34445	31656	32026
Мужчины, чел.	32723	32649	32817	34589	34916
старше трудоспособного возраста	22307	22739	23064	25288	24459
Женщины, чел.	16002	16262	16370	17163	16637
Мужчины, чел.	6305	6477	6694	8125	7822

Таблица 1.2.3 – Демографические показатели

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Число умерших, чел.	856	1090	1170	975	н/д
Общий коэффициент естественного прироста (убыли), чел.	-3.4	-4.6	-6.9	-4.4	-5.1
Число родившихся (без мертворожденных), чел.	493	590	421	476	443
Общий коэффициент рождаемости, промилле	4.6	5.5	3.9	4.2	3.9
Общий коэффициент смертности, промилле	8	10.1	10.8	8.6	9
Естественный прирост (убыль), чел.	-363	-500	-749	-499	-565

\* Согласно, сведений, размещенных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики [www.gks.ru](http://www.gks.ru)

Таблица 1.2.4 – Миграционные показатели

Показатели	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Миграция – всего, чел.	6700	5423	5589	4877	4615
в пределах России, чел.	6077	4867	5178	4282	4032
внутрирегиональная, чел.	1118	976	934	714	746
межрегиональная, чел.	4959	3891	4244	3568	3286
международная, чел.	623	556	411	595	583
со странами СНГ и Балтии, чел.	473	426	325	539	506
с другими зарубежными странами, чел.	150	130	86	56	77
внешняя (для региона) миграция, чел.	5582	4447	4655	4163	3869

\* Согласно, сведений, размещенных на официальном сайте Федеральной службы государственной статистики [www.gks.ru](http://www.gks.ru)

Прогноз социально-экономического развития городского округа Реутов на 2025 – 2027 годы (далее по тексту – Прогноз), утвержден постановлением Администрации городского округа Реутов от 22 октября 2024 года №479-ПА. Согласно Прогнозу, ожидается сокращение численности населения по базовому сценарию развития до показателя 111 845 человек, что на 6 220 человек меньше показателя зафиксированного на 1 января 2025 года.

В промышленном производстве ожидается рост объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по промышленным видам деятельности по крупным и средним организациям более чем на 30% к значению 2024 года.

Также, ожидается рост следующих показателей:

- инвестиций в основной капитал за счет всех источников финансирования;
- объема жилищного строительства;
- темпов роста жилищного строительства;
- уровня обеспеченности населения жильем;

- фонда начисленной заработной платы.

Постановлением Администрации городского округа Реутов от 27 мая 2016 года №98-ПА (с изменениями от 27 января 2025 года №34-ПА), утвержден перечень муниципальных программ, в рамках которых осуществляется деятельность Администрации направленная на улучшение социально-экономического, градостроительного и, в целом, комплексного развития территории городского округа.

Так, согласно последним изменениям, в настоящее время действует 18 муниципальных программ:

- Здравоохранение;
- Культура и туризм;
- Образование;
- Социальная защита населения;
- Спорт;
- Развитие сельского хозяйства;
- Экология и окружающая среда;
- Безопасность и обеспечение безопасности жизнедеятельности;
- Жилище;
- Развитие инженерной инфраструктуры, энергоэффективности и отрасли по обращению с отходами;
- Предпринимательство;
- Управление имуществом и муниципальными финансами;
- Развитие институтов гражданского общества, повышение эффективности местного самоуправления и реализации молодежной политики;
- Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса;
- Цифровое муниципальное образование;
- Архитектура и градостроительство;
- Формирование современной комфортной городской среды;
- Строительство объектов социальной инфраструктуры.

Порядок разработки и реализации муниципальных программ городского округа Реутов Московской области утвержден постановлением Администрации городского округа Реутов от 30 июня 2025 года №291-ПА.

#### *Образование*

В число подведомственных Управления образования Администрации городского округа Реутов, согласно постановлению Администрации городского округа Реутов от 25 сентября 2024 года №455-ПН, входят 13 образовательных учреждений:

- 7 общеобразовательных учреждений (далее по тексту – ООУ);
- 3 автономных общеобразовательных учреждений;
- 2 учреждения дополнительного образования (далее по тексту – УДО);
- 1 учреждение дополнительного профессионального образования.

При этом, всего на территории городского округа функционирует 43 образовательные организации:

- 27 дошкольных отделений образовательных учреждений;
- 13 образовательных учреждений;
- 3 учреждения дополнительного образования.

Перечень образовательных учреждений представлен в таблице 1.2.5.

Таблица 1.2.5 – Перечень образовательных учреждений

№ п/п	Сокращенное наименование	Фактический адрес общеобразовательной организации	Тип образовательной организации
1	МБОУ СОШ №1	ул. Лесная, дом 12	Общеобразовательная организация
2	МБОУ СОШ №1	ул. Строителей, дом 15	Дошкольное отделение
3	МБОУ СОШ №2	ул. Победы д.32	Общеобразовательная организация
4	МБОУ СОШ №2	ул. Некрасова дом 8	Дошкольное отделение
5	МБОУ СОШ №2	ул. Головашкина дом 7	Дошкольное отделение
6	МБОУ СОШ №3	ул. Советская 6А	Общеобразовательная организация
7	МБОУ СОШ №3	ул. Советская 14А	Дошкольное отделение
8	МБОУ СОШ №3	ул. Советская 16А	Дошкольное отделение
9	МБОУ СОШ №4	ул. Комсомольская дом 15	Общеобразовательная организация
10	МБОУ СОШ №4	ул. Победы дом 7А	Общеобразовательная организация
11	МБОУ СОШ №4	ул. Комсомольская дом 17	Дошкольное отделение
12	МБОУ СОШ №4	ул. Комсомольская дом 19	Дошкольное отделение
13	МБОУ СОШ №4	ул. Войтовича дом 7	Дошкольное отделение
14	МБОУ СОШ №4	ул. Кирова дом 15	Дошкольное отделение
15	МБОУ СОШ №5	ул. Котовского, д.13	Общеобразовательная организация
16	МБОУ СОШ №6	Юбилейный проспект, 15А	Общеобразовательная организация
17	МБОУ СОШ №6	ул. Октября, 4а	Дошкольное отделение
18	МБОУ СОШ №6	Юбилейный проспект, 19	Дошкольное отделение
19	МБОУ СОШ №7	ул. Советская, д. 27	Общеобразовательная организация
20	МБОУ СОШ №7	ул. Гагарина д.17б	Общеобразовательная организация
21	МБОУ СОШ №7	пр-т Мира, д.15	Дошкольное отделение
22	МБОУ СОШ №7	пр-т Мира, д.22/1	Дошкольное отделение
23	МБОУ СОШ №7	ул. Гагарина, д.8	Дошкольное отделение
24	МБОУ СОШ №7	пр-т Мира, д.6а	Дошкольное отделение
25	МБОУ СОШ №7	ул. Проспект мира д.35	Дошкольное отделение

№ п/п	Сокращенное наименование	Фактический адрес общеобразовательной организации	Тип образовательной организации
26	МБОУ СОШ №7	пр-т Мира, д.6	Дошкольное отделение
27	МБОУ СОШ №7	ул. Гагарина, д.20	Дошкольное отделение
28	МАОУ Лицей	ул. Южная, д.8	Общеобразовательная организация
29	МАОУ Лицей	ул. Котовского д.10	Дошкольное отделение
30	МАОУ Лицей	ул. Котовского д.10 А	Дошкольное отделение
31	МАОУ Гимназия	ул. Некрасова д.15	Общеобразовательная организация
32	МАОУ Гимназия	ул. Реутовских ополченцев д.12	Дошкольное отделение
33	МАОУ Гимназия	ул. Лесная д.11	Дошкольное отделение
34	МАОУ СОШ №10	Юбилейный проспект, д.62	Общеобразовательная организация
35	МАОУ СОШ №10	ул. Октября, д.46	Общеобразовательная организация
36	МАОУ СОШ №10	Носовихинское шоссе, д.24	Дошкольное отделение
37	МАОУ СОШ №10	ул. Октября, д.50	Дошкольное отделение
38	МАОУ СОШ №10	ул. Октября, д.26	Дошкольное отделение
39	МАОУ СОШ №10	Юбилейный проспект, д.74	Дошкольное отделение
40	МАОУ СОШ №10	ул. Октября, д.40	Дошкольное отделение
41	МБУ ДО ДЦГ	ул. Ленина, д.20А	Учреждение дополнительного образования
42	МБУ ДО ДЦГ	ул. Строителей, д.11	Учреждение дополнительного образования
43	МБУ ДО ДЦГ	ул. Юбилейный проспект, д.36	Учреждение дополнительного образования

В городском округе Реутов обеспечены высокие показатели охвата образовательными услугами. Система образования города устойчиво развивается в трендах федеральной и региональной образовательной политики.

Органы местного самоуправления городского округа разрабатывают меры, направленные на создание новых мест в общеобразовательных организациях, в соответствие с прогнозируемой потребностью и современными условиями обучения. Которые включают в себя в том числе мероприятия по модернизации уже существующей инфраструктуры.

Также, в рамках реализации решений о комплексном развитии территории для обеспечения потребностей в объектах местного значения, содержащихся в положении о территориальном планировании утвержденного генерального плана, предусмотрены дополнительные объекты местного значения, в частности:

– строительство дошкольной образовательной организации на 125 мест, в г. Реутов, 7 микрорайон, земельный участок с КН 50:48:0030101:5453;

– строительство нового корпуса на 750 мест в составе МБОУ «Средняя образовательная школа №4» по адресу: Московская область, г. Реутов, Комсомольская улица, вблизи д.15 (ввод в эксплуатацию декабрь 2026 года);

– строительство нового корпуса в составе МБДОУ №3 «Ромашка» по адресу: Московская область, г. Реутов, Комсомольская улица, вблизи д.17 (ввод в эксплуатацию декабрь 2026 года).

#### *Здравоохранение*

На территории городского округа Реутов имеются следующие учреждения здравоохранения:

- больничные стационары (единиц) – 2, ёмкость (коек) – 336;
- амбулаторно-поликлинические учреждения (единиц) – 4, ёмкость (посещений в смену) – 1374;
- станции скорой помощи (автомобилей) – 12.

В соответствии НГП МО нормативный показатель обеспеченности населения амбулаторно-поликлиническими учреждениями составляет 17,75 пос./смену на 1 тыс. чел., обеспеченности населения в больничных койках – 8,1 коек на 1 тыс. чел. Нормативная потребность существующего населения в больничных стационарах (коек) – 877, планируемого населения – 998.

Нормативная потребность существующего населения в амбулаторно-поликлинических учреждениях (посещений в смену) – 1922, планируемого населения – 2187. Нормативная потребность существующего населения в станциях скорой помощи (автомобилей) – 11, планируемого населения – 12.

Согласно проекту внесения изменений в генеральный план городского округа Реутов предусматривается строительство больничных стационаров и амбулаторно-поликлинических учреждений.

#### *Спорт и культура*

На территории городского округа Реутов расположены объекты физической культуры и спорта следующих типов:

- спортивные залы – 10,35 тыс. кв. м площади пола;
- плоскостные спортивные сооружения (в том числе спортивные площадки) – 72,46 тыс. кв.м.;
- плавательные бассейны – 882 кв.м.;
- СДЮШ – 795 мест;

В соответствии с НГП МО нормативный показатель обеспеченности населения объектами каждого типа составляет:

- спортивные залы – 0,106 тыс. кв. м площади пола на 1 тыс. чел.;

- плоскостные сооружения – 0,9483 тыс. кв. м на 1 тыс. чел.;
- плавательные бассейны – 9,96 кв. м зеркала воды на 1 тыс. чел.
- СДЮШ - 20 % от численности детей от 6 до 15 лет.

Нормативная потребность составляет:

- существующего населения в спортивных залах – 11,48 тыс. кв. м площади пола, планируемого населения на расчетный срок – 13,06 тыс. кв. м площади пола:
- существующего населения в плоскостных сооружениях – 102,66 тыс. кв. м., планируемого населения на расчетный срок – 116,83 тыс. кв. м.;
- существующего населения в плавательных бассейнах – 1078 кв. м зеркала воды, планируемого населения на расчетный срок – 1227 кв. м зеркала воды;
- существующего населения в СДЮШ – 1734 места планируемого населения на расчетный срок – 1973 мест.

В частности, в краткосрочной перспективе в срок до февраля 2026 года запланирована реконструкция спортивных сооружений МАУ «Спорткомплексе «Старт».

#### *Экономика*

Экономика на территории городского округа Реутов представлена следующими секторами:

- крупные промышленные предприятия;
- средние предприятия;
- малые предприятия (микропредприятия)/некоммерческие организации.

На территории городского округа Реутов осуществляет свою деятельность одно из крупнейших предприятий военно-промышленного комплекса АО «ВПК «НПО машиностроения». Данное предприятие является мировым лидером в области высоких технологий и наукоёмких производств, включая космические системы и ракетные комплексы.

Также, к крупным предприятиям промышленности относятся: ООО «Эко-Меню»; ФГУП «Реутовский экспериментальный завод средств протезирования», ООО «Мириталь-Реутов», ООО «Компания у Палыча», ЗАО «Газкомплект», ООО «Первая линия».

В 2024 году количество зарегистрированных субъектов малого и среднего предпринимательства составило 6148 единиц, из них 1406 юридических лиц и 4742 индивидуальных предпринимателей. Прирост составил 197 субъектов малого и среднего предпринимательства.

Согласно генеральному плану, направлениями развития производственно-хозяйственного комплекса городского округа Реутов являются:

- формирование зон объектов обслуживания микрорайонного значения;
- развитие локальных площадок хозяйственных объектов;

- размещение объектов предпринимательской деятельности;
- формирование системы рабочих мест, ориентированной на эффективное использование имеющихся трудовых ресурсов и обеспечивающей рациональную занятость населения;
- реорганизация промышленной территорий.

Так, в части развития социально-экономического положения городского округа Реутов ожидается:

- увеличение числа субъектов малого и среднего предпринимательства в расчете на 10 тыс. человек населения;
- увеличение доли среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) малых и средних предприятий в среднесписочной численности работников (без внешних совместителей) всех предприятий и организаций;
- увеличение объема инвестиций в основной капитал в расчете на 1 жителя;
- увеличение среднемесячной номинально начисленной заработной платы;
- увеличение доли населения, систематически занимающегося физической культурой и спортом;
- улучшение общего благосостояния населения.

Социально-экономическая ситуация, складывающаяся в городском округе Реутов, характеризуется как положительно стабильная.

Показатели социально-экономического развития городского округа отражают влияние секторов экономики на социальные и экономические процессы, а также уровень жизни населения, его занятость и показывают в целом развитие на территории: промышленности, производства потребительских товаров, малого предпринимательства, финансовой политики, платных услуг, товарооборота, трудовых ресурсов и т.д. Прогнозные показатели развития территории городского округа Реутов соотносятся с целевыми значениями, достижение которых запланировано в рамках документов социально-экономического развития регионального и федерального уровней.

### 1.3 Оценка технического состояния автомобильных дорог

Основными элементами дорог являются проезжая часть, предохранительные полосы, тротуары, пешеходные дорожки, велодорожки, полосы зеленых насаждений, центральные разделительные полосы между проезжими частями встречных направлений движения, разделительные полосы между центральной проезжей частью и боковыми проездами, между тротуаром и проезжими частями, откосы насыпей и выемок, подпорные стенки, технические полосы, резервные полосы, остановочные и конечные площадки общественного транспорта и т.д.

Сеть автомобильных дорог городского округа Реутов составляет 43,022 км и складывается из автомобильных дорог общего пользования федерального значения протяженностью – 1,2 км, регионального – 5,339 км и местного значения – 36,483 км.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 4,73 км/кв.км.

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального значения утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2010 года №928 «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения».

В границах рассматриваемой территории в управлении ФКУ "Центравтомагистраль" находится участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения 00 ОП ФЗ М-7 "Волга" Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань (15+600 – 16+800).

Протяженность участка автомобильной дороги 1,2 км, I технической категории с шириной проезжей части 36,0 метров. На пересечении

Автомобильные дороги регионального значения Московской области закреплены на праве оперативного управления за ГБУ Московской области «Мосавтодор».

Перечне автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Московской области, утвержден постановлением Правительства Московской области от 05 августа 2008 года №653/26 «О Перечне автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Московской области».

В границах территории городского округа Реутов расположены следующие автомобильные дороги общего пользования регионального значения:

– 46 ОП РЗ 46К-9651 «г. Реутов, ул. Транспортная», IV технической категории, протяженностью 3,734 км;

- 46 ОП РЗ 46К-9659 «Проезд 4305 от ул. Октября до Носовихинского шоссе. 1 этап, Трасса 3» II технической категории, протяженностью 0,403 км;
- 46 ОП РЗ 46К-9660 «Путепровод через железнодорожные пути на 16 км Горьковского направления Московской железной дороги (в районе станции Реутов) (1 этап)» технической категории IB и протяженностью 1,202 км.

Все дороги имеют покрытие из асфальтобетона.

Сводный перечень автомобильных дорог общего пользования, проходящих в границах городского округа Реутов приведен в таблице Б.1 Приложения Б.

Сеть автомобильных дорог в границах городского округа Реутов представлена на рисунке 1.3.1.



Рисунок 1.3.1 – Сеть автомобильных дорог в границах городского округа Реутов

Развитие транспортной системы городского округа Реутов – необходимое условие улучшения качества жизни населения. Автомобильные дороги местного значения обеспечивают внутренние связи, являются важнейшим элементом социальной и производственной инфраструктуры.

Автомобильные дороги общего пользования местного значения, проходящие по территории городского округа, имеют общую протяженность 36,483 км. Преимущественно, в пределах муниципального образования проходят автомобильные

дороги IV технической категории. Все автомобильные дороги общего пользования местного значения имеют твердое покрытие.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения городского округа Реутов представлен в таблице Б.2 Приложения Б.

Приказом Минтранса России от 07 августа 2020 года №288 «О порядке проведения оценки технического состояния автомобильных дорог» утвержден Порядок проведения оценки технического состояния автомобильных дорог, включающие состав и периодичность работ по определению владельцами автомобильных дорог соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильной дороги требованиям технических регламентов.

В соответствии с п.п. 3, 5 указанного выше Приказа оценка технического состояния автомобильных дорог в целях определения соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог требованиям технических регламентов проводится владельцами автомобильных дорог на основании результатов обследования и анализа информации о транспортно-эксплуатационных характеристиках автомобильных дорог. Допускается проведение оценки технического состояния автомобильных дорог на основании результатов обследования, выполненного иными лицами с разрешения владельцев автомобильных дорог.

В процессе обследования автомобильных дорог определяются:

- постоянные параметры и характеристики автомобильной дороги (технический уровень автомобильной дороги):
- переменные параметры и характеристики автомобильной дороги, организации и условий дорожного движения, изменяющиеся в процессе эксплуатации автомобильной дороги (эксплуатационное состояние автомобильной дороги):
- характеристики автомобильной дороги, определяющие совокупность показателей, влияющих на эффективность и безопасность работы автомобильного транспорта (параметры движения транспортного потока).

Так, постоянные параметры и характеристики автомобильной дорог приведены в действующих реестрах автомобильных дорог общего пользования, и анализ соответствия табличных данных фактическим значениям в рамках данной КСОЛД не проводилось. Информация, используемая для анализа постоянных параметров, представлена на основании запросов, направленных в адрес Заказчика и ведомственных органов.

При этом, во время проведения натурного обследования сети дорог общего пользования местного значения проведена оценка эксплуатационного состояния автомобильных дорог на основании визуального осмотра. Так, отмечаются участки с

выявленными следующими дефектами: наличие участков имеющих карты латок, продольные и поперечные одиночные трещины, густую сетку трещин, выбоины.

Также, на некоторых участках магистральных автомобильных дорог отсутствует разметка и ее состояние неудовлетворительно и необходимо обновление, что не соответствует требованиям ГОСТ Р 50597–2017 «Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля».

В частности, к улицам, на которых выявлены дефекты, требующие внимания и принятия мер по их устранению в краткосрочной перспективе, относятся:

- пр-д. Солнечный;
- пр-д. Юбилейный;
- ул. Кирова;
- ул. Некрасова;
- ул. Лесная;
- пр-д. Садовый;
- ул. 7-я Верхняя Линия;
- ул. Фабричный.

Пример эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования местного значения представлен в таблице 1.3.2.

Таблица 1.3.2 – Эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения, зафиксированное во время проведения натурного обследования





пр-т. Мира



ул. Гагарина



ул. Ленина



ул. Победы



ул. Некрасова



ул. Некрасова (д. 12)



ул. Кирова



ул. Транспортная



ул. Фабричная



ул. Октября



пр-д. Солнечный



пр-д. Юбилейный



ул. Транспортная



ул. Гагарина

Эффективность реализации данных мероприятий и целесообразность их проведения, а также их влияние на параметры движения транспортного потока, оценена с использованием программных средств и математического моделирования в среде современного программного комплекса транспортного планирования PTV Vision® VISUM, полученные результаты представлены в Приложении А настоящей КСОДД.

Так, параметры движения транспортного потока, полученные на основании натурного обследования и вычисленные посредством транспортного моделирования для существующей дорожно-транспортной ситуации представлены в Приложении А Настоящей КСОДД.

В настоящее время к наиболее острым проблемам дорожного хозяйства городского округа относятся следующие:

- эксплуатационное состояние автомобильных дорог не в полной мере отвечает нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям и ожиданиям пользователей автодорог;
- прохождение потоков грузового автотранспорта вблизи жилой застройки.

Таким образом, существующая сеть автомобильных дорог городского округа Реутов обеспечивает транспортную связь, но не удовлетворяет в полном объеме предъявляемые к ней требования и характеризуется факторами, ограничивающими возможности реализации стратегических целей социально-экономического развития.

Перспективы развития дорог на территории городского округа связаны с планомерным проведением реконструкционных мероприятий и созданием дополнительных транспортных связей. При этом, в период реализации настоящей КСОДД основным направлением развития дорожной сети будет являться увеличение протяженности автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, за счет ремонта и поддержания автомобильных дорог на уровне, соответствующем категории дороги, в том числе, путем нормативного содержания дорог, повышения качества и безопасности дорожной сети.

#### **1.4 Оценка организации движения, включая организацию движения маршрутных транспортных средств, организацию движения грузовых автомобилей, организацию движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности**

Эффективная организация дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, а также в значительной степени влияет на социально-экономическое развитие и освоение территории.

В соответствии с данными, полученными в ходе натурного обследования, транспортная инфраструктура городского округа Реутов включает в себя: автомобильные дороги с асфальтобетонным покрытием, а также тротуары велодорожки, активно используемые для осуществления социальной и экономической деятельности всеми слоями населения. В пределах городского округа для перемещения используется индивидуальный автомобильный транспорт, грузовой транспорт, задействуются пешеходные маршруты, широко задействован транспорт общего пользования.

##### *Организация движения маршрутных транспортных средств*

Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок регулируются Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 220-ФЗ).

Согласно части 1 статьи 25 Федерального закона № 220-ФЗ ведение реестра муниципальных маршрутов регулярных перевозок осуществляется установившими данные маршруты органами местного самоуправления.

Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Московской области (далее – Реестр межмуниципальных маршрутов), утвержденный распоряжением Министерства от 03 июля 2017 года №110-Р (в редакции распоряжения Министерства от 25 июля 2025 года №603-Р «О внесении изменений в Реестр межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Московской области»).

Согласно Реестру межмуниципальных маршрутов по территории городского округа Реутов проходит 2 межмуниципальных маршрута пригородного сообщения.

Перевозка пассажиров по межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок осуществляется как по регулируемым, так и по нерегулируемым тарифам. На маршрутах, проходящих по территории городского округа Реутов задействован транспорт малого класса вместимости в общем количестве 9 единиц.

Выдержка из Реестра межмуниципальных маршрутов приведена в таблице В.1 Приложения В данной работы.

Реестр смежных межрегиональных маршрутов регулярных перевозок между городом Москвой и Московской областью, начальный остановочный пункт которых находится на территории Московской области (далее по тексту – Реестр смежных маршрутов) утвержден распоряжением Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области от 23 июля 2025 года №593-Р.

Так, согласно Реестру смежных маршрутов через территорию городского округа Реутов проходит 59 смежных межрегиональных маршрутов.

Перевозка пассажиров по смежным межрегиональным маршрутам регулярных перевозок осуществляется как по регулируемым, так и по нерегулируемым тарифам. На смежных маршрутах, проходящих по территории городского округа Реутов задействован транспорт большого, среднего и малого класса вместимости в общем количестве 715 единица, из которых 117 – большого класса вместимости.

Перевозка пассажиров осуществляется как в пригородном, там и в междугороднем сообщении, в частности, по вторым выполняются следующие рейсы:

- Павловский Посад - Москва (м. Партизанская);
- платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово);

- Электросталь (Вокзал) - Москва (м. Партизанская);
- Электрогорск - Москва (м. Партизанская);

Выдержка из Реестра смежных маршрутов представлена в таблице В.2 Приложения В к настоящей КСОДД.

Также, по 9-ти маршрутам рейсы выполняются электробусами, эксплуатационные показатели, зафиксированные по каждому маршруту представлены в таблице 1.4.1. Сведения о пассажиропотоке по маршрутам, выполняющимся электробусами представлены в таблице 1.4.2.

Информация о задействованном парке транспортных средств на маршрутах общего пользования междугороднего и пригородного сообщения представлена в таблице 1.4.3.

Движение транспорта общего пользования осуществляется в общем потоке транспортных средств.

Максимальный пассажирооборот наблюдается в местах пересечения основных транспортных потоков и пересадочных узлов между внеуличным (подземным) и пригородным транспортом. Центральным звеном в маршрутной сети являются ул. Южная, ул. Ленина и ул. Победы по которым проходит наибольшее количество маршрутов регулярного сообщения.

Сведения о пассажиропотоке на межмуниципальных и смежных маршрутах общего пользования за 3-х летний период 2022 – 2024 годы приведена в таблицах 1.4.4 – 1.4.6.

Единый реестр остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта, расположенных на территории Московской области, утвержденный распоряжением Министерства от 06 декабря 2018 года №765-Р «Об утверждении единого реестра остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта на территории Московской области».

Характеристики остановочных пунктов общественного транспорта представлены в таблице В.3 Приложения В Настоящей КСОДД.

Схема УДС, задействованной для движения маршрутов общего пользования регулярных перевозок и места размещения остановочных пунктов общественного транспорта на территории городского округа Реутов представлены на рисунках 1.4.1.

Таблица 1.4.1 – Эксплуатационные показатели маршрутов, установленные Департаментом транспорта

№ п/п	№ маршрута	Время обратного рейса, мин	Длина маршрута, км	Интервал, мин	Частота, ед/час	Суточная перевозка, пасс
1	14	62	8,8	15,8	3,8	4327
2	21	53	15,2	30	2	1476
3	79	92	12,5	23,1	2,6	3495
4	635	69	10,4	11,1	5,4	7276
5	674	167	23,2	15,8	3,8	12729
6	706	48	8,9	10,5	5,7	7629
7	760	75	14,6	20,7	2,9	4611
8	773	92	12,5	33,3	1,8	1689
9	1132	111	22,4	10	6	1355
10	1138	40	5,4	30	2	413
11	1169	37	11,2	51	1,2	438
12	1176	85	19,5	25	2,4	2714
13	н4	111	20,8	50	1,2	392

Таблица 1.4.2 – Сведения о пассажиропотоке по маршрутам ГУП "Мосгортранс", проходящих в границах ГО Реутов

№ п/п	Вид ТС	№ маршрута	Пассажиропоток, человек		
			2022 г.	2023 г.	2024 г.
1	Электробус	14	833674	998840	1482131
2	Электробус	21	595068	566379	440175
3	Электробус	79	1027135	1140207	1179812
4	Электробус	635	2436202	2634265	2281351
5	Электробус	674	2826825	3026957	3837790
6	Электробус	706	1619394	2089555	2391558
7	Электробус	760	1187636	1321654	1502843
8	Электробус	773	604739	516183	519923
9	Электробус	н4	104684	109068	95633
Итого:			11235357	12403108	13731216

Таблица 1.4.3 – Информация о задействованном парке транспортных средств на маршрутах общего пользования

№ п/п	Регистрационный номер маршрута	Номер маршрута	Марка ТС	Модель ТС	Год выпуска	Класс	Вместимость
1	16	28	ПАЗ	320445-04	2017	СК	49
2	16	28	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
3	25	108к	ГАЗ	A64R42	2017	МК	20
4	25	108к	ПАЗ	320414-04	2017	СК	49
5	28	125к	ПАЗ	320435-04	2019	СК	47
6	28	125к	ГАЗ	Луидор-225019	2017	МК	20
7	28	125к	МАЗ	206086	2024	СК	72
8	31	193	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
9	31	193	ЛиАЗ	4292	2022	БК	50
10	31	193	ЛиАЗ	529260	2015	БК	105
11	31	193	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
12	36	336	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
13	36	336	ЛиАЗ	4292	2022	БК	50
14	37	337	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
15	37	337	ЛиАЗ	4292	2022	БК	50
16	213	100к	ГАЗ	Луидор-225019	2017	МК	20
17	213	100к	ГАЗ	A64R42	2017	МК	20
18	213	100к	ГАЗ	A68R52	2024	МК	21
19	213	100к	ГАЗ	A65R52	2024	МК	21
20	214	111к	ГАЗ	A64R42	2017	МК	20
21	214	111к	ГАЗ	Луидор-225019	2017	МК	20
22	214	111к	ГАЗ	A68R52	2024	МК	21
23	215	142	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
24	215	142	ГАЗ	A68R52	2024	МК	21

№ п/п	Регистрационный номер маршрута	Номер маршрута	Марка ТС	Модель ТС	Год выпуска	Класс	Вместимость
25	215	142	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
26	215	142	ЛиАЗ	4292	2022	БК	50
27	792	399	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
28	792	399	ЛиАЗ	529260	2015	БК	105
29	792	399	Mercedes	2232	2017	МК	20
30	802	322	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
31	802	322	МАЗ	203016	2020	БК	105
32	802	322	ГАЗ	A68R52	2024	МК	21
33	802	322	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
34	802	322	Mercedes	2232	2017	МК	20
35	804	382	Foton	BJ6122U8MKD-A1	2024	БК	51
36	804	382	ЛиАЗ	5250	2018	БК	60
37	806	444	ЛиАЗ	529260	2015	БК	105
38	806	444	ЛиАЗ	5250	2018	БК	60
39	806	444	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
40	806	444	МАЗ	203016	2020	БК	105
41	807	445	ЛиАЗ	5250	2018	БК	60
42	807	445	Foton	BJ6122U8MKD-A1	2024	БК	51
43	953	375к	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
44	953	375к	ЛиАЗ	5250	2018	БК	60
45	954	386к	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
46	955	386к	ЛиАЗ	5250	2018	БК	60
47	1167	579к	Mercedes	2232	2017	МК	20
48	1167	579к	ГАЗ	Луидор-225019	2017	МК	20
49	1168	25к	ГАЗ	A68R52	2024	МК	21
50	1168	25к	Mercedes	2232	2017	МК	20

№ п/п	Регистрационный номер маршрута	Номер маршрута	Марка ТС	Модель ТС	Год выпуска	Класс	Вместимость
51	1122	587к	ГАЗ	А68R52	2024	МК	21
52	1122	587к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
53	1122	587к	ГАЗ	А64R42	2017	МК	20
54	1965	473к	ГАЗ	Луидор-225019	2017	МК	20
55	1965	473к	ГАЗ	А64R42	2017	МК	20
56	1965	473к	ГАЗ	А65R52	2024	МК	21
57	1965	473к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
58	2177	573к	ГАЗ	Луидор-225019	2017	МК	20
59	2177	573к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
60	2177	573к	ГАЗ	А64R42	2017	МК	20
61	2177	573к	Mercedes	2232	2017	МК	20
62	2349	886к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
63	2349	886к	ГАЗ	А65R52	2024	МК	21
64	2349	886к	Mercedes	2232	2017	МК	20
65	2532	15	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
66	2532	15	ЛиАЗ	4292	2022	БК	50
67	2533	17	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
68	2533	17	ЛиАЗ	4292	2022	БК	50
69	2533	17	ЛиАЗ	529260	2015	БК	105
70	2576	916к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
71	2576	916к	Mercedes	2232	2017	МК	20
72	2690	926к	ГАЗ	А68R52	2024	МК	21
73	2690	926к	ИАЗ	320435-04	2019	СК	47
74	2744	1012к	Mercedes	2232	2017	МК	20
75	2898	1064	ЛиАЗ	529265-03	2024	БК	92
76	2898	1064	ЛиАЗ	4292	2022	БК	50

№ п/п	Регистрационный номер маршрута	Номер маршрута	Марка ТС	Модель ТС	Год выпуска	Класс	Вместимость
77	2955	1250к	Mercedes	2232	2017	МК	20
78	2955	1250к	ГАЗ	А64R42	2017	МК	20
79	2955	1250к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
80	2956	1263к	Mercedes	2232	2017	МК	20
81	2956	1263к	ПАЗ	320445-04	2017	СК	49
82	2956	1263к	ЛиАЗ	4292	2022	БК	50
83	2956	1263к	ГАЗ	Луидор-225019	2017	МК	20
84	4009	1209к	Mercedes	2232	2017	МК	20
85	4009	1209к	ГАЗ	Луидор-225019	2017	МК	20
86	4009	1209к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
87	4026	1226к	Mercedes	2232	2017	МК	20
88	4027	1227к	ГАЗ	А64R42	2017	МК	20
89	4027	1227к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
90	1922	587к	ГАЗ	А65R52	2022	МК	20
91	1922	587к	ГАЗ	Луидор-2250DS	2017	МК	20
92	1922	587к	ГАЗ	А64R42	2019	МК	20

Таблица 1.4.4 – Сведения о пассажиропотоке на межмуниципальных и смежных маршрутах общего пользования за 2022 год

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, чел
1	16	028	Балашиха-2 - ст. Реутово	228 019
2	19	550К	Заря - Москва (м. Новогиреево)	48 226
3	25	108К	Балашиха 2 - Москва (м. Новогиреево)	763 825
4	28	125К	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Новогиреево)	649 198
5	31	193R	Балашиха (м/р Новый свет) - Москва (м. Новогиреево)	358 653
6	36	336	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	233 633

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, чел
7	36	336И	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	62 757
8	37	337	Балашиха-3 - Москва (м. Партизанская)	308 258
9	213	100	Агрогородок - ст. Железнодорожная - Москва (м. Выхино)	1 321 146
10	214	111	Железнодорожный (м/р Павлино) - Москва (м. Новогиреево)	562 789
11	215	142	Балашиха (Агрогородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	2 253 867
12	215	142R	Балашиха (Агрогородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	198 867
13	216	582	Железнодорожный (м/р Павлино) - Москва (м. Выхино)	523 259
14	792	399	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская)	1 060 477
15	792	399э	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская) (экспресс)	1 062
16	802	322	Ногинск (Вокзал) - Москва (м. Партизанская)	418 088
17	804	382	Ногинск (п. Октября) - Москва (м. Партизанская)	772 278
18	806	444	Старая Купавна (з-д Акрихин) - Москва (м. Партизанская)	413 125
19	807	445	Обухово - Москва (м. Партизанская)	72 031
20	953	375	Электрогорск - Москва (м. Партизанская)	39 840
21	954	386	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская)	106 254
22	954	386-1	Алексеево-Москва (м. Партизанская)	4 112
23	954	386э	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская) (экспресс)	264
24	1166	917	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	6 746
25	1167	579К	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	1 425 422
26	1168	025К	Реутово - Балашиха (Новский квартал)	40 054
27	1922	587К	Монино (ВВА им. Гагарина) - Москва (м. Перово)	197 347
28	1965	473К	Балашиха (ул. Твардовского) - Москва (м. Перово)	407 000
29	2177	533К	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	20 281
30	2349	886К	платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово)	462 017
31	2349	886к	платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово)	258 350
32	2532	015R	ст. Реутово - Москва (м. Первомайская)	1 542 558

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, чел
33	2533	017R	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	2 453 038
34	2576	916K	Реутов (Юбилейный проспект) - Москва (м. Выхино)	30 814
35	2690	926K	Реутов (ТРЦ РИО) - Москва (м. Выхино)	110 970
36	2744	1012	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новогиреево)	500 200
37	2744	1012K	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новогиреево)	87 868
38	2898	1064R	ст. Реутово - Москва (м. Новокосино) - Люберцы (ул. Наташинская)	475 489
39	2955	1250K	ЖК Новое Бисерово - Москва (м. Новокосино)	272 285
40	2956	1263K	Балашиха (ЖК "Измайловский лес") - Москва (м. Выхино)	233 440
41	4009	1209K	Ногинск- Новая Купавна - Москва (м. Новогиреево)	298 403
42	4026	1226K	Реутов (Юбилейный проспект)-МКАД-Москва (рынок Садовод)	14 650
43	4027	1227K	Машково - Марусино - Москва (м. Новокосино)	44 223

Таблица 1.4.5 – Сведения о пассажиропотоке на межмуниципальных и смежных маршрутах общего пользования за 2023 год

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, человек
1	16	028	Балашиха-2 - ст. Реутово	90 951
2	16	028	Балашиха-2 - ст. Реутово	135 063
3	19	550K	Заря - Москва (м. Новогиреево)	38 196
4	25	108K	Балашиха 2 - Москва (м. Новогиреево)	718 350
5	28	125K	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Новогиреево)	578 773
6	31	193R	Балашиха (м/р Новый свет) - Москва (м. Новогиреево)	207 038
7	31	193R	Балашиха (м/р Новый свет) - Москва (м. Новогиреево)	139 602
8	36	336	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	137 654
9	36	336	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	101 162
10	36	336И	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	53 925
11	36	336И	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	57 885

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, человек
12	37	337	Балашиха-3 - Москва (м. Партизанская)	138 462
13	37	337	Балашиха-3 - Москва (м. Партизанская)	188 424
14	213	100	Агрогородок - ст. Железнодорожная - Москва (м. Выхино)	1 210 132
15	214	111	Железнодорожный (м/р Павлино) - Москва (м. Новогиреево)	433 043
16	215	142	Балашиха (Агрогородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	962 618
17	215	142	Балашиха (Агрогородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	1 431 951
18	215	142R	Балашиха (Агрогородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	158 388
19	215	142R	Балашиха (Агрогородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	134 954
20	216	582	Железнодорожный (м/р Павлино) - Москва (м. Выхино)	477 554
21	792	399	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская)	445 719
22	792	399	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская)	621 193
23	792	399э	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская) (экспресс)	11 409
24	792	399э	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская) (экспресс)	9 349
25	802	322	Ногинск (Вокзал) - Москва (м. Партизанская)	232
26	802	322	Ногинск (Вокзал) - Москва (м. Партизанская)	120 834
27	802	322	Ногинск (Вокзал) - Москва (м. Партизанская)	301 961
28	804	382	Ногинск (п. Октября) - Москва (м. Партизанская)	518 220
29	804	382	Ногинск (п. Октября) - Москва (м. Партизанская)	378 792
30	806	444	Старая Купавна (з-д Акрихин) - Москва (м. Партизанская)	270 782
31	806	444	Старая Купавна (з-д Акрихин) - Москва (м. Партизанская)	287
32	806	444	Старая Купавна (з-д Акрихин) - Москва (м. Партизанская)	164 818
33	807	445	Обухово - Москва (м. Партизанская)	35 251
34	807	445	Обухово - Москва (м. Партизанская)	46 726
35	953	375	Электрогорск - Москва (м. Партизанская)	16 911
36	953	375	Электрогорск - Москва (м. Партизанская)	23 072
37	953	375э	Электрогорск - Москва (м. Партизанская) (Экспресс)	1 873

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, человек
38	953	375э	Электрогорск - Москва (м. Партизанская) (Экспресс)	1 756
39	954	386	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская)	50 670
40	954	386	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская)	67 823
41	954	386-1	Алексеево-Москва (м. Партизанская)	1 736
42	954	386-1	Алексеево-Москва (м. Партизанская)	2 168
43	954	386-1	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская)	149
44	954	386э	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская) (экспресс)	2 887
45	954	386э	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская) (экспресс)	2 849
46	1166	917	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	8 788
47	1167	579	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	192 191
48	1167	579К	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	1 088 773
49	1168	025К	Реутово - Балашиха (Новский квартал)	37 754
50	1922	587К	Монино (ВВА им. Гагарина) - Москва (м. Перово)	86 365
51	1965	473К	Балашиха (ул. Твардовского) - Москва (м. Перово)	371 937
52	2177	533К	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	7 406
53	2349	886К	платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово)	397 941
54	2349	886к	платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово)	327 301
55	2532	015R	ст. Реутово - Москва (м. Первомайская)	1 079 864
56	2532	015R	ст. Реутово - Москва (м. Первомайская)	857 889
57	2533	017R	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	882 873
58	2533	017R	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	1 367 028
59	2576	916К	Реутов (Юбилейный проспект) - Москва (м. Выхино)	11 142
60	2690	926К	Реутов (ТРЦ РИО) - Москва (м. Выхино)	94 146
61	2744	1012	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новогиреево)	471 036
62	2744	1012К	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новогиреево)	63 934
63	2898	1064R	ст. Реутово - Москва (м. Новокосино) - Люберцы (ул. Наташинская)	329 066

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, человек
64	2898	1064R	ст. Реутово - Москва (м. Новокосино) - Люберцы (ул. Наташинская)	306 954
65	2955	1250K	ЖК Новое Бисерово - Москва (м. Новокосино)	260 987
66	2956	1263K	Балашиха (ЖК "Измайловский лес") - Москва (м. Выхино)	255 588
67	4009	1209K	Ногинск- Новая Купавна - Москва (м. Новогиреево)	344 541
68	4026	1226K	Реутов (Юбилейный проспект)-МКАД-Москва (рынок Садовод)	19 765
69	4027	1227K	Машково - Марусино - Москва (м. Новокосино)	32 723

Таблица 1.4.6 – Сведения о пассажиропотоке на межмуниципальных и смежных маршрутах общего пользования за 2024 год

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, человек
1	16	028	Балашиха-2 - ст. Реутово	222 669
2	19	550K	Заря - Москва (м. Новогиреево)	7 357
3	25	108K	Балашиха 2 - Москва (м. Новогиреево)	452 099
4	25	108к	Балашиха-2 - Москва (м. Новогиреево)	194 117
5	28	125K	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Новогиреево)	398 372
6	28	125к	Балашиха (м/р Южный) - Москва (м. Новогиреево)	211 711
7	31	193R	Балашиха (м/р Новый свет) - Москва (м. Новогиреево)	586 123
8	36	336	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	251 933
9	36	336И	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	144 406
10	37	337	Балашиха-3 - Москва (м. Партизанская)	345 581
11	37	337С	Балашиха-3 - Москва (м. Партизанская)	67 502
12	213	100	Агргородок - ст. Железнодорожная - Москва (м. Выхино)	1 030 155
13	214	111	Железнодорожный (м/р Павлино) - Москва (м. Новогиреево)	322 804
14	215	142	Балашиха (Агргородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	1 744 946
15	215	142R	Балашиха (Агргородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	364 896
16	216	582	Железнодорожный (м/р Павлино) - Москва (м. Выхино)	389 201

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, человек
17	792	399	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская)	1 112 551
18	792	399э	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская) (экспресс)	25 171
19	802	322	Ногинск (Вокзал) - Москва (м. Партизанская)	475 056
20	804	382	Ногинск (п. Октября) - Москва (м. Партизанская)	867 798
21	806	444	Старая Кунавна (з-д Акрихин) - Москва (м. Партизанская)	670 924
22	807	445	Обухово - Москва (м. Партизанская)	81 028
23	953	375	Электрогорск - Москва (м. Партизанская)	38 999
24	953	375э	Электрогорск - Москва (м. Партизанская) (Экспресс)	4 302
25	954	386	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская)	129 734
26	954	386-1	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская)	4 593
27	954	386э	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская) (экспресс)	7 641
28	1166	917	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	178 068
29	1167	579	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	142 580
30	1167	579К	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	764 290
31	1167	579к	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	204 612
32	1168	025К	Реутово - Балашиха (Новский квартал)	13 390
33	1168	25к	Реутово - Балашиха (Новский квартал)	5 987
34	1922	587К	Монино (ВВА им. Гагарина) - Москва (м. Перово)	12 797
35	1922	587к	Монино (ВВА им. Гагарина) - Москва (м. Перово)	34 935
36	1965	473	Балашиха (ул. Твардовского) - Москва (м. Перово)	56 758
37	1965	473К	Балашиха (ул. Твардовского) - Москва (м. Перово)	189 155
38	1965	473к	Балашиха (ул. Твардовского) - Москва (м. Перово)	59 791
39	2177	533К	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	137 884
40	2349	886К	платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово)	216 619
41	2349	886к	платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово)	82 137
42	2349	886к	платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово)	135 065

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Пассажиропоток, человек
43	2532	015R	ст. Реутово - Москва (м. Первомайская)	2 180 125
44	2533	017R	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	1 856 144
45	2576	916K	Реутов (Юбилейный проспект) - Москва (м. Выхино)	9 772
46	2576	916к	ТРЦ Реутов Парк - Москва (м. Новокосино)	57 614
47	2690	926K	Реутов (ТРЦ РИО) - Москва (м. Выхино)	38 801
48	2690	926к	Реутов (ж/д ст. Реутово) - Москва (м. Выхино)	61 471
49	2744	1012	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новогиреево)	283 119
50	2744	1012D	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новокосино)	4 481
51	2744	1012K	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новогиреево)	22 399
52	2744	1012к	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новокосино)	121 413
53	2898	1064R	ст. Реутово - Москва (м. Новокосино) - Люберцы (ул. Наташинская)	773 640
54	2955	1250K	ЖК Новое Бисерово - Москва (м. Новокосино)	148 851
55	2955	1250к	ЖК "Новое Бисерово" - Москва (м. Новокосино)	5
56	2955	1250к	ЖК "Новое Бисерово" - Москва (м. Новокосино)	65 363
57	2955	1250к	ЖК "Новое Бисерово" - Москва (м. Новокосино)	3
58	2956	1263K	Балашиха (ЖК "Измайловский лес") - Москва (м. Выхино)	155 692
59	2956	1263к	ЖК "Измайловский Лес" - м. Новогиреево	119 115
60	4009	1209K	Ногинск- Новая Купавна - Москва (м. Новогиреево)	156 011
61	4009	1209к	г. Ногинск - Москва (м. Новогиреево)	7
62	4009	1209к	г. Ногинск - Москва (м. Новогиреево)	32 184
63	4026	1226K	Реутов (Юбилейный проспект)-МКАД-Москва (рынок Садовод)	12 661
64	4026	1226к	Реутов (Реутов Парк) - Москва (Рынок Садовод)	139 250
65	4027	1227K	Машково - Марусино - Москва (м. Новокосино)	4 826
66	4027	1227к	Машково - Марусино - Москва (м. Новокосино)	27 715



Рисунок 1.4.1 – Схема УДС, задействованной для движения маршрутов общего пользования регулярных перевозок и места размещения пунктов остановки общественного транспорта

### *Организация движения грузовых автомобилей*

Организация движения грузовых транспортных средств на территории городского округа Реутов осуществляется применением следующих дорожных знаков или комбинации дорожных знаков:

- 3.1 «Въезд запрещен» совместно с дорожным знаком 8.4.1 «Вид транспортного средства»;
- 3.1 «Въезд запрещен» совместно с дорожным знаком 8.4.1 «Вид транспортного средства» с указанием по весу 12 тонн;
- 3.1 «Въезд запрещен» совместно с дорожным знаком 8.4.1 «Вид транспортного средства» и 8.5.4 «Время действия»;
- 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»;
- 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с указанием по весу 8 тонн;
- 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с указанием по весу 12 тонн;
- 3.27 «Остановка запрещена» совместно с дорожным знаком 8.4.1 «Вид транспортного средства».
- 3.28 «Стоянка запрещена» совместно с дорожным знаком 8.4.1 «Вид транспортного средства»;
- 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено»;
- 4.1.3. «Движение налево» совместно с дорожным знаком 8.4.8 «Вид транспортного средства».

Также, с целью сокращения конфликтных зон, контроля остановки и стоянки всех видов транспорта, на территории городского округа повсеместно установлены дорожные знаки:

- 3.27 «Остановка запрещена»;
- 3.28 «Стояка запрещена».

Следует отметить, что основная концентрация грузового транспорта сосредоточена на автомобильных дорогах федерального и регионального значения общего пользования, и проходит транзитом на границе городского округа.

В совокупности, на территории городского округа Реутов для организации движения грузовых транспортных средств установлено 52 дорожных знака.

Места установки соответствующих знаков представлены на рисунках 1.4.2 – 1.4.12.

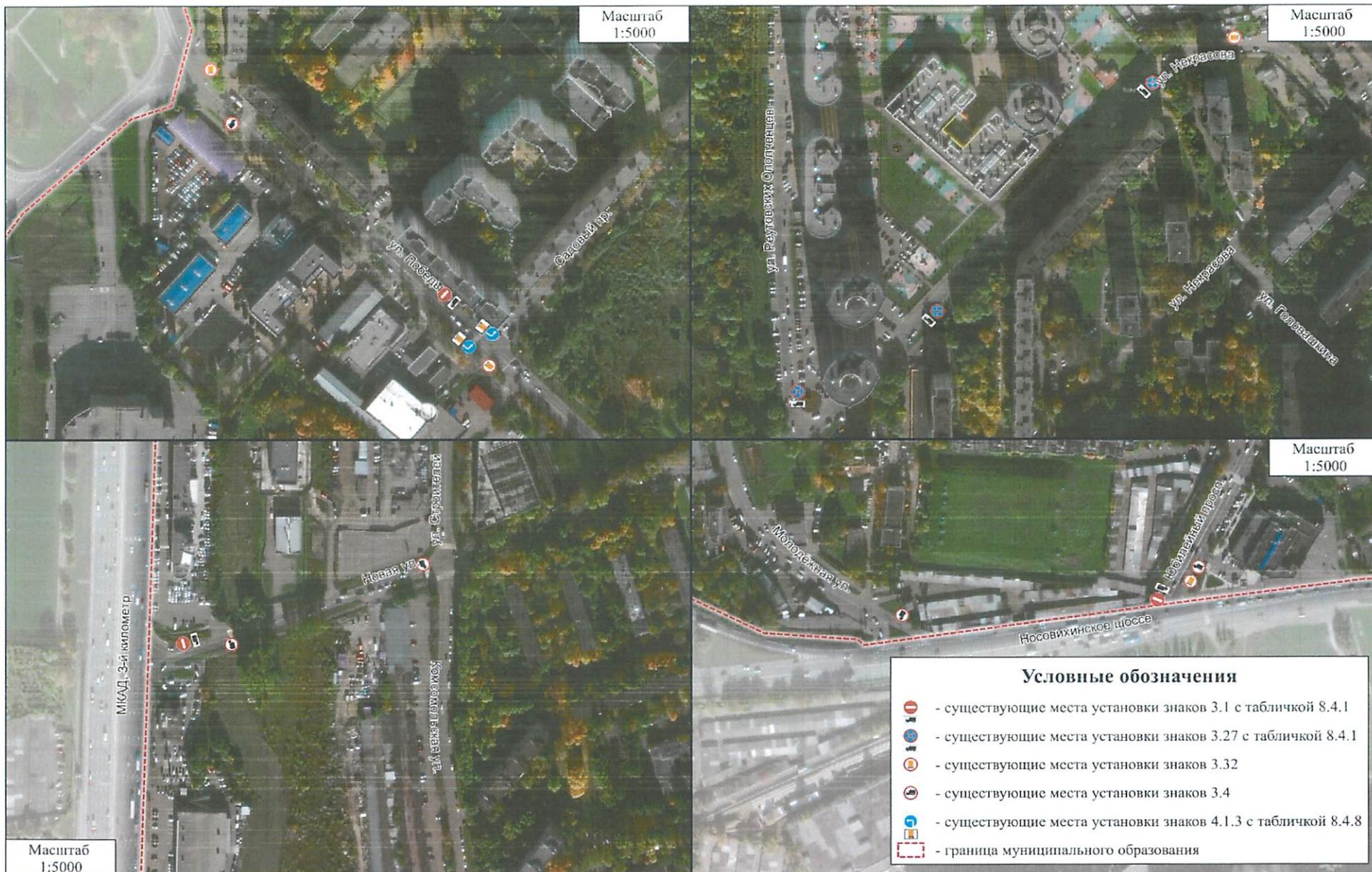


Рисунок 1.4.2 – Места установки существующих знаков, регулирующих движение грузового транспорта



Рисунок 1.4.3 – Места установки существующих знаков, регулирующих движение грузового транспорта



Рисунок 1.4.4 – Места установки существующих знаков, регулирующих движение грузового транспорта



Рисунок 1.4.5 – Места установки существующих знаков, регулирующих правила остановки и стоянки ТС



Рисунок 1.4.6 – Места установки существующих знаков, регулирующих правила остановки и стоянки ТС



Рисунок 1.4.7 – Места установки существующих знаков, регулирующих правила остановки и стоянки ТС

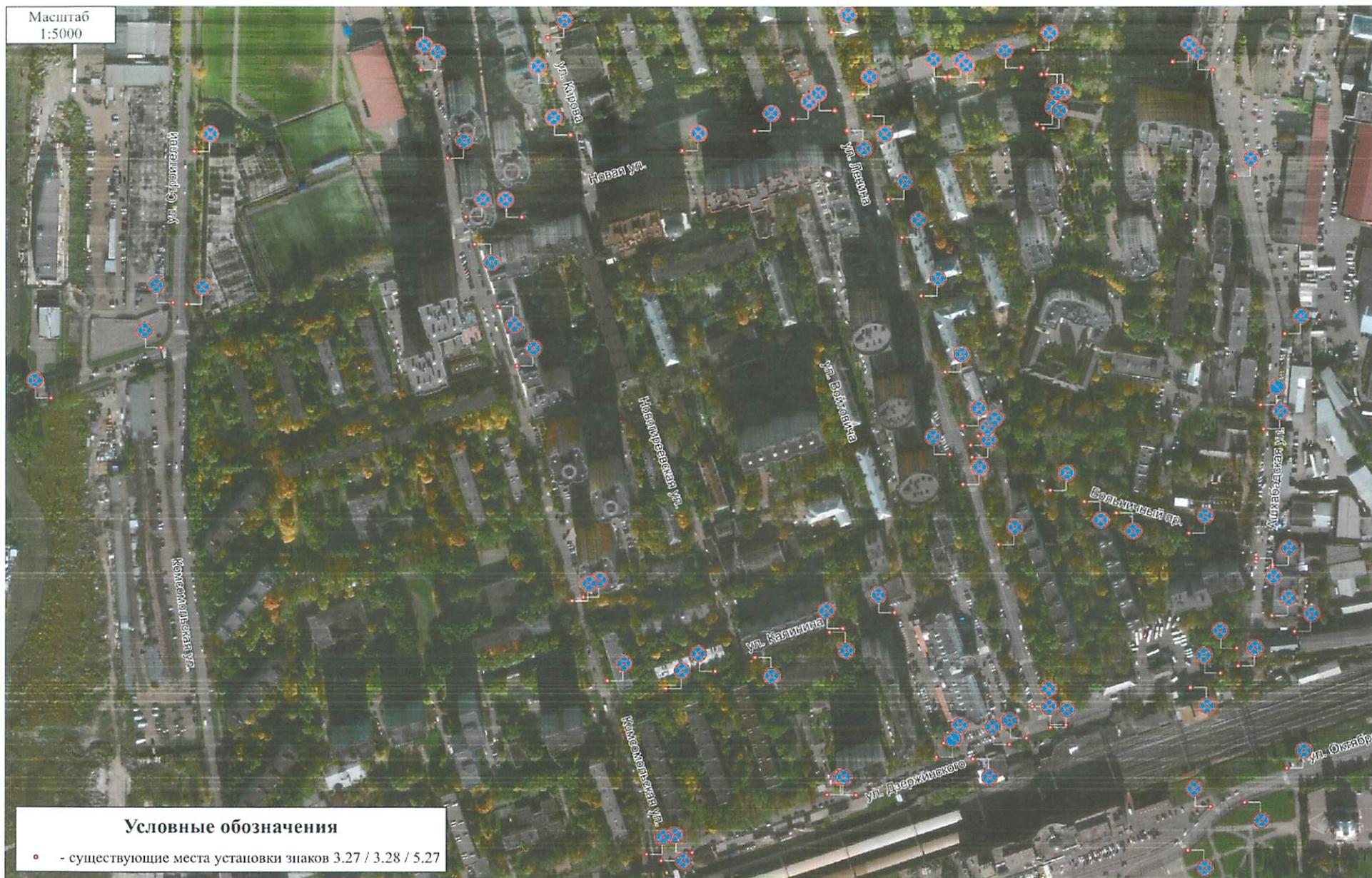


Рисунок 1.4.8 – Места установки существующих знаков, регулирующих правила остановки и стоянки ТС



Рисунок 1.4.9 – Места установки существующих знаков, регулирующих правила остановки и стоянки ТС



Рисунок 1.4.10 – Места установки существующих знаков, регулирующих правила остановки и стоянки ТС



Рисунок 1.4.11 – Места установки существующих знаков, регулирующих правила остановки и стоянки ТС



Рисунок 1.4.12 – Места установки существующих знаков, регулирующих правила остановки и стоянки ТС

### *Организация движения пешеходов*

Пешеходная инфраструктура – неотъемлемый элемент транспортной инфраструктуры, представляющий собой комплекс объектов, расположенных вне зданий и предназначенных для движения пешеходов, а также для выполнения иных специальных функций, связанных с организацией движения людей и благоустройством территории. К специальным функциям относятся: обеспечение подходов пешеходов от основных путей их движения ко входам в здания, объектам пассажирского транспорта, обеспечение условий для временного отдыха пешеходов, размещение малых архитектурных форм, обеспечение безопасности движения пешеходов.

К объектам пешеходной инфраструктуры относятся: пешеходные улицы и площади, тротуары, пешеходные дорожки и пешеходные мосты.

Основное назначение объектов пешеходной инфраструктуры заключается в обеспечении доступных и безопасных условий для самостоятельного передвижения людей.

Так, одним из основных средств организации движения пешеходов на территории городского округа является создание непрерывности пешеходных путей по кратчайшим и наиболее удобным маршрутам движения пешеходов посредством тротуаров и пешеходных дорожек.

Согласно данным обследования, на территории достаточно развитая сеть тротуаров и пешеходных дорожек.

При этом, наблюдаются участки разрывности и несвязности тротуаров и пешеходных дорожек, отсутствуют подходы к пешеходным переходам и местам остановки общественного транспорта.

С целью упорядочения движения пешеходов и повышения безопасности дорожного движения, на территории городского округа соответствующими техническими средствами (дорожными знаками и горизонтальной разметкой) обустроены наземные, надземные и подземные (в разных уровнях) пешеходные переходы. Так, организовано 188 наземных пешеходных переходов, 1 – надземный и 3 подземных пешеходных переходов.

В результате анализа натурного обследования в части развития и функционирования пешеходной инфраструктуры было выявлено отсутствует или износ дорожная разметка 1.14.1 на пересечениях автомобильных дорогах общего пользования местного значения. Места размещения пешеходных переходов представлены на рисунках 1.4.13 – 1.4.20.



Рисунок 1.4.13 – Места размещения пешеходных переходов

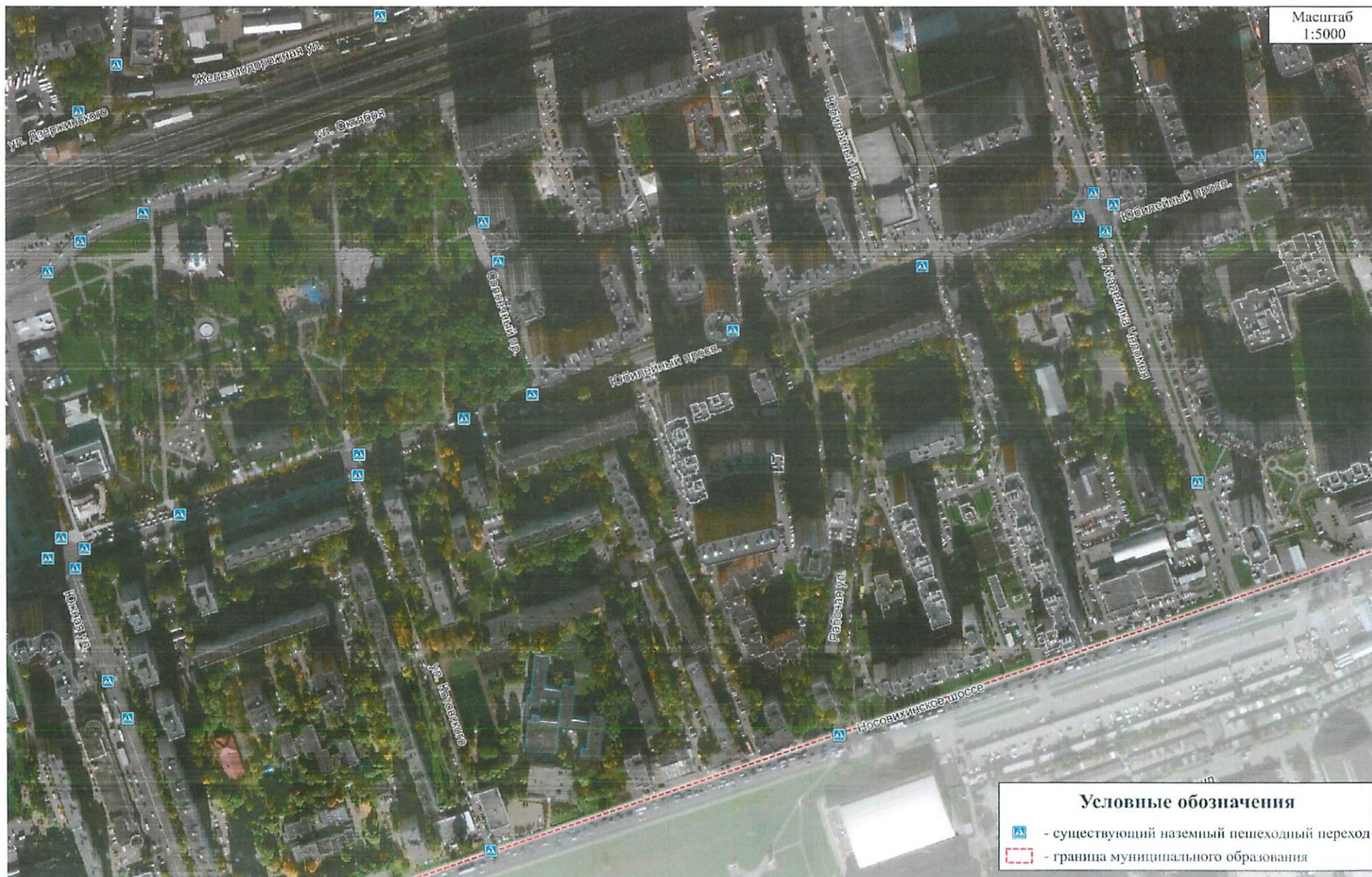


Рисунок 1.4.14 – Места размещения пешеходных переходов



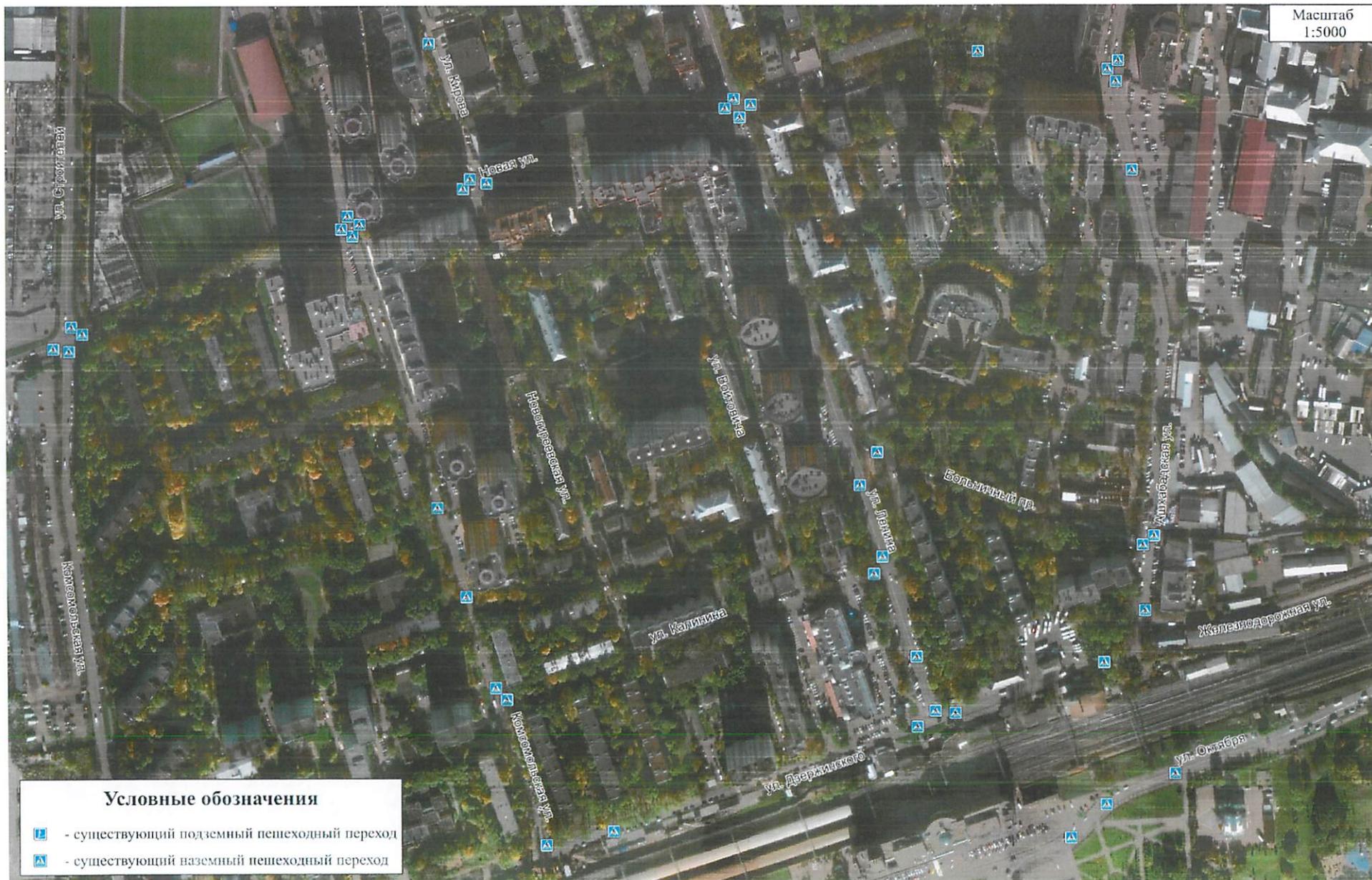


Рисунок 1.4.16 – Места размещения пешеходных переходов

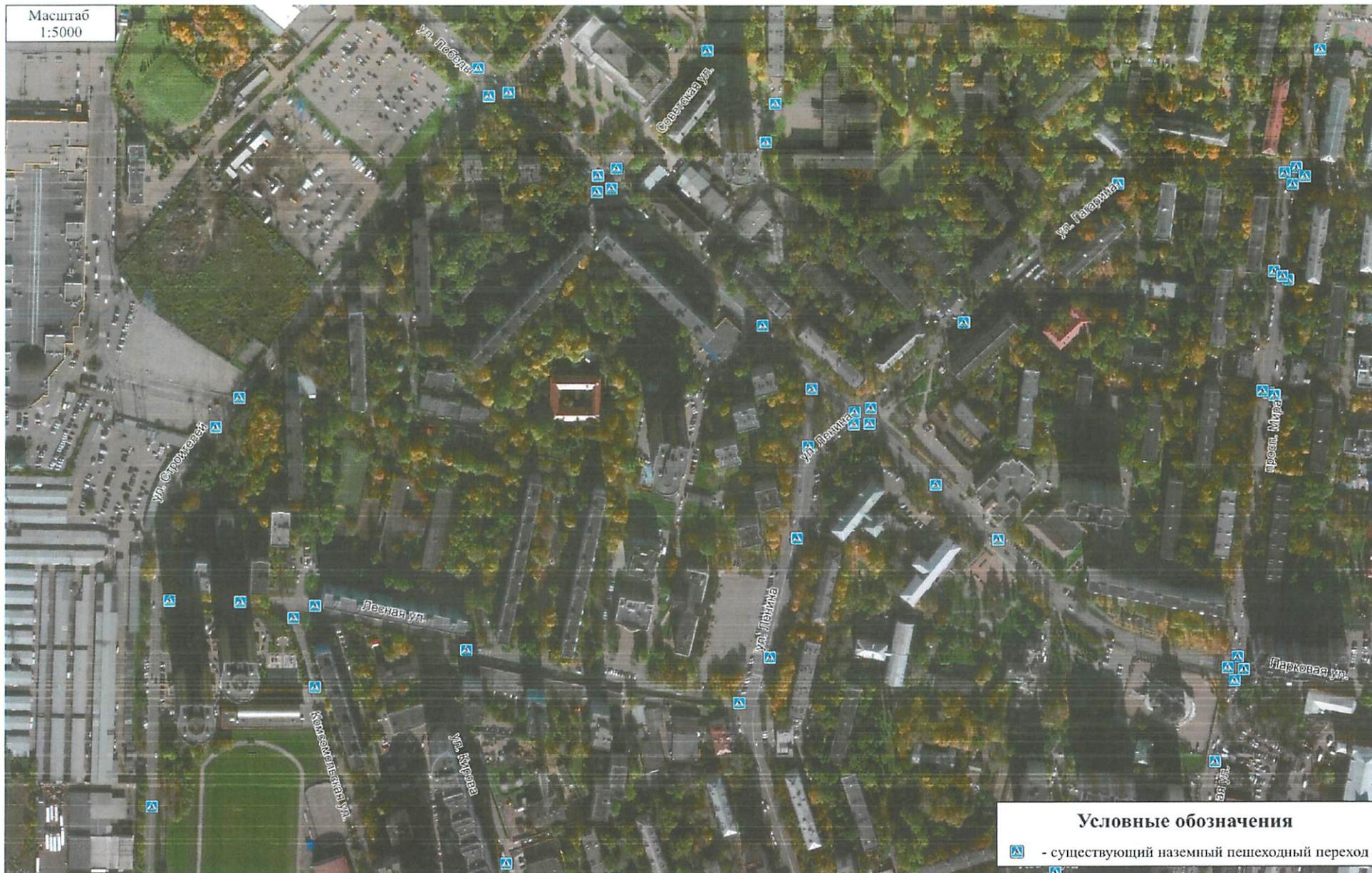


Рисунок 1.4.17 – Места размещения пешеходных переходов



Рисунок 1.4.18 – Места размещения пешеходных переходов



Рисунок 1.4.19 – Места размещения пешеходных переходов



### *Организация движения велосипедистов*

Движение велосипедистов на территории городского округа осуществляется по автомобильным дорогам и тротуарам в соответствии с правилами дорожного движения Российской Федерации. На территории городского округа Реутов обустроено 2-е закольцованные обособленные велодорожки, одна из которых протяженностью 0,5 км проходящая по территории парковой зоны вблизи д. 1 по ул. Академика Челомея, вторая – 1,28 км организованная от территории Парка Фабричный пруд, а также обособленные велодорожки, не связанные в единую сеть по ул. Победы, протяженностью 0,7 км, ул. Южная – 0,26 км, пр-т. Юбилейный – 0,5 км. При этом, для организованной стоянки велосипедов, повсеместно обустроены велопарковки.

Траектория существующей велосипедной дорожки представлена на рисунке 1.4.21 – 1.4.22.

Обширная велосипедная сеть, представляющая совокупность безопасных и связанных маршрутов, предназначенных для движения велосипедов, связанная в единую сеть, на территории городского округа отсутствует.





Рисунок 1.4.22 – Существующая пешеходная и велоинфраструктура

## *Организация движения лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности*

Для определения правового статуса нового транспортного средства - средство индивидуальной мобильности (далее - СИМ) и лиц, использующих для передвижения СИМ, издано постановление Правительства Российской Федерации от 06 октября 2022 года №1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» (далее - Постановление), которое вступило в силу с 01 марта 2023 года.

Постановлением закрепляются в Правилах дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года №1090 (далее - ПДД) нормы, в части регулирования отношений по использованию СИМ.

Регулирование движения на СИМ и особенности применения дорожных знаков в отношении таких средств, определены в ГОСТ Р 52289-2019 «Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

На территории городского округа Реутов с целью создания условий и обеспечения безопасности дорожного движения, повышения эффективности и устойчивости функционирования дорожно-транспортного комплекса постановлением Администрации городского округа Реутов от 29 апреля 2025 года №207-ПА «Об утверждении перечня мест парковок средств индивидуальной мобильности, расположенных на территории городского округа Реутов» утвержден перечень мест парковок средств индивидуальной мобильности и перечень медленных хон и хон, где парковка и передвижение СИМ запрещена.

При этом, общее количество размещаемых СИМ на период сезона 2025 на территории городского округа Реутов было определено в количество 238 мест.

Движение на СИМ осуществляется в соответствии с ПДД по тротуарам, пешеходным и велосипедным дорожкам.

Специализированные дорожные знаки, такие как 3.35 «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено» на территории городского округа отсутствуют.

Перечень мест парковок средств индивидуальной мобильности, расположенных на территории городского округа Реутов и перечень медленных зон и зон, где парковка и

передвижение средств индивидуальной мобильности запрещена представлены в Приложении Г.

#### *Общая оценка организации дорожного движения*

Организация дорожного движения – совокупность инженерно-технических мероприятий, направленных на обеспечение быстрого и безопасного передвижения транспортных средств и пешеходов в условиях существующей УДС. К основным методам можно отнести:

- разделение движения в пространстве;
- разделение движения во времени (дорожных знаков и световых сигналов светофоров);
- формирование однородных транспортных потоков.

Организация движения транспортных средств на территории городского округа 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

С целью разделения движения в пространстве на территории городского округа обустроены:

- транспортные развязки;
- круговые пересечения.

Регулирование скоростного режима движения транспортных средств на территории городского округа осуществляется установкой знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости», со значением «20», «40» и «50» км/ч. Повсеместно применяются дорожные знаки 3.25 «Конец зона ограничения максимальной скорости». Помимо знаков ограничения скорости, как дополнительная гарантийная мера, применяются искусственные неровности.

Так, на территории городского округа установлено 369 дорожных знаков, регулирующих скоростной режим, и обустроено 85 искусственных дорожных неровностей. Места установки существующих ТСОДД, регулирующих скоростной режим представлены на рисунках 1.4.23 –1.4.27.



Рисунок 1.4.23 – Места установки ТСОДД, регулирующих скоростной режим



Рисунок 1.4.24 – Места установки ТСОДД, регулирующих скоростной режим



Рисунок 1.4.25 – Места установки ТСОДД, регулирующих скоростной режим

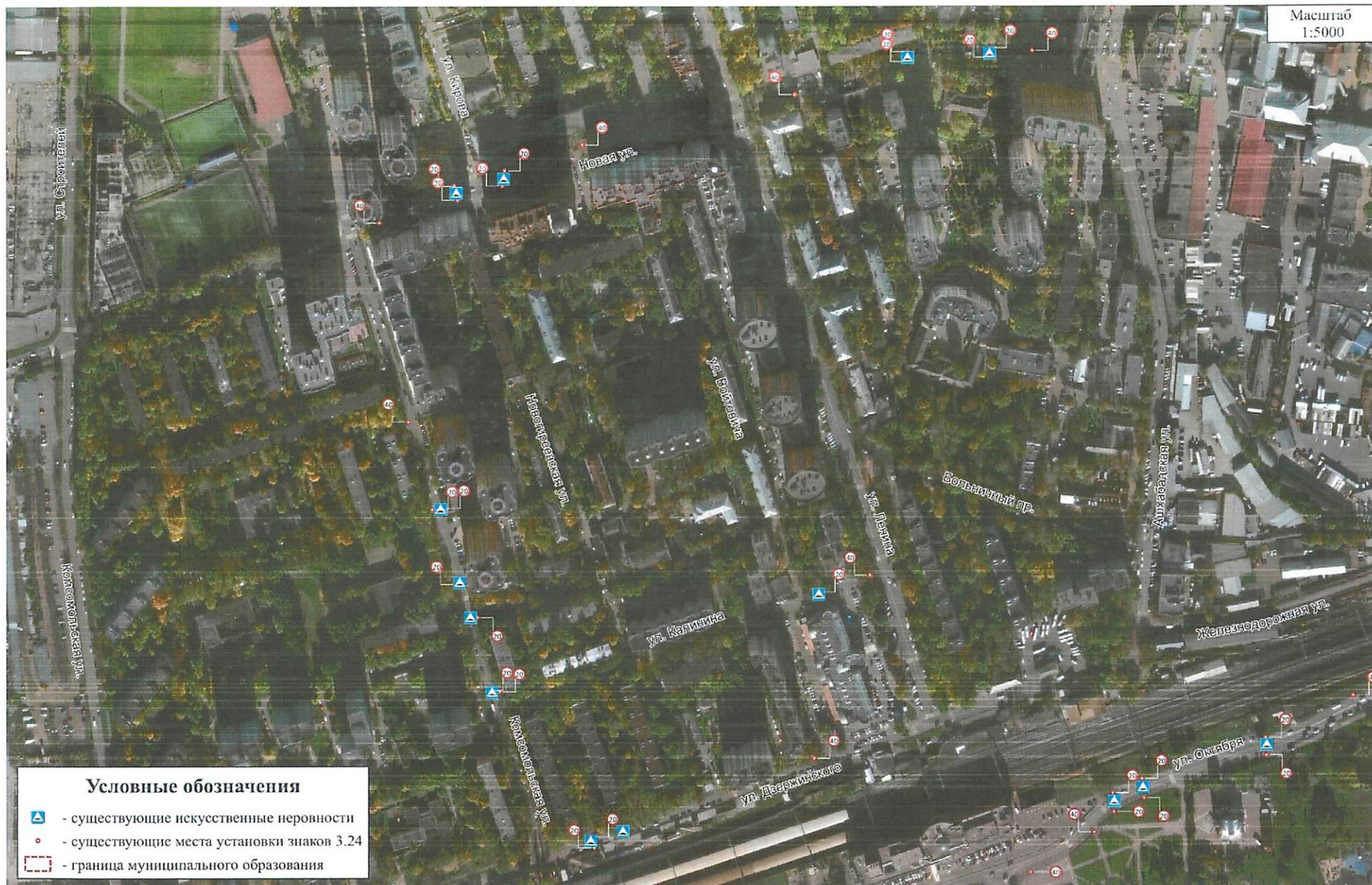






Рисунок 1.4.27 – Места установки ТСОДД, регулирующих скоростной режим

С целью увеличения пропускной способности автомобильных дорог и повышения безопасности дорожного движения, на территории городского округа посредством применения дорожных знаков 5.5 «Дорога с односторонним движением» и 5.6 «Конец дороги с односторонним движением» организовано одностороннее движение.

На территории городского округа применяется метод светофорного регулирования, позволяющий разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, повышает уровень безопасности, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения. Помимо регулирующих функции, в ряде случаев светофоры обозначают нерегулируемые перекрёстки и пешеходные переходы, выполняют функцию привлечения внимания водителей (светофоры типа Т.7).

Таким образом, с целью упорядочения и урегулирования движения транспортных средств и пешеходов, размещено 21 светофорный объект, включающий светофоры типа Т.1 и П.1. Так, на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения (по ул. Транспортная) установлено 3 светофорных объектов типа Т.1.

С целью повышения безопасности дорожного движения, в качестве дополнительного оборудования на нерегулируемых пешеходных переходах для привлечения внимания водителей, установлено 24 светофора типа Т.7. Места размещения светофорных объектов представлены на рисунках 1.4.28 – 1.4.29.

С целью повышения безопасности дорожного движения и фиксации нарушений правил дорожного движения, на территории городского округа Реутов установлено 17 комплексов фото-видео фиксации нарушений ПДД РФ.

Места размещения действующих стационарных комплексов фото-видео фиксации нарушений ПДД РФ приведены на рисунке 1.4.30.

Таким образом, исходя из анализа следует, что значительная доля в организации дорожного движения на территории городского округа определена для эффективного передвижения автомобильного транспорта. При этом, инфраструктуре для перемещения пешеходов, велосипедистов и маломобильных групп населения также уделяется внимание. Организация безопасности дорожного движения для всех участников процесса оценивается как высокая, однако требуется проведение мероприятий по ремонту автомобильных дорог, установке и обустройству ТСОДД, с целью доведения к требованиям ГОСТ Р 52289-2019 существующей дорожно-транспортной ситуации.







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

Грамотная организация парковочного пространства на территории муниципального образования 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.

В рамках настоящей работы были выполнены натурные обследования условий движения на улично-дорожной сети. Собрана и систематизирована информация по парковочному пространству на предмет соответствия существующих парковочных мест требованиям ГОСТ 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Правила пользования парковками, расположенными на автомобильных дорогах общего пользования местного значения городского округа Реутов Московской области, утверждена постановлением Администрации городского округа Реутов от 29 ноября 2024 года №517-па.

На территории городского округа для постоянного хранения транспорта на территории городского округа Реутов используются внеуличные стоянки, гаражи (гаражные кооперативы) и придомовые (дворовые) территории, что соответствует требованиям Местных нормативов градостроительного проектирования городского округа Реутов Московской области (далее – МНГП) (утв. постановлением Администрации городского округа Реутов Московской области от 10 января 2025 года №6-ПА), согласно которым на территориях, застроенных индивидуальными и блокированными жилыми домами, стоянки индивидуального автомобильного транспорта предусматриваются в пределах земельных участков, на которых размещаются такие дома.

Так, согласно МНГП, минимальный уровень обеспеченности населения площадью территории в части объектов для хранения индивидуального автомобильного транспорта,

помимо территорий в границах жилых кварталов, дополнительно в границах города необходимо предусматривать из расчета 0,47 м<sup>2</sup>/чел.

Также, потребность расчетного населения в местах для постоянного хранения индивидуального автомобильного транспорта составляет 90% от уровня автомобилизации – 356 автомобилей на 1000 человек расчетного населения, при этом потребность расчетного населения для малоэтажной жилой застройки в кластерах МЖС в местах для постоянного хранения индивидуального автомобильного транспорта составляет 100% от уровня автомобилизации 356 автомобилей на 1000 человек расчетного населения.

Распределение обеспеченности расчетного населения местами для постоянного хранения индивидуального автомобильного транспорта:

- в границах квартала - не менее 40%;
- в границах жилого района на селитебных территориях и на прилегающих производственных территориях - 60% при условии обеспечения для расчетного населения дальности пешеходной доступности мест для постоянного хранения индивидуального автомобильного транспорта не более 800 м.

Временное хранение транспортных средств осуществляется на приобъектных стоянках и на плоскостных парковках обустроенных или организованных при стихийном парковании автомобилей, а также на многоуровневых паркингах.

Так, согласно МНГП потребность расчетного населения в местах для временного хранения легковых автомобилей следует предусматривать из расчета не менее 18% от уровня автомобилизации - 356 автомобилей на 1000 человек расчетного населения, размещение мест для временного хранения легковых автомобилей предусматривается в границах жилого района при дальности пешеходной доступности не более 800 м.

В настоящее время общее количество парковочных машино-мест оценивается в объеме 39 000.

Машино-места, обустроенные вдоль УДС, составляют 5% от общего числа (2055 машино-мест). Из которых 72% – парковочный карман, 16% – вдоль проезжей части.

Заполняемость парковок вдоль УДС в среднем составляет 65%.

В 2016 году дефицит парковочного пространства на территории городского округа оценивался в 1620 машино-мест. К 2025 году дефицит в парковочных машино-местах оценивается в количестве не более 600 единиц.

На ситуацию, в целом, значительное влияние оказывает организации парковочного пространства в зоне застройки территории.

Так, в соответствии с проектом планировки территории и проекта межевания территории по адресу: Московская область, городской округ Реутов, территория

ограничена МКАД, границей земельного участка ТЦ «Шоколад», Садовым проездом, границей земельного участка ЭП «Восточная», ул. Строителей, ул. Комсомольская и линией ж/д Горьковского направления» (ППТ), в границах рассмотрения проекта планировки территории предусмотрено размещение подземных гаражей общей емкостью 3608 м/м, строительство многоуровневых паркингов общей емкостью на 2553 м/м, а также организация открытых плоскостных парковок на 813 м/м. Общая емкость мест хранения личного автотранспорта составит 6974 м/м.

Проектируемые машино-места распределяются следующим образом:

- 5055 – для постоянного хранения индивидуального автомобильного транспорта жителей;
- 1264 - для временного хранения легковых автомобилей;
- 334 - для обслуживания встроенно-пристроенных нежилых помещений в составе жилой застройки (при объектные парковки);
- 561 – в качестве компенсационных мест взамен ликвидируемых гаражей.

Полный перечень парковочных мест с указанием количества машино-мест представлен в таблице Г.1 Приложения Г. Расположение существующих парковочных машино-мест на территории городского округа Реутов представлено на рисунках 1.5.1 – 1.5.7.

При этом, согласно МНГП, общая потребность расчетного населения в местах постоянного хранения индивидуального автомобильного транспорта для населения кластеров ИЖС и расчетного населения застройки блокированными жилыми домами, индивидуальными жилыми домами в составе кластеров МЖС не нормируется.

Примерно 15% 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. Также, состояние разметки 40% площадок оценивается как неудовлетворительное.

В целом анализ парковочного пространства показал, что на сегодняшний день на территории городского округа не стоит острой проблемы нехватки организованных мест временного и постоянного хранения автотранспорта. Однако, 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.

Складывающаяся ситуация нередко препятствует движению пешеходов и велосипедистов, и может создавать помехи для проезда автотранспорта и специальных машин (пожарных, машин скорой помощи, уборочных).

Приведенные негативные моменты ведут к ухудшению условий движения и снижению уровня безопасности для всех участников движения – пешеходов, общественного транспорта и владельцев транспортных средств и нуждается в принятии действенных мер по улучшению парковочного пространства на территории городского округа.



Рисунок 1.5.1 – Существующие места размещения парковочного пространства



Рисунок 1.5.2 – Существующие места размещения парковочного пространства



Рисунок 1.5.3 – Существующие места размещения парковочного пространства



Рисунок 1.5.4 – Существующие места размещения парковочного пространства



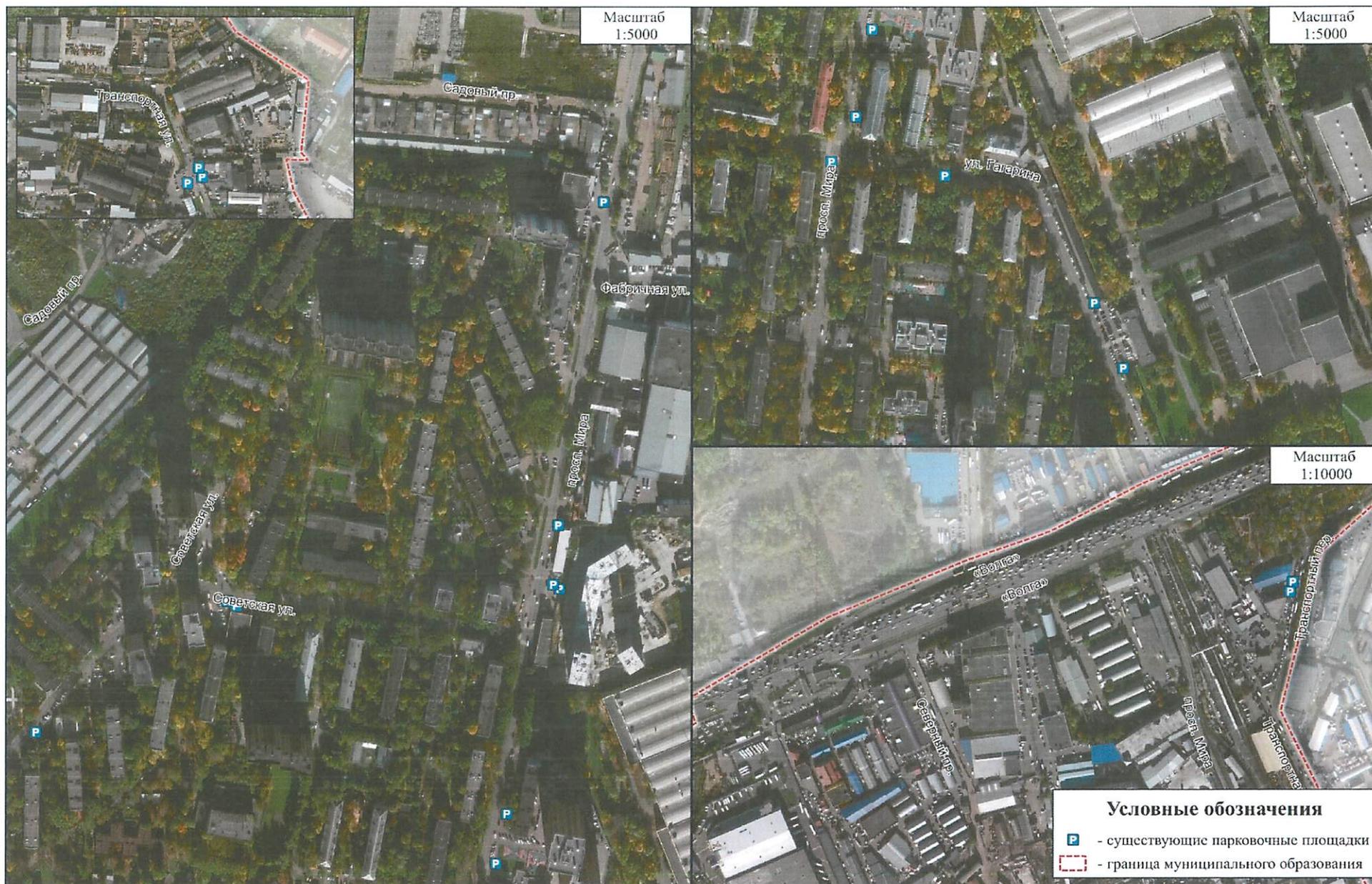


Рисунок 1.5.6 – Существующие места размещения парковочного пространства



## **1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения**

Эксплуатационное состояние знаков имеет существенное значение для обеспечения безопасности дорожного движения. 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».

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).

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 искусственных неровностей (ИН) контролируют визуально.

При осмотре ИН сборно-разборной конструкции проверялось наличие всех элементов, их состояние и плотность прилегания к покрытию дороги. В ходе обследования выявлено нарушение требований стандарта, в виде отсутствия разметки 1.25 (обозначающей искусственную неровность), а также некоторые секции сборно-разборной конструкции требуют замены. В ходе осмотра ИН монолитной конструкции проверялось отсутствие просадок, выбоин, иных повреждений, соответствие геометрических параметров нормативным. В части соответствия геометрическим параметрам, отклонения от предельно нормативных значений и дефекты выявлены лишь у 60% осмотренных конструкций. По результатам обследования искусственных неровностей ситуацию в

целом можно охарактеризовать как удовлетворительную, но требующую внимания и принятия мер по ремонту монолитных ИН.

По полученным данным, дорожные знаки, расположенные на территории городского округа, находятся в состоянии, соответствующем нормативным требованиям.

Контроль световозвращающих элементов осуществляется по ГОСТ Р 51256–2018 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования».

По результатам натурного обследования установлено наличие выкрашивания и плохая читаемость дорожной разметки на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

Примеры эксплуатационного состояния ТСОДД, зафиксированные во время проведения натурного обследования территории, на автомобильных дорогах городского округа Реутов представлены в таблице 1.6.1.

Таблица 1.6.1 – Примеры эксплуатационного состояния ТСОДД

	
пр-т. Мира, д. 51	ул. Советская, д. 13
	
пр-т. Мира, д. 33	ул. Гагарина, д. 2
	
ул. Советская, д. 9	ул. Гагарина



пересечение ул. Советская – ул. Победы



пересечение пр-т. Мира – ул. Гагарина



пересечение ул. Победы – ул. Гагарина



ул. Ленина, д. 22



ул. Ленина, д. 4



пр-т. Победы



пересечение ул. Ленина – ул. Победы



ул. Некрасова, д. 15



ул. Победы, д. 30



ул. Некрасова, д. 6



ул. Кирова, д. 5



пересечение ул. Новая – ул. Комсомольская



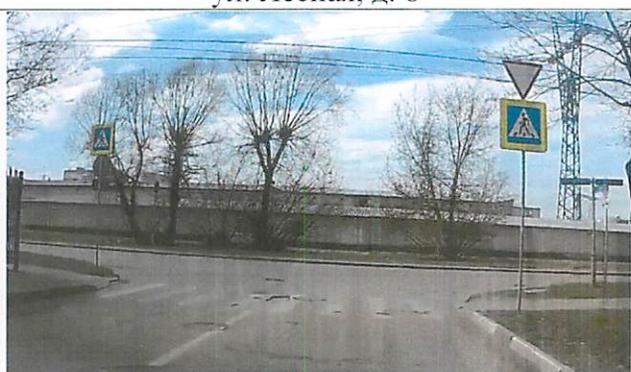
ул. Комсомольская



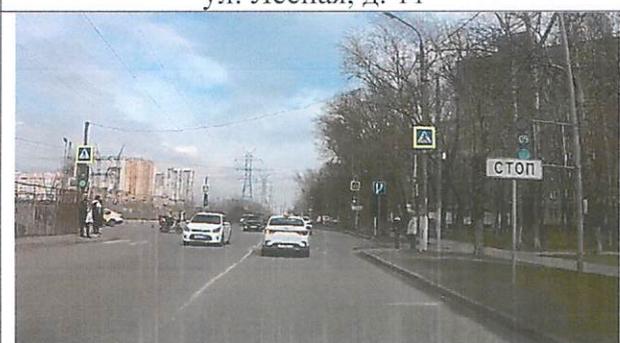
ул. Лесная, д. 8



ул. Лесная, д. 11



пересечение ул. Строителей – ул. Лесная



ул. Строителей, д. 5



ул. Транспортная, д. 1



ул. Фабричная, д. 4



пр-т. Юбилейный, д. 1а



ул. Октября, д. 14



пр-д. Солнечный, д. 31



пр-д. Солнечный, д. 33



пр-д. Юбилейный



пересечение пр-т. Юбилейный –  
ул. Академика Челомея



пересечение ул. Транспортная –  
ул. Заводская

Таким образом, проведённое обследование территории показало, что, в целом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС городского округа Реутов находится в удовлетворительном 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.

## 1.7 Результаты анализа состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации города федерального значения, муниципального образования

Действующими государственным и региональными программам, отмечаются высокие темпы количественного роста автомобильного парка и значительное превышение тоннажа современных транспортных средств над эксплуатационными нормативами, и увеличение интенсивности движения ТС. В связи с чем, состояние улично-дорожной сети не соответствует тенденциям автомобилизации и перспективным задачам развития транспортного комплекса.

Так, согласно сведениям Федеральной службы государственной статистики в 2024 году уровень автомобилизации региона достиг 321 единиц транспортных средств на 1000 человек населения Московской области, при этом, средний показатель по Российской Федерации составляет 326,9 авт/тыс. жителей.

Расчетный уровень автомобилизации в соответствии с нормативами градостроительного проектирования Московской области, необходимый для расчета парковочного пространства – 356 автомобилей на 1000 человек расчетного населения.

Данные об уровне автомобилизации за период 2015-2024 годы приведен в таблице 1.7.1.

Таблица 1.7.1 – Уровень автомобилизации Московской области (автомобилей / 1000 человек населения)

Год	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Автомобилизация	315,6	313,7	316,4	319,7	326,4	327,9	327,0	323,1	321,6	321,1

Количество легковых автомобилей, используемых для расчёта уровня автомобилизации для муниципального образования городской округ Реутов приведено в соответствии с данными ФНС (<https://www.nalog.gov.ru/rn77/>) за 2020-2024 годы и представлено в таблице 1.7.2.

На протяжении всего анализируемого периода наблюдается сокращение количества легковых автомобилей у населения. При этом, в последнем периоде зафиксирован рост уровня автомобилизации 1%, что связано с незначительным ростом числа личных автомобилей и снижением численности населения.

В настоящий момент существующий уровень значительно ниже нормативного, в связи с чем на перспективу целесообразно принять для городского округа Реутов

расчетный уровень автомобилизации равный 356 автомобилей / 1000 человек населения, что отвечает тенденциям роста и развития округа.

Уровень автомобилизации городского округа Реутов за анализируемый период приведен в таблице 1.7.2.

Таблица 1.7.2 – Уровень автомобилизации городского округа Реутов (автомобилей / 1000 человек населения)

Год	2020	2021	2022	2023	2024
Количество легковых автомобилей, ед.	36030	36239	34864	34833	34852
Численность населения округа, чел	108054	108000	108257	113140	112070
Автомобилизация	333,44	335,55	322,05	307,88	310,98

Состав движения на дороге определяют на основе непосредственного учета движения, анализа народнохозяйственного значения муниципального образования, проложения дороги и перспектив развития, анализа парка автопредприятий, расположенных в зоне влияния дороги. Анализируя данные, полученные в результате обследования, выявлен усредненный состав движения ТС, представленный в таблице 1.7.3.

Состав транспортного потока существенным образом влияет на условия и режимы движения автомобилей. Оценка состава транспортного потока осуществляется, в основном, по процентному составу или доле транспортных средств различных типов. В зависимости от преобладания в потоке того или иного типа транспортного средства условно транспортный поток относят к одной из трех групп: смешанный поток (30–70% легковых автомобилей, 70–30% грузовых автомобилей), преимущественно грузовой (более 70% грузовых автомобилей), преимущественно легковой (более 70 % легковых автомобилей). В муниципальном образовании состав транспортного потока преимущественно легковой. Парк автотранспорта, осуществляющего регулярные перевозки по городскому округу представлен автобусами, относящимися к малому, среднему и большому классу вместимости.

Таблица 1.7.3 – Состав движения потоков транспортных средств

Тип транспортного средства	Доля в транспортном потоке. %
Легковой автомобиль	81,775%
Микроавтобус	0,531%
Мотоцикл и мопед	1,598%
Велосипед	0,588%
Небольшой грузовик (фургон)	10,295%
2-о грузовик 2-6 т	0,042%
2-о грузовик 6-8 т	0,894%
3-о грузовик 8-14 т	0,022%
3-о грузовик > 14 т	0,265%
4-о грузовик	0,046%
4-о а-поезд (2-о гр + п)	0,000%
5-о а-поезд (3-о гр + п)	0,000%
3-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0,000%
4-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0,000%
5-о сед. а-поезд (3-о сед. т + пп)	0,000%
5-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0,377%
6-о сед. а-поезд	0,001%
Автомобиль с $\geq 7$ осями	0,000%
Автобус малой вместимости	2,099%
Автобус средней вместимости	0,185%
Автобус большой вместимости	1,275%

Данные таблицы свидетельствуют о значительном преобладании в исследуемом потоке индивидуального транспорта, что соответствует общероссийской тенденции. При этом, полученные результаты позволяют сделать заключение о гармоничном развитии автомобильного парка муниципальном образовании, в соответствии с прогнозируемыми значениями документов планирования федерального и регионального уровней.

## **1.8 Оценка параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения**

В соответствии с «Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета», утверждёнными постановлением Правительства Российской Федерации от 16 ноября 2018 года №1379 к основным параметрам дорожного движения 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 транспортных средств (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.

Параметры дорожного движения были получены посредством проведения натурного обследования интенсивностей движения и состава транспортных потоков на ключевых транспортных узлах УДС городского округа Реутов. Обследование проведено на 13-ти ключевых транспортных узлах, перечень которых приведен в таблице 1.8.1 и на рисунке 1.8.1. Фактическое состояние транспортных узлов на момент обследования представлено на рисунках 1.8.2 – 1.8.14.

Фактические и приведенные значения интенсивности движения транспортного потока по составу транспортных средств, измеренные на ключевых точках УДС приведены в таблицах 1.8.2 и 1.8.3.

Среднегодовая суточная интенсивность транспортного потока на обследованных узлах приведена в таблице 1.8.4.

Усредненный состав транспортного потока по типам транспортных средств на обследованных узлах представлен в таблице 1.8.5.

Максимальная часовая («пиковая») интенсивность транспортного потока в узле и параметры движения в границах транспортного узла полученные в результате проведения суточного мониторинга дорожного движения приведены в таблицах 1.8.6 и 1.8.7 соответственно.

Таблица 1.8.1 – Перечень обследуемых транспортных узлов на территории городского округа Реутов

№ п/п	Наименование транспортного узла	Координаты
1	пр-т. Юбилейный – ул. Академика Челомея	N55°45'08.5385" E37°52'40.3168"
2	пр-т. Мира – ул. Советская	N55°46'03.1666" E37°51'51.8661"
3	пр-т. Мира – ул. Гагарина	N55°45'51.7264" E37°51'48.6024"
4	ул. Ашхабадская – ул. Новая	N55°45'29.8484" E37°51'42.5696"
5	ул. Парковая – ул. Гагарина	N55°45'34.4830" E37°52'04.7665"
6	ул. Победы – ул. Строителей	N55°45'54.6359" E37°51'06.0504"
7	ул. Транспортная – пер. Транспортный	N55°46'43.9717" E37°51'52.8978"
8	пр-т. Юбилейный – ул. Южная	N55°44'57.3411" E37°51'41.1550"
9	ул. Дзержинского – ул. Ленина	N55°45'10.2753" E37°51'33.0350"
10	ул. Победы – пр-д. Садовый	N55°45'58.7616" E37°50'58.9787"
11	ул. Победы – ул. Ленина	N55°45'44.9055" E37°51'23.1665"
12	ул. Победы – ул. Советская	N55°45'51.8740" E37°51'11.9656"
13	пр-т. Мира	N55°46'51.4115" E37°51'41.7780"



Рисунок 1.8.1 –Места размещения пунктов учета интенсивности движения транспортных средств



Рисунок 1.8.2 – Фактическое состояние транспортного узла 1



Рисунок 1.8.3 – Фактическое состояние транспортного узла 2



Рисунок 1.8.4 – Фактическое состояние транспортного узла 3

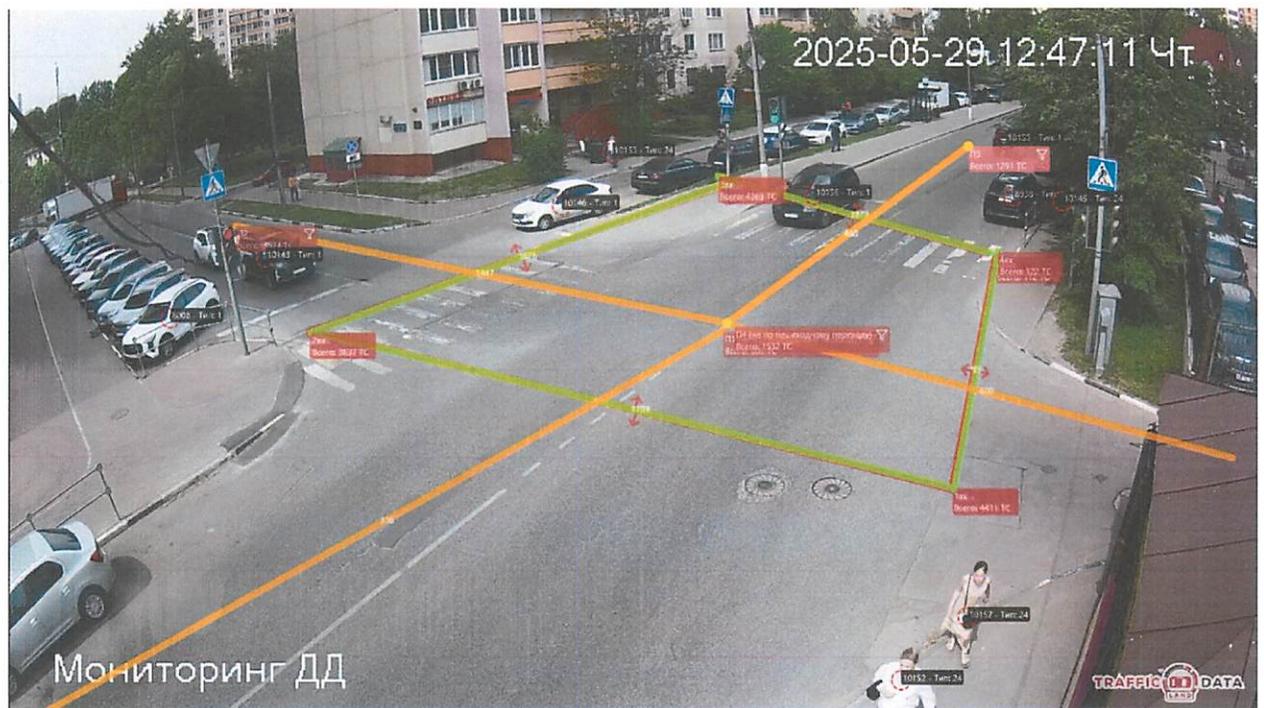


Рисунок 1.8.5 – Фактическое состояние транспортного узла 4

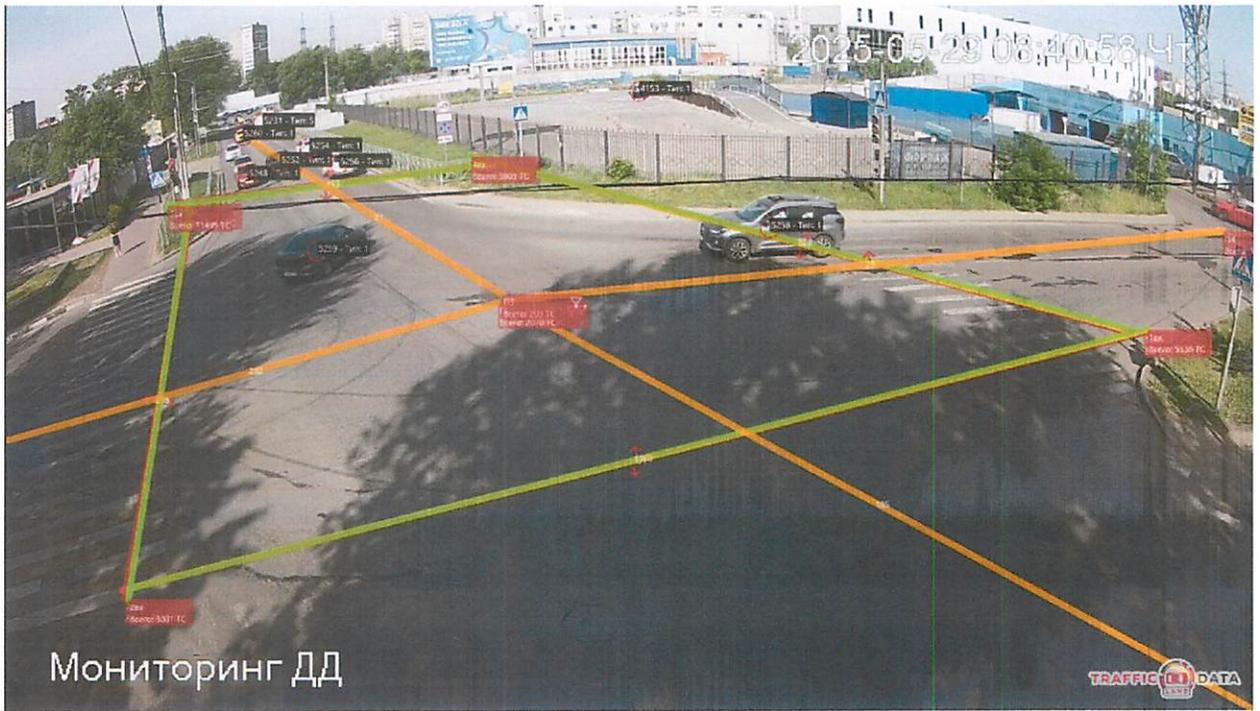


Рисунок 1.8.6 – Фактическое состояние транспортного узла 5



Рисунок 1.8.7 – Фактическое состояние транспортного узла 6



Рисунок 1.8.8 – Фактическое состояние транспортного узла 7

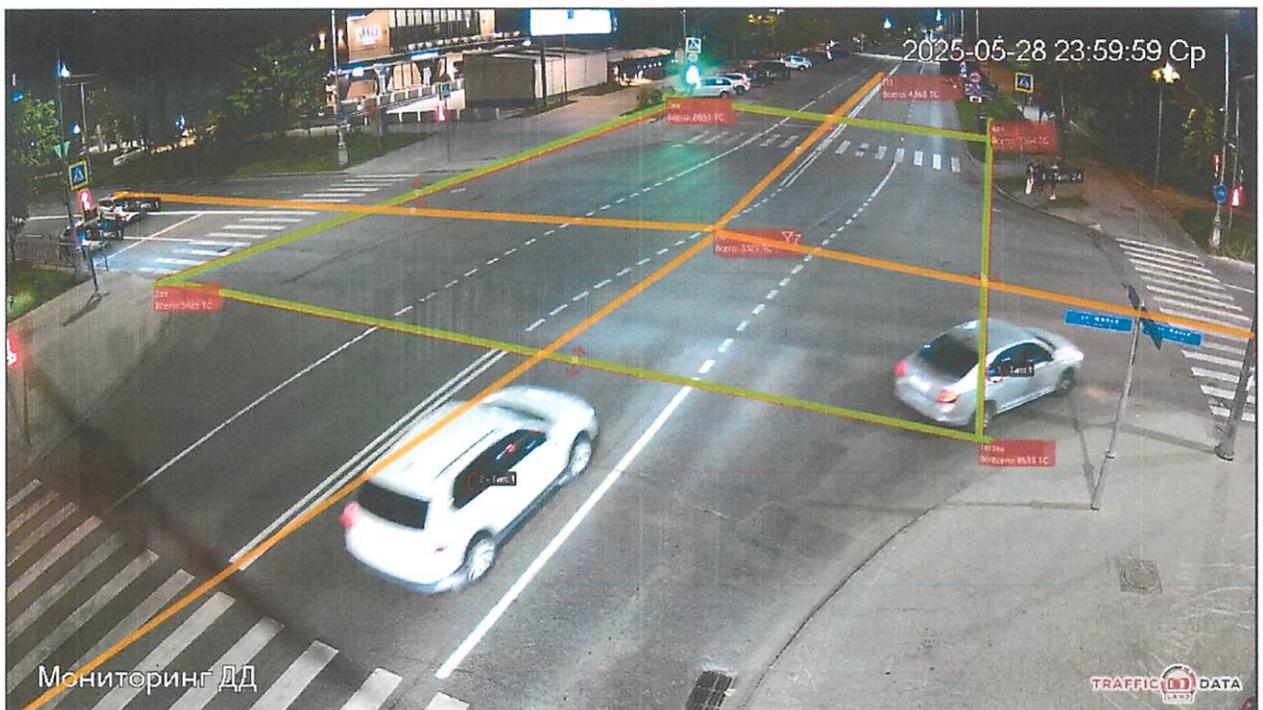


Рисунок 1.8.9 – Фактическое состояние транспортного узла 8

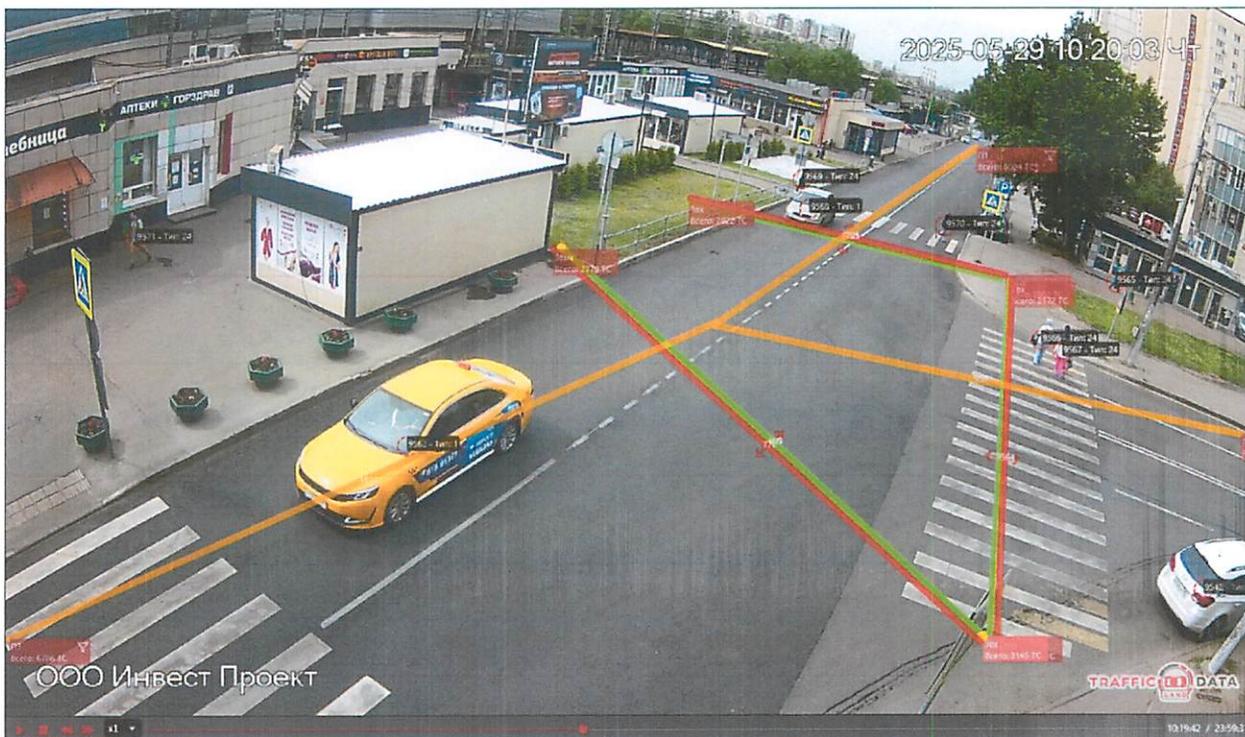


Рисунок 1.8.10 – Фактическое состояние транспортного узла 9

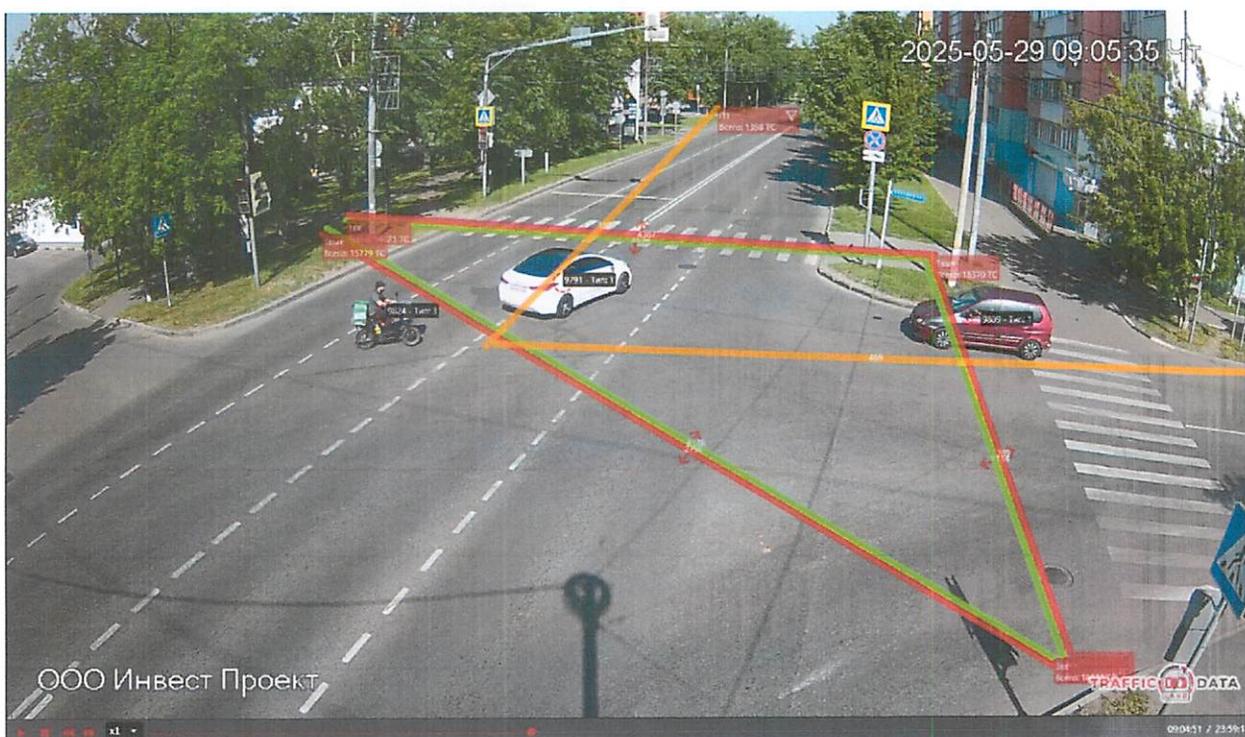


Рисунок 1.8.11 – Фактическое состояние транспортного узла 10

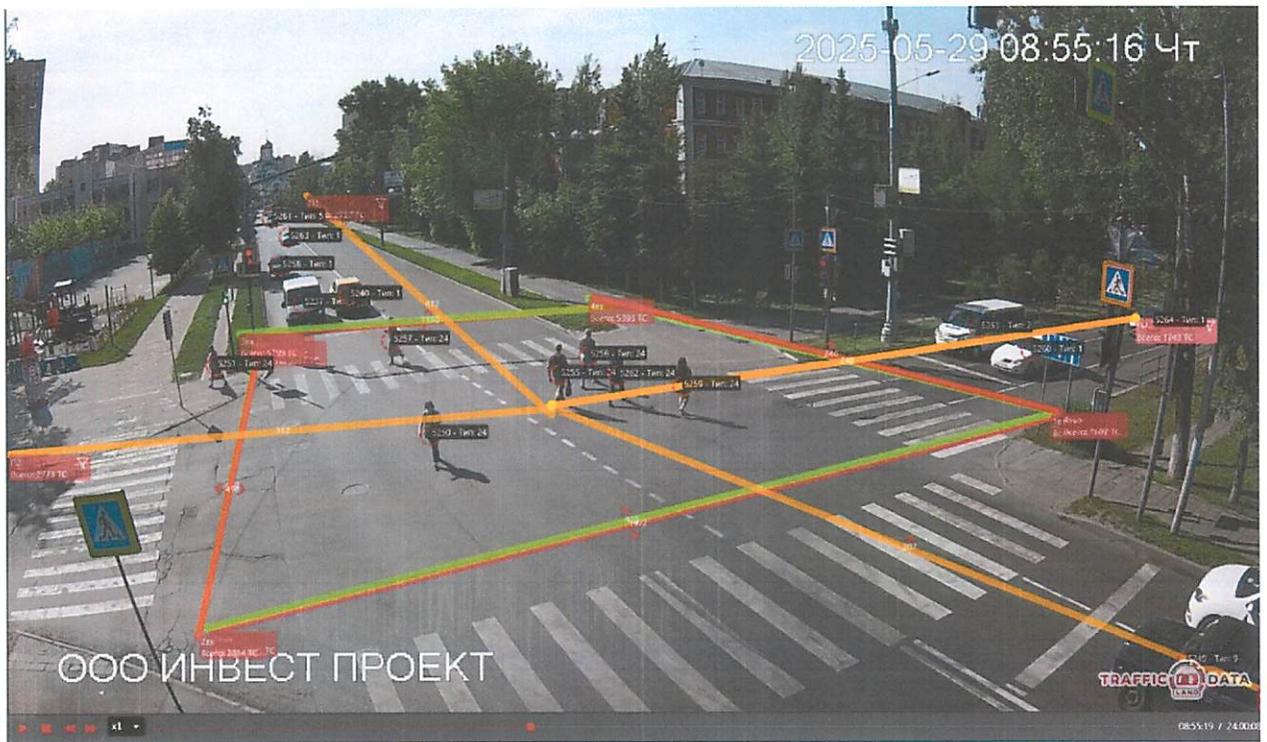


Рисунок 1.8.12 – Фактическое состояние транспортного узла 11

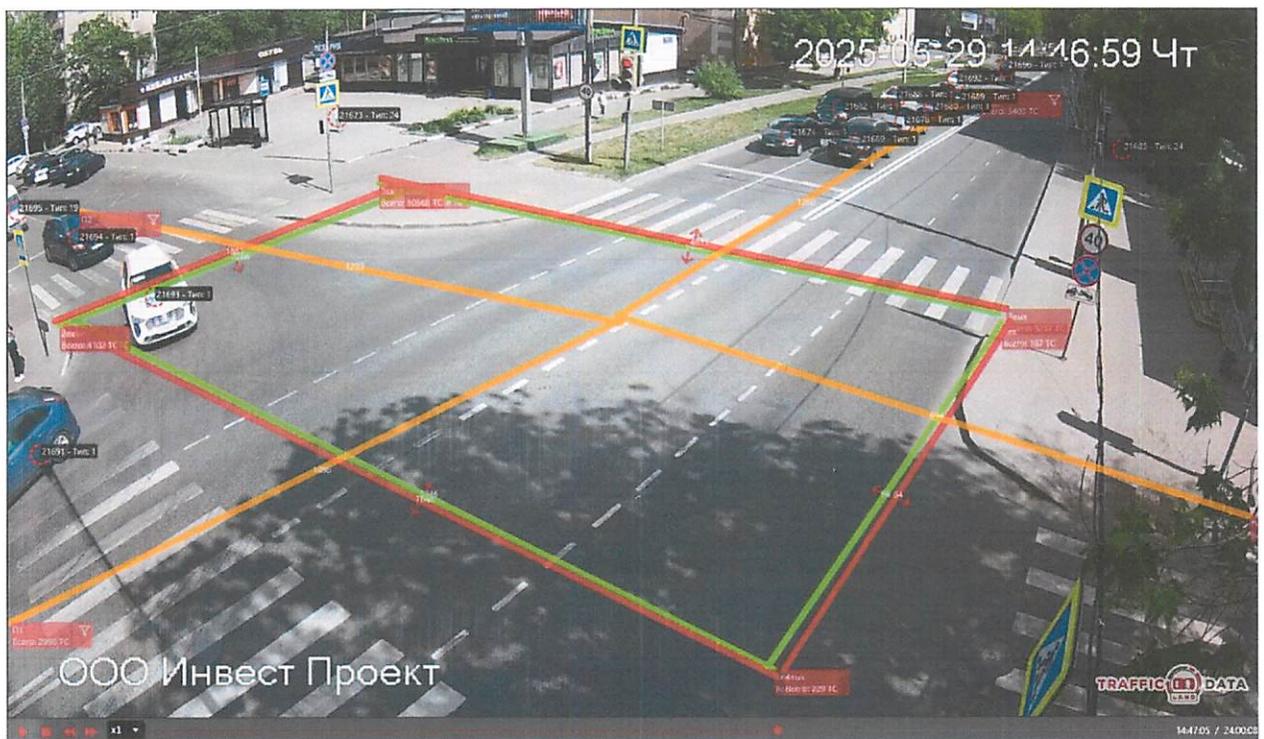


Рисунок 1.8.13 – Фактическое состояние транспортного узла 12

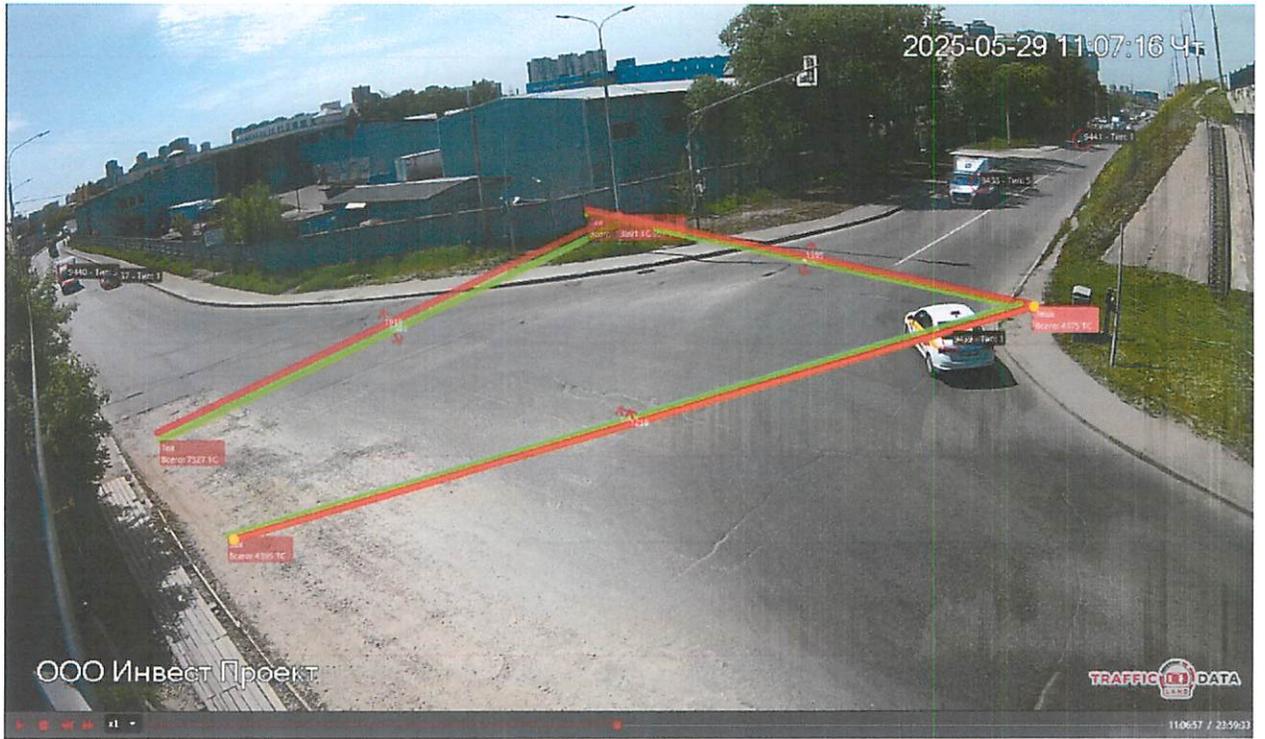


Рисунок 1.8.14 – Фактическое состояние транспортного узла 13

Таблица 1.8.2 – Состав транспортного потока на обследованных узлах на момент обследования (фактические единицы ТС/сутки)

Тип ТС	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Легковой автомобиль	18161	10919	9895	10070	20044	31850	17222	22757	6305	32724	15635	22676	10646
Микроавтобус	143	56	68	78	93	200	224	106	13	241	85	137	86
Мотоцикл и мопед	624	165	216	329	226	499	169	343	289	432	237	298	126
Велосипед	288	71	146	83	72	116	50	173	40	50	156	53	114
Небольшой грузовик (фургон)	1657	1552	1151	1201	2436	3010	4269	1745	686	3226	1610	2362	2593
2-о грузовик 2-6 т	3	17	4	5	8	27	11	3	2	26	6	4	4
2-о грузовик 6-8 т	155	139	107	97	204	235	547	119	43	245	113	127	244
3-о грузовик 8-14 т	2	4	1	4	4	4	17	2	2	11	3	2	3
3-о грузовик > 14 т	14	50	34	16	79	81	104	28	9	119	36	37	108
4-о грузовик	0	10	5	1	14	4	16	1	1	13	1	17	31
4-о а-поезд (2-о гр + п)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-о а-поезд (3-о гр + п)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-о сед. а-поезд (3-о сед. т + пп)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	29	43	38	22	55	35	474	19	2	74	10	39	163
6-о сед. а-поезд	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0
Автомобиль с >= 7 осями	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус малой вместимости	844	408	351	403	141	538	189	820	237	608	128	522	177
Автобус средней вместимости	32	45	33	10	18	46	24	33	15	115	12	80	43
Автобус большой вместимости	127	95	131	134	24	393	36	507	419	442	207	272	208
Всего ТС	22083	13575	12181	12454	23418	37042	23353	26666	8063	38327	18239	26628	14547

Таблица 1.8.3 – Состав транспортного потока на обследованных узлах на момент обследования (приведенные к легк. авт.ТС/сутки)

Тип ТС	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Легковой автомобиль	18161	10919	9895	10070	20044	31850	17222	22757	6305	32724	15635	22676	10646
Микроавтобус	143	56	68	78	93	200	224	106	13	241	85	137	86
Мотоцикл и мопед	624	165	216	329	226	499	169	343	289	432	237	298	126
Велосипед	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Небольшой грузовик (фургон)	2154	2018	1496	1561	3167	3913	5550	2269	892	4194	2093	3071	3371
2-о грузовик 2-6 т	4	24	6	7	11	38	15	4	3	36	8	6	6
2-о грузовик 6-8 т	248	222	171	155	326	376	875	190	69	392	181	203	390
3-о грузовик 8-14 т	4	7	2	7	7	7	31	4	4	20	5	4	5
3-о грузовик > 14 т	28	100	68	32	158	162	208	56	18	238	72	74	216
4-о грузовик	0	20	10	2	28	8	32	2	2	26	2	34	62
4-о а-поезд (2-о гр + п)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-о а-поезд (3-о гр + п)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-о сед. а-поезд (3-о сед. т + пп)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	78	116	103	59	148	94	1280	51	5	200	27	105	440
6-о сед. а-поезд	3	0	0	0	0	5	3	0	0	0	0	3	0
Автомобиль с >= 7 осями	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Автобус малой вместимости	1182	571	491	564	197	753	265	1148	332	851	179	731	248
Автобус средней вместимости	80	113	83	25	45	115	60	83	38	288	30	200	108
Автобус большой вместимости	381	285	393	402	72	1179	108	1521	1257	1326	621	816	624
Всего ТС	23104	14620	13006	13297	24524	39211	26042	28580	9226	40973	19176	28362	16332

Таблица 1.8.4 – Среднегодовая суточная интенсивность транспортного потока на обследованных узлах

	Легковой автомобиль	Микроавтобус	Мотоцикл и мопед	Небольшой грузовик (фургон)	2-о грузовик 2-6 т	2-о грузовик 6-8 т	3-о грузовик 8-14 т	3-о грузовик > 14 т	4-о грузовик	4-о а-поезд (2-о гр + п)	4-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	5-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	6-о сед. а-поезд	Автобус малой вместимости	Автобус средней вместимости	Автобус большой вместимости	Всего
1	15371,5	113,7	600,4	1725,2	5,5	189,3	2,7	22,1	0,0	0,0	0,0	76,6	3,3	915,7	65,7	305,8	19405,8
2	8727,3	40,5	140,6	1557,2	16,3	161,8	5,0	76,8	14,0	0,0	0,0	108,6	0,0	417,8	90,7	214,5	11573,6
3	8124,1	54,1	209,0	1217,6	5,0	134,9	1,3	58,7	6,6	0,0	0,0	102,9	0,0	364,3	62,0	319,7	10662,9
4	8017,4	59,8	280,1	1333,0	4,4	138,7	4,9	23,2	1,2	0,0	0,0	50,7	0,0	418,8	17,9	306,6	10659,4
5	17361,5	66,7	209,5	2644,6	12,1	247,1	5,2	110,1	23,2	0,0	0,0	154,6	0,0	157,5	41,5	71,1	21104,7
6	26821,3	152,1	489,9	3252,1	36,3	305,8	5,7	135,6	5,5	0,0	0,0	95,1	3,5	584,1	108,5	946,9	32954,1
7	18714,1	255,4	266,3	5823,4	1,0	634,6	23,6	181,3	16,9	2,0	3,7	1310,8	6,0	318,4	105,8	273,0	27936,5
8	19912,6	88,3	428,5	1822,6	3,8	155,2	2,5	40,5	1,5	0,0	0,0	59,9	0,0	905,6	64,6	1338,9	24875,1
9	5182,5	10,1	263,9	744,9	2,0	48,0	2,4	13,2	1,2	0,0	0,0	5,8	0,0	244,7	30,2	1007,2	7556,3
10	27125,1	181,2	352,8	3486,9	50,9	312,5	16,6	189,0	20,4	0,0	0,0	209,2	0,0	660,5	237,8	1064,4	33910,0
11	13088,9	67,7	226,4	1765,3	6,3	144,9	4,2	51,1	1,1	0,0	0,0	28,5	0,0	143,7	27,1	511,9	16067,1
12	19049,0	99,6	246,8	2568,5	5,5	165,0	3,8	57,7	33,4	0,0	0,0	95,1	1,5	562,6	156,3	683,5	23731,5
13	15460,9	96,3	166,0	4086,2	43,0	760,0	7,8	304,1	51,0	0,0	0,0	1156,8	0,0	251,3	61,0	701,2	23148,7

Таблица 1.8.5 – Состав транспортного потока на обследованных узлах (%)

Тип ТТС	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Легковой автомобиль	82,2%	80,4%	81,2%	80,9%	85,6%	86,0%	73,7%	85,3%	78,2%	85,4%	85,7%	85,2%	73,2%
Микроавтобус	0,6%	0,4%	0,6%	0,6%	0,4%	0,5%	1,0%	0,4%	0,2%	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%
Мотоцикл и мопед	2,8%	1,2%	1,8%	2,6%	1,0%	1,3%	0,7%	1,3%	3,6%	1,1%	1,3%	1,1%	0,9%
Велосипед	1,3%	0,5%	1,2%	0,7%	0,3%	0,3%	0,2%	0,6%	0,5%	0,1%	0,9%	0,2%	0,8%
Небольшой грузовик (фургон)	7,5%	11,4%	9,4%	9,6%	10,4%	8,1%	18,3%	6,5%	8,5%	8,4%	8,8%	8,9%	17,8%
2-о грузовик 2-6 т	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
2-о грузовик 6-8 т	0,7%	1,0%	0,9%	0,8%	0,9%	0,6%	2,3%	0,4%	0,5%	0,6%	0,6%	0,5%	1,7%
3-о грузовик 8-14 т	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3-о грузовик > 14 т	0,1%	0,4%	0,3%	0,1%	0,3%	0,2%	0,4%	0,1%	0,1%	0,3%	0,2%	0,1%	0,7%
4-о грузовик	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%
4-о а-поезд (2-о гр + п)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5-о а-поезд (3-о гр + п)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5-о сед. а-поезд (3-о сед. т + пп)	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5-о сед. а-поезд (2-о сед. т + пп)	0,1%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%	2,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	1,1%
6-о сед. а-поезд	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Автомобиль с >= 7 осями	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Автобус малой вместимости	3,8%	3,0%	2,9%	3,2%	0,6%	1,5%	0,8%	3,1%	2,9%	1,6%	0,7%	2,0%	1,2%
Автобус средней вместимости	0,1%	0,3%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,1%	0,3%	0,3%
Автобус большой вместимости	0,6%	0,7%	1,1%	1,1%	0,1%	1,1%	0,2%	1,9%	5,2%	1,2%	1,1%	1,0%	1,4%

Таблица 1.8.6 – Максимальная часовая («пиковая») интенсивность транспортного потока в узле (фактические единицы ТС/сутки)

Тип ТС	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Легковые автомобили, небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом и без него	1221,0	703,0	712,0	751,0	1472,0	2001,0	1209,0	1587,0	397,0	2205,0	1072,0	1506,0	676,0
Двухосные грузовые автомобили, автобусы особо малого класса	17,0	16,0	10,0	18,0	24,0	31,0	41,0	10,0	3,0	23,0	18,0	23,0	21,0
Трехосные грузовые автомобили, автобусы малого класса	91,0	40,0	32,0	41,0	21,0	38,0	19,0	72,0	11,0	72,0	14,0	44,0	19,0
Четырехосные грузовые автомобили	0,0	1,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0	1,0
Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом), автобусы среднего класса	1,0	1,0	0,0	0,0	3,0	4,0	2,0	5,0	2,0	8,0	0,0	6,0	0,0
Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,0	1,0	1,0	2,0	2,0	2,0	22,0	2,0	0,0	5,0	0,0	0,0	4,0
Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Шестиосные седельные автопоезда, автобусы особо большого класса	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Автомобили с семью и более осями и другие	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Автобусы большого класса	7,0	8,0	9,0	12,0	2,0	26,0	4,0	37,0	24,0	26,0	11,0	12,0	10,0
Мотоциклы, велосипеды, средства индивидуальной мобильности	40,0	11,0	9,0	14,0	7,0	21,0	16,0	8,0	10,0	28,0	16,0	13,0	11,0

Таблица 1.8.7 – Максимальная часовая («пиковая») интенсивность транспортного потока в узле (приведенные к легк. авт.ТС/сутки)

Тип ТС	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Легковые автомобили, небольшие грузовики (фургоны) и другие автомобили с прицепом и без него	1221,0	703,0	712,0	751,0	1472,0	2001,0	1209,0	1587,0	397,0	2205,0	1072,0	1506,0	676,0
Двухосные грузовые автомобили, автобусы особо малого класса	25,5	24,0	15,0	27,0	36,0	46,5	61,5	15,0	4,5	34,5	27,0	34,5	31,5
Трехосные грузовые автомобили, автобусы малого класса	163,8	72,0	57,6	73,8	37,8	68,4	34,2	129,6	19,8	129,6	25,2	79,2	34,2
Четырехосные грузовые автомобили	0,0	2,0	2,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	2,0
Четырехосные автопоезда (двухосный грузовой автомобиль с прицепом), автобусы среднего класса	2,2	2,2	0,0	0,0	6,6	8,8	4,4	11,0	4,4	17,6	0,0	13,2	0,0
Пятиосные автопоезда (трехосный грузовой автомобиль с прицепом)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Трехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Четырехосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Пятиосные седельные автопоезда (двухосный седельный тягач с полуприцепом)	0,0	2,7	2,7	5,4	5,4	5,4	59,4	5,4	0,0	13,5	0,0	0,0	10,8
Пятиосные седельные автопоезда (трехосный седельный тягач с полуприцепом)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Шестиосные седельные автопоезда, автобусы особо большого класса	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Автомобили с семью и более осями и другие	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Автобусы большого класса	21,0	24,0	27,0	36,0	6,0	78,0	12,0	111,0	72,0	78,0	33,0	36,0	30,0
Мотоциклы, велосипеды, средства индивидуальной мобильности	20,0	5,5	4,5	7,0	3,5	10,5	8,0	4,0	5,0	14,0	8,0	6,5	5,5

Таблица 1.8.8 – Параметры движения в границах транспортного узла

Параметры движения в границах транспортного узла					Номер ПП				Максимальное число пеш. в узле/час
Номер ТУ	Максимальная "пиковая" интенсивность движения	Средняя задержка ТС на пересечении по направлениям движения, (с)	Максимальная задержка ТС на пересечении по направлениям движения, (с)	Уровень обслуживания	1	2	3	4	
1	1262	11	133	С	92	312	229	365	1713
2	1138	14	125	С	37	154	88	-	509
3	1026	8	58	В	121	175	52	139	696
4	926	11	76	В	284	100	57	114	620
5	1536	10	95	В	78	177	10	6	397
6	2473	11	155	С	-	-	133	66	245
7	1248	13	53	В	-	-	25	-	28
8	1789	13	119	С	1178	233	293	171	2252
9	558	14	43	В	481	254	497	-	1547
10	2577	11	87	В	77	208	-	-	514
11	1307	13	83	С	89	147	177	108	735
12	1752	5	73	А	144	145	180	85	1153
13	1165	6	40	А	-	-	-	-	-

На УДС городского округа состав потока преимущественно легковой – количество легковых автомобилей составляет 81,775%. В потоке также присутствуют малый, средний и большой грузовой транспорт, а также автобусы общего пользования малой, средней и большой вместимости – это обуславливает необходимость применения коэффициентов приведения к условному легковому автомобилю.

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

$$\dot{V} = \frac{l}{\dot{T}}, \text{ км/ч,}$$

где:  $l$  – протяженность участка дороги, км.;

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

$n$  – количество проездов транспортных средств по участку дороги.

Как отмечалось выше, плотность движения связана с интенсивностью и средней скоростью движения потока автомобилей формулой:

$$N = V \cdot q,$$

где  $N$  – приведённая интенсивность движения автомобилей, авт./ч;

$V$  – скорость, км/ч;

$q$  – плотность потока, авт./км.

Проводя оценку уровня обслуживания движения, используя значения коэффициента загрузки дороги, можно заключить, что обеспечивается уровень обслуживания движения категории В.

Коэффициент загрузки дороги движением  $z$  определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги:

$$z = N/P,$$

где  $N$  – интенсивность движения, авт./ч;

$P$  – практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

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

С целью получения уточненных эксплуатационных показателей была разработана транспортная модель существующей дорожно-транспортной ситуации городского округа Реутов с использованием программного комплекса PTV Vision® VISUM.

При разработке транспортной модели была использована стандартная четырёхшаговая модель расчета транспортного спроса. Преимущество использования именно этой модели связано с тем, что она достаточно точно описывает этапы формирования спроса на транспорт, при этом позволяя работать с агрегированными

данными без потери в качестве результатов моделирования, что, в свою очередь, сокращает время расчета и позволяет оценивать большее количество сценариев в единицу времени. Расчет обычно проводится по отдельным слоям спроса. Результатом работы вычислительного алгоритма модели являются расчетные (модельные) значения интенсивности движения или загрузки автомобильных дорог.

После завершения основных операций построения модели, производится сравнение данных, выдаваемых моделью с реальной транспортной ситуацией. Для проведения этой операции, данные по интенсивности движения, полученные из натуральных наблюдений, вносятся в модель и с помощью стандартных статистических показателей (коэффициент корреляции, средняя относительная ошибка) определяется качество результатов расчётов. При отклонении заранее определенных показателей от допустимой нормы – проводится калибровка модели.

Для базовой транспортной модели коэффициент корреляции составил 0,89. Полученные значения показателей качества модели говорят о том, что модель в целом отражает существующую ситуацию с точностью, достаточной для использования построенной модели в целях долгосрочного прогнозирования.

Параметры дорожного движения для фактической дорожно-транспортной ситуации следующие:

- средняя скорость движения транспортных средств – 30,3 км/ч;
- среднее время в пути – 28 минут 30 секунд;
- средняя задержка транспортных средств – 14,52 секунд;
- уровень обслуживания дорожного движения – В – С;
- временной индекс – 1,19;
- буферный индекс для сети дорог – 0,25.

Этапы разработки и параметры, полученные в результате математического моделирования, представлены в разделе 3 настоящей КСОДД.

При этом, наибольшая интенсивность движения в пиковые периоды наблюдается на следующих автомобильных дорогах:

- участок ул. Победы от ул. Некрасова до ул. Ленина;
- участок ул. Ленина от ул. Новая до ул. Дзержинского;
- участок ул. Комсомольская на подъезде к ул. Новая;
- участок ул. Новая от ул. Комсомольская до ул. Ленина;
- участок ул. Южная от пр-т. Юбилейный до ш. Носовихинское;
- участок ул. Академика Челомея от пр-т. Юбилейный до ш. Носовихинское.

В целом, по результатам анализа данных, можно сделать вывод о том, пропускная способность автомобильных дорог городского округа находится в пределах допустимых значений, однако на отдельных участках графа есть необходимость проведения мероприятий по развитию и реконструкции дорожных объектов с целью недопущения возникновения проблем с перегрузкой улично-дорожной сети и повышения эффективности функционирования транспортного каркаса.

### **1.9 Оценка параметров, характеризующих движение маршрутных транспортных средств по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками)**

Транспортная политика городского округа Реутов направлена на реализацию мероприятий, предусматривающих согласованное развитие всех видов транспорта общего пользования как составных частей единой транспортной системы.

В условиях реформирования экономики усиливается взаимосвязь комплексного развития транспорта с другими отраслями хозяйства и социальной сферы, которая определяет требования к транспорту в отношении направлений, объемов и качества перевозок, возможные пути развития. Таким образом, развитие и модернизация транспорта являются факторами, стимулирующими социально-экономическое развитие городского округа.

Поскольку движение маршрутного транспорта осуществляется в общем потоке транспортных средств, возникающие задержки в пути напрямую влияют на график движения на маршруте, следовательно, в качестве оценки прохождения маршрутов регулярных перевозок по участкам дорог, движение по которым связано с потерями времени (задержками) при движении транспортных средств возможно использовать результаты анализа по средней задержке в движении транспортных средств на участке дороги (раздел 3).

Протяженность улично-дорожной сети в границах городского округа Реутов задействованной для движения транспорта общего пользования составляет 27,4 км. Исходя из площади обслуживаемой территории (9,0 км<sup>2</sup>) плотность маршрутной сети составляет 3,04 км/км<sup>2</sup>.

Согласно СП 42.13330.2011 необходимая плотность сети линий наземного общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях составляет 1,5–2,5 км/км<sup>2</sup>. Следовательно, имеющейся плотности магистральной сети города достаточно, чтобы обеспечить необходимую плотность сети линий наземного общественного

транспорта и нормативную дальность подхода (400 – 500 м) к остановкам общественного транспорта.

Основная транспортная нагрузка, из числа обслуживаемых маршруты регулярных перевозок, приходится на следующие участки дорог и улиц городского округа:

ул. Южная от ул. Октября до ш. Носовихинское (12 маршрутов);

ул. Победы от ул. Некрасова до ул. Ленина (11 маршрутов);

ул. Ленина от ул. Победы до ул. Дзержинского (6 маршрутов).

Анализируя параметры маршрутов, получены следующие данные в целом по маршрутной сети:

средняя эксплуатационная скорость – 25 – 40 км/ч;

среднее время оборотного рейса – 54 минуты 40 секунд;

При этом, наибольшие задержки в движении общественного транспорта приходятся на участки центральной части УДС г. Реутов, в частности:

ул. Ленина от ул. Новая до ул. Победы – имеет 4 полосы движения по 2 в каждую сторону, обустроено 4 остановочных пункта на участке. Задержки возникают вследствие работы 3-х светофорных объектов типа Т.1 на пересечении с ул. Победы, ул. Новой и вблизи д. 24 по ул. Ленина;

ул. Победы от ул. Некрасова до ул. Ленина – имеет 4 полосы движения по 2 в каждую сторону, обустроено 4 остановочных пункта на участке. Задержки возникают вследствие работы 5-ти светофорных объектов типа Т.1 на пересечении с ул. Некрасова, пр-д. Садовый, ул. Строителей, ул. Советская и ул. Ленина;

ул. Дзержинского от ул. Комсомольская до ул. Ашхабадская – имеет 2 полосы движения по 1 в каждую сторону, обустроено 4 остановочных пункта на участке. Задержки возникают вследствие отсутствия остановочной площадки для ТС, движущихся по маршруту.

Выделенные полосы для движения общественного транспорта на УДС городского округа отсутствуют.

К основным причинам задержек транспорта в движении относят: остановки на регулируемых-нерегулируемых пересечениях, а также в местах принудительной остановки с регулирование светофорными объектами с ТВП, отсутствие остановочной площадки (заездного кармана).

Качество транспортного обслуживания населения представляет собой интегральную оценку уровня транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом по маршрутам регулярных

перевозок и выражается в совокупности характеристик: доступность, надежность и комфортность.

Основные мероприятия по повышению этого уровня должны быть направлены на увеличение количества транспортных средств экологических классов ЕВРО-4 и выше, предназначенных для транспортного обслуживания по маршрутам регулярных перевозок, снижения доли транспортных средств у которых фактический срок эксплуатации превышает установленный срок службы и обустройства остановочных пунктов в соответствии с нормативными документами.

Таким образом, анализ текущего состояния транспорта и оценка территории рассматриваемой зоны обеспеченности транспортом и доступности основных центров тяготения выявил, что основные направления транспортных коммуникаций, в целом обеспечивают нормативные затраты времени для достижения центров притяжения, имеются малозначительные недостатки и диспропорции в транспортном обслуживании, не оказывающие влияния на ситуацию в целом.

#### **1.10 Показатели состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий**

В условиях непрерывного повышения интенсивности дорожного движения с вовлечением больших масс людей, транспортных и материальных ресурсов анализ уровня безопасности дорожного движения является неотъемлемой частью эффективной управленческой деятельности. Разработка программ комплексного развития и обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) может осуществляться только на основе регулярного анализа статистических данных по основным показателям состояния безопасности дорожного движения.

Оценка уровня безопасности базируется в основном на показателях статистики дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и степени их тяжести.

По официальным данным ГУ МВД России по Московской области на территории городского округа Реутов Московской области по состоянию на 2022 – 2024 гг. зафиксировано 50 учетных ДТП.

При проведении анализа использовались положения и требования Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федерального закона от 10 декабря 1995 года №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».

Общая статистика аварийности городского округа Реутов приведена в таблице 1.10.1.

Таблица 1.10.1 – Обобщённые показатели аварийности по годам

Сводные данные	Год совершения ДТП		
	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Всего ДТП	24	24	15
Всего ранено, чел	24	24	19
Всего погибло, чел	1	1	0
Степень тяжести ДТП, %	4,2%	4,2%	0,0%

Детальный анализ данных за трехлетний период позволяет отметить, что типичными видами учётных ДТП в рассматриваемом периоде стали: столкновение и наезд на пешехода. Данные виды ДТП регистрировались каждый год. В среднем, наибольшее число происшествий, происходит в категориях «Столкновение» (33,3%) и «Наезд на пешехода» (53,97%). Данные по каждому виду ДТП приведены в таблице 1.10.2. Сводные данные по каждому рассматриваемому периоду представлены в таблицах 1.10.3 – 1.10.5. При этом, наибольшее количество ДТП происходит в светлое время суток. Анализ времени возникновения ДТП за период 2022 – 2024 гг. представлен в таблице 1.10.6.

Анализ приведенных статистических данных позволяет сделать заключение о том, что к 2024 году наблюдается резкое сокращение количества учетных ДТП. При этом, ввиду малого количества учетных ДТП прогнозирование динамики на перспективу не представляется возможным.

Детальный анализ обстоятельств ДТП на территории городского округа Реутов показывает, что основным недостатком эксплуатационного состояния УДС к 2025 году являются отсутствие и/или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части. при этом следует отметить сокращение общего числа ДТП в которых возможное влияние на их возникновение могли оказать анализируемые недостатки.

Таблица 1.10.2 – Количество учётных ДТП по видам за 2022 – 2024 гг.

Вид ДТП	Количество ДТП в категории		
	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Столкновение	8	6	7
Наезд на пешехода	13	15	6

Вид ДТП	Количество ДТП в категории		
	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Опрокидывание	0	0	0
Наезд на препятствие	0	1	0
Наезд на стоящее ТС	1	0	1
Съезд с дороги	0	1	0
Наезд на велосипедиста	2	1	1

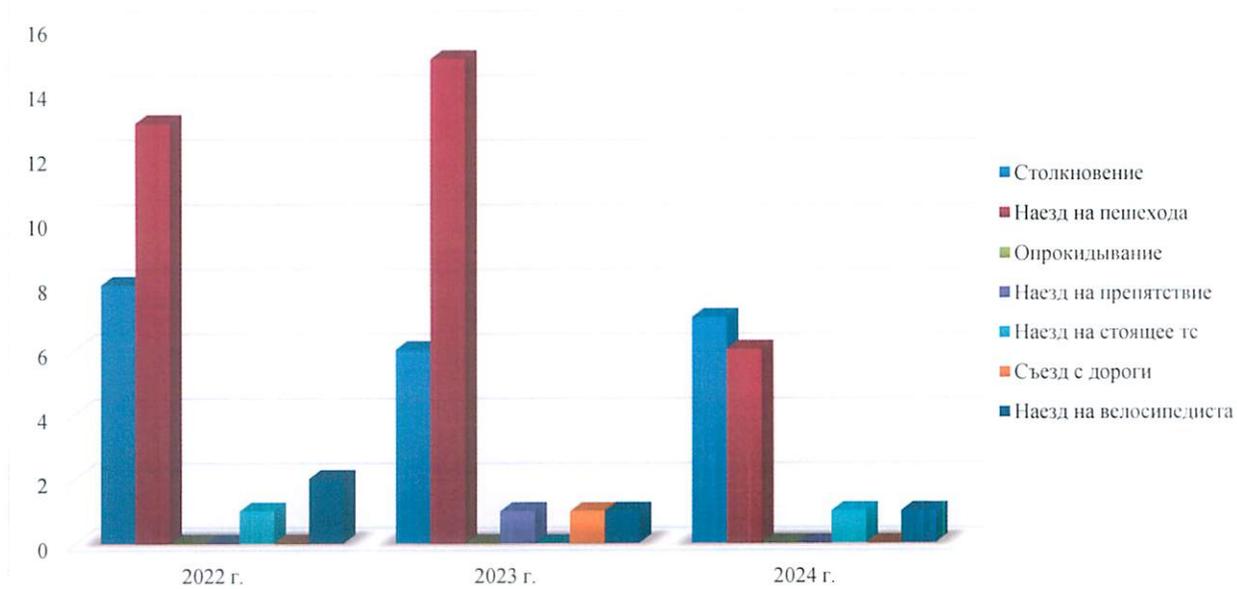


Рисунок 1.10.2 – Распределение учётных ДТП по видам

Таблица 1.10.3 – Анализ учетных ДТП за 2022 год

Вид ДТП	Всего ДТП	Погибло, чел	Ранено, чел
Столкновение	8	0	9
Наезд на пешехода	13	1	12
Опрокидывание	0	0	0
Наезд на препятствие	0	0	0
Наезд на стоящее ТС	1	0	1
Съезд с дороги	0	0	0
Наезд на велосипедиста	2	0	2

Таблица 1.10.4 – Анализ учетных ДТП за 2023 год

Вид ДТП	Всего ДТП	Погибло, чел	Ранено, чел
Столкновение	6	1	5
Наезд на пешехода	15	0	16
Опрокидывание	0	0	0
Наезд на препятствие	1	0	1
Наезд на стоящее ТС	0	0	0
Съезд с дороги	1	0	1
Наезд на велосипедиста	1	0	1

Таблица 1.10.5 – Анализ учетных ДТП за 2024 год

Вид ДТП	Всего ДТП	Погибло, чел	Ранено, чел
Столкновение	7	0	9
Наезд на пешехода	6	0	7
Опрокидывание	0	0	0
Наезд на препятствие	0	0	0
Наезд на стоящее ТС	1	0	2
Съезд с дороги	0	0	0
Иной вид ДТП	1	0	1

Таблица 1.10.6 – Анализ времени суток и погодных условий в момент ДТП за период 2022 – 2024 гг.

Прочие данные о ДТП	Количество ДТП в категории		
	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Время суток			
Светлое	17	19	10
Темное	7	5	5
Погодные условия			
Ясно	10	12	10
Пасмурно	10	12	5
Дождь	3	0	0
Снегопад	1	0	0

С целью выявления мест концентрации ДТП, изучения условий и причин их возникновения, а также назначения мероприятий по их ликвидации и профилактике был проведён анализ распределения ДТП по протяженности дорог и улиц. Согласно действующим нормативным документам, к аварийно-опасным участкам дороги (местам концентрации ДТП) относятся – участки дороги, улицы, не превышающие 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от вида, в которых погибли или были ранены люди

Так, проводя топографический анализ мест возникновения дорожно-транспортных происшествий на территории городского округа Реутов за рассматриваемый период 2022 – 2024 гг. мест концентрации дорожно-транспортных происшествий не выявлено.

Сводная информация о ДТП за трехлетний анализируемый период представлена в таблице 1.10.8.

Таблица 1.10.8 – Сводная информация о ДТП

№ п/п	Дата ДТП	Место ДТП	Вид ДТП	Степень ДТП	Кол-во погибших	Кол-во раненых	Кол-во ТС	Кол-во участников	Время суток
1	08.02.2022	пр-кт. Юбилейный, 76	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	3	темное
2	15.03.2022	н/д	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
3	23.03.2022	ул. Железнодорожная, 2В	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
4	15.04.2022	пр-кт. Юбилейный, 10	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	темное
5	17.04.2022	ул. Строителей, 6 Е	Наезд на стоящее ТС	тяжелый	0	1	2	3	темное
6	17.04.2022	ул. Строителей, 7	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	светлое
7	24.04.2022	ул. Октября, 48	Столкновение	легкий	0	1	2	3	светлое
8	25.04.2022	пр-кт. Юбилейный, 42	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	светлое
9	24.05.2022	ул. Транспортная, 1	Столкновение	тяжелый	0	1	2	3	светлое
10	27.05.2022	н/д	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
11	01.07.2022	ул. Строителей, 2	Наезд на пешехода	легкий	0	1	2	2	светлое
12	03.07.2022	пр-кт. Юбилейный, 49	Столкновение	тяжелый	0	1	2	3	светлое
13	07.07.2022	пр-кт. Мира, 37	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
14	07.07.2022	ул. Транспортная, вл. 1, стр. 10	Наезд на велосипедиста	тяжелый	0	1	2	2	темное
15	09.07.2022	ул. Победы, 10 1	Столкновение	тяжелый	0	1	2	2	темное
16	09.07.2022	ул. Победы, 30	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	темное
17	11.07.2022	ул. Победы, 22	Столкновение	тяжелый	0	1	2	2	светлое
18	11.09.2022	пр-кт. Юбилейный, 33	Наезд на велосипедиста	тяжелый	0	1	2	2	светлое
19	02.10.2022	ул. Ашхабадская, 16	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
20	08.10.2022	пл. академика В.Н.Челомея, 7	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	светлое
21	15.11.2022	проезд Северный, 2	Столкновение	легкий	0	1	3	3	темное
22	15.11.2022	ул. Гагарина, 23	Столкновение	легкий	0	2	2	2	светлое
23	16.11.2022	ул. Новая, 33В	Столкновение	тяжелый	0	1	2	2	светлое
24	30.11.2022	проезд Проектируемый 4305, 1	Наезд на пешехода	с погибшими	1	0	1	2	светлое

№ п/п	Дата ДТП	Место ДТП	Вид ДТП	Степень ДТП	Кол-во погибших	Кол-во раненых	Кол-во ТС	Кол-во участников	Время суток
25	03.01.2023	ул. Транспортная, 24	Столкновение	легкий	0	1	2	2	светлое
26	18.01.2023	ул. Новая, 6	Наезд на пешехода	тяжелый	0	2	1	3	темное
27	31.01.2023	ул. Ленина, 15	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
28	26.04.2023	проезд Северный, 1	Столкновение	тяжелый	0	1	2	2	темное
29	30.04.2023	ул. Ашхабадская, 7	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
30	04.05.2023	ул. Октября, строение 10	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	светлое
31	16.05.2023	ул. Лесная, 11	Съезд с дороги	тяжелый	0	1	1	1	светлое
32	27.05.2023	Внутридворовая территория	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
33	28.05.2023	пр-кт. Юбилейный, 61	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
34	08.06.2023	пр-кт. Мира, 69	Столкновение	легкий	0	1	2	2	светлое
35	15.06.2023	проезд Садовый, 7	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
36	12.07.2023	пр-кт. Юбилейный, 56	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	светлое
37	18.08.2023	ул. Октября, 8	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	светлое
38	21.08.2023	пр-кт. Юбилейный, 41	Столкновение	С погибшими	1	0	2	2	светлое
39	26.08.2023	ул. Ленина, 14	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	светлое
40	30.08.2023	пр-кт. Юбилейный, 30 2	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
41	25.09.2023	ул. Транспортная, 22	Столкновение	легкий	0	1	2	2	светлое
42	09.10.2023	пр-кт. Мира, 85 к.15	Наезд на препятствие	тяжелый	0	1	1	2	темное
43	12.10.2023	ул. имени академика В.Н.Челомея, 11	Наезд на велосипедиста	легкий	0	1	2	2	светлое
44	16.10.2023	ул. Ленина, 14	Столкновение	тяжелый	0	1	2	2	светлое
45	20.10.2023	ул. Дзержинского, 7	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	темное
46	19.11.2023	пр-кт. Мира, 2	Наезд на пешехода	легкий	0	1	1	2	светлое
47	08.12.2023	МКАД-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ-ЛИКИНО-ДУЛЕВО, 3 км	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
48	09.12.2023	ул. Победы, 14	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	темное
49	27.02.2024	ул. Профсоюзная, 11	Столкновение	легкий	0	1	2	2	темное

№ п/п	Дата ДТП	Место ДТП	Вид ДТП	Степень ДТП	Кол-во погибших	Кол-во раненых	Кол-во ТС	Кол-во участников	Время суток
50	17.05.2024	ул. Южная, 11	Наезд на пешехода	тяжелый	0	1	1	2	светлое
51	16.07.2024	ул. Победы, 19	Столкновение	-	0	1	-	-	светлое
52	28.07.2024	пр-кт. Юбилейный, 60	Наезд на стоящее ТС	-	0	2	-	-	темное
53	01.08.2024	ул. Октября, 10	Столкновение	-	0	1	-	-	светлое
54	01.08.2024	ул. Ленина, 8	Столкновение	-	0	2	-	-	темное
55	01.09.2024	ул. Октября, 28	Столкновение	-	0	2	-	-	темное
56	24.09.2024	ул. Транспортная, 7	Наезд на пешехода	--	0	1	-	-	светлое
57	21.10.2024	ул. Гагарина, 34	Наезд на пешехода	-	0	1	-	-	светлое
58	01.11.2024	ул. Новая, 2Б	Наезд на пешехода	-	0	2	-	-	светлое
59	14.11.2024	пр-кт. Мира, 8	Иной вид ДТП	-	0	1	-	-	светлое
60	17.11.2024	ул. Ленина, 14	Столкновение	-	0	1	-	-	светлое
61	29.11.2024	ул. Дзержинского, 18 В	Наезд на пешехода	-	0	1	-	-	светлое
62	03.12.2024	ул. Ленина, 15	Наезд на пешехода	-	0	1	-	-	темное
63	18.12.2024	ул. Советская, 9	Столкновение	-	0	1	-	-	светлое

По результатам анализа состояния безопасности дорожного движения на территории городского округа Реутов, с целью сокращения количества лиц, погибших в результате ДТП и сокращения количества ДТП с пострадавшими, воспитания культуры участников дорожного движения, а также обеспечения бесперебойного и безопасного движения автотранспорта с установленными скоростями и нагрузками в любых погодных условиях необходимо сформировать комплекс мероприятий, направленных на совершенствование сложившейся системы организации дорожного движения.

Ввиду того, что места концентрации ДТП на УДС городского округа Реутов не выявлены, в рамках КСОДД рекомендуется предусмотреть комплекс локальных мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения в местах уже зафиксированных ДТП, с целью предупреждения возможного возникновения повторных ДТП и формирования очагов аварийности. Рекомендуемые мероприятия представлены в таблице 1.10.9.

Таблица 1.10.9 – Комплекс локальных мероприятий, направленный на повышение безопасности дорожного движения

№ п/п	Дислокация места ДТП	Вид ДТП	Комплекс мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения
1	ул. Победы, д. 14	Столкновение Наезд на пешехода	Устройство пешеходных ограждений в зоне ПП Контроль за содержанием АД в зимний период
2	ул. Ленина, д. 14	Столкновение Наезд на пешехода	Устройство пешеходных ограждений в зоне ПП со стороны всех направлений
3	ул. Октября, стр. 8-10	Наезд на пешехода	Устройство пешеходных ограждений в зоне ООТ и ПП Ремонт покрытия проезжей части Строительство велодорожки Нанесение дорожной разметки Контроль за содержанием АД в зимний период
4	пр-кт Юбилейный, д. 36-42	Наезд на пешехода Наезд на велосипедиста	Строительство велодорожки Нанесение дорожной разметки Установка светофорного объекта типа Т.1 с ТВП
5	пр-кт Юбилейный, д. 61-76	Наезд на пешехода	Строительство велодорожки Нанесение дорожной разметки Установка светофорного объекта типа Т.7

В целях выявления и пресечения причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, подготовки предложений в Московскую областную комиссию по обеспечению безопасности дорожного движения (далее по тексту – БДД), направленных на совершенствование законодательства Московской области по вопросам обеспечения БДД и разработке предложений по координации деятельности органов местного самоуправления, постановлением Администрации городского округа Реутов от 29 мая 2025 года №245-ПА «О Создании комиссии по обеспечению

безопасности дорожного движения (далее по тексту – Комиссия) в городском округе Реутов» утверждены положения о комиссии и ее состав. Так, Комиссия является координационным совещательным органом, образованным для обеспечения согласованных действий исполнительных органов государственной власти Московской области, территориальных органов федеральных органов исполнительной власти по Московской области, отраслевых и территориальных органов Администрации городского округа Реутов в области обеспечения безопасности дорожного движения на территории городского округа Реутов.

### **1.11 Показатели основных экологических характеристик (объемы выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов от транспортных средств, уровень шума)**

Оценка негативного воздействия объектов транспортной инфраструктуры на окружающую среду выполнена для наиболее неблагоприятных участков и отрезков УДС, характеризующихся наибольшей интенсивностью дорожного движения, и в отношении которых документами планирования в перспективе предусмотрены мероприятия, влияющие на перераспределение транспортных потоков на них, а следовательно, и на возможное изменение экологической ситуации вблизи данных объектов.

Расчет количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу потоками автотранспортных средств на автомобильных дорогах выполнен согласно требованиям следующих нормативных документов:

- ГОСТ Р 56162-2019 Выбросы загрязняющих веществ в атмосферу. Метод расчета количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу потоками автотранспортных средств на автомобильных дорогах разной категории»
- Приказ Минприроды России от 27 ноября 2019 года №804 «Об утверждении методики определения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников для проведения сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха».

Расчет выбросов произведен для следующих загрязняющих веществ:

- Взвешенные частицы PM<sub>2.5</sub> и менее
- Азота диоксид (Азот (IV) оксид)
- Азот (II) оксид (Азота оксид)
- Сера диоксид (Ангидрид сернистый)
- Углерод оксид
- Формальдегид

- Бензин (нефтяной, малосернистый) (в пересчете на углерод)

Для расчета величин выбросов автотранспортных потоков используются усредненные значения выбросов на километр автодороги (г/км), соотнесенные с каждым учитываемым типом транспортных средств при их движении на участках автодорог (далее - удельные пробеговые выбросы). Значения удельных пробеговых выбросов загрязняющих веществ для разных типов автомобильного транспорта представлены в таблице 1.11.1.

Таблица 1.11.1 – Удельных пробеговых выбросов загрязняющих веществ

Тип транспортного средства	Номер группы	CO	Nox	CH	Сажа	SO <sub>2</sub>	Формальдегид	Бенз(а)-пирен
Легковые	I	0,9	0,33	0,26	$0,55 \times 10^{-2}$	$0,66 \times 10^{-2}$	$1,5 \times 10^{-3}$	$0,18 \times 10^{-6}$
Автофургоны и микроавтобусы до 3,2 т	II	4,6	1,8	0,7	$3,7 \times 10^{-2}$	$1,4 \times 10^{-2}$	$2,5 \times 10^{-3}$	$0,2 \times 10^{-6}$
Грузовые от 3,5 до 12 т	III	5,3	6,4	1,5	0,37	$2,6 \times 10^{-2}$	$0,7 \times 10^{-2}$	$0,6 \times 10^{-6}$
Грузовые свыше 12 т	IV	5,6	7,5	2	0,44	$3,9 \times 10^{-2}$	$0,8 \times 10^{-2}$	$0,73 \times 10^{-6}$
Автобусы массой свыше 3,5 т	V	3,9	4,7	0,5	0,15	$2,2 \times 10^{-2}$	$0,22 \times 10^{-2}$	$0,2 \times 10^{-6}$

Выбросы взвешенных частиц от автотранспортных потоков при проведении сводных расчетов учитываются в составе выбросов взвешенных веществ.

Предварительные данные, основывающиеся на проведенном натурном обследовании сети и замерах интенсивности и состава транспортного потока, необходимые для расчета выбросов загрязняющих веществ, представлены в таблице 1.11.2.

Так, анализируя полученные данные и проводя укрупненный расчет выбросов загрязняющих веществ автотранспортом в целом по сети, получены следующие данные:

- масса выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников на дорожной сети – 13047,53 тонн/год;
- эмиссия CO – 8056,13 г/час;
- эмиссия NO – 2455,45 г/час;
- эмиссия NO<sub>2</sub> – 3784,74 г/час;
- эмиссия CH<sub>4</sub> – 598,12 г/час.

Расчет выбросов, проведенный для участков улично-дорожной сети городского округа Реутов, представлен в таблице 1.11.3.

Таблица 1.11.2 – Предварительные данные для расчета выбросов

№ п/п	Тип транспортного средства	Номер анализируемой автомобильной дороги											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Легковые	842	339	183	253	327	601	1788	801	600	512	1056	734
2	Автофургоны и микроавтобусы до 3,2 т	97	67	29	65	74	105	275	134	104	86	141	69
3	Грузовые от 3,5 до 12 т	12	8	3	3	6	16	25	17	16	9	3	4
4	Грузовые свыше 12 т	6	4	2	3	7	11	27	5	4	4	5	0
5	Автобусы массой свыше 3,5 т	12	13	93	4	66	83	124	44	6	73	85	193
6	Скорость движения	22,18	20,5	21,9	23,2	27,8	25,6	25,8	21,7	24,6	25,5	26,1	21,5
7	Протяженность участка	0,615	0,33	0,55	0,74	0,44	0,72	0,46	0,38	0,41	0,84	1,00	0,37

На уровень шума влияет ряд факторов:

- интенсивность транспортного потока (наибольшие уровни шума регистрируются на магистральных улицах больших городов при интенсивности движения 2000 – 3000 авт/ч. Автотранспорт как основной источник шума в городах вызывает у 60 % населения различные болезненные реакции);

- скорость транспортного потока (при увеличении скорости транспортных средств происходит возрастание шума двигателей, шума от качения колес по дороге и преодоления сопротивления воздуха);

- состав транспортного потока (грузовой транспорт создает большее шумовое воздействие по сравнению с пассажирским, поэтому возрастание доли грузового подвижного состава в транспортном потоке приводит к общему возрастанию шума);

- тип двигателя (сравнение двигателей соизмеримой мощности позволяет провести их ранжирование по возрастанию уровня шума – электродвигатель, карбюраторный двигатель, дизель, паровой, газотурбинный двигатель);

- тип и качество дорожного покрытия (наименьший шум создает асфальтобетонное покрытие, затем по возрастающей – брусчатое, каменное и гравийное. Неисправное дорожное покрытие любого типа, имеющее выбоины, раскрытые швы и нестыковки поверхностей, а также ямы и проседания создает повышенный шум);

- наличие зеленых насаждений (вдоль магистралей с обеих сторон предусматривают санитарно-защитные зоны, в которых высаживают деревья. Лесопосадки препятствуют распространению шума на близлежащие территории).

По результатам анализа, проведенного на автомобильных дорогах городского округа, значения уровня шума не значительно превышают нормативные показатели. Необходимость в устройстве противозумовой защиты отсутствует.

### **1.12 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения**

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

Планирование дорожной деятельности должно основываться на принципе сбалансированности, при котором требования к качеству содержания и ремонта автомобильных дорог и искусственных сооружений на них должны учитывать возможности бюджета муниципального образования и одновременно обеспечивать нормативные значения транспортно-эксплуатационных показателей автомобильных дорог: скорость, пропускная способность, уровень загрузки ее движением, непрерывность, комфортность и безопасность движения, способность пропускать автомобили и автопоезда с осевой нагрузкой и грузоподъемностью (или общей массой) соответствующими категориями дороги.

Положение о бюджетном процессе городского округа Реутов Московской области (далее по тексту – Положение) утверждено решением Совета депутатов городского округа Реутов от 30 октября 2019 года №10/2019-НА.

Согласно положению, к бюджетным полномочиям городского округа Реутов Московской области (далее бюджетные полномочия городского округа) относятся:

- установление порядка составления и рассмотрения проекта бюджета городского округа, утверждения и исполнения бюджета городского округа, осуществления контроля за его исполнением и утверждения отчёта об исполнении бюджета городского округа;

- составление и рассмотрение проекта бюджета городского округа, утверждение и исполнение бюджета городского округа, осуществление контроля за его исполнением, составление и утверждение отчёта об исполнении бюджета городского округа;

- установление и исполнение расходных обязательств городского округа;

- определение порядка предоставления и предоставление межбюджетных трансфертов из бюджета городского округа;

- осуществление муниципальных заимствований, предоставление муниципальных гарантий, управление муниципальным долгом и управление муниципальными активами;

- установление, детализация и определение порядка применения бюджетной классификации Российской Федерации в части, относящейся к бюджету городского округа;

- иные бюджетные полномочия, отнесённые Бюджетным кодексом Российской Федерации к бюджетным полномочиям органов местного самоуправления.

Перечень главных распорядителей средств бюджета городского округа устанавливается решением о бюджете городского округа в составе ведомственной структуры расходов.

Так, согласно Отчету Главы городского округа Реутов за 2022 год бюджет городского округа составил 4 908,3 млн. рублей, в том числе налоговые доходы составили 1550,25 млн. рублей и неналоговые доходы – 634,76 млн. рублей.

Основная доля расходов бюджета городского округа Реутов носит социальную направленность. Бюджет городского округа Реутов на 99,6 процента формируется программно-целевым методом.

В части развития транспортной инфраструктуры в 2022 году отремонтировано 8 автомобильных дорог, общей площадью более 65 тыс. кв. м стоимостью более 120 млн. рублей. Отремонтированы улицы Октября (от Никольского переезда до ул. Южная), Строителей, 7-ая Верхняя линия, 1-ая Железнодорожная, Ашхабадская, Заводская, Никольская и Железнодорожная. Совместно с АО «ВПК «НПО машиностроения» на улице Никольской произведен капитальный ремонт 800 метров дороги, установлены 24 опоры светодиодного освещения, переложены все коммуникации и обустроена современная ливневая канализация.

В 2022 году на улице Профсоюзной проведены работы по полной замене дорожного полотна, укладке тротуаров, бордюрных камней, а также проведено благоустройство прилегающей территории. Обновлены дорожное полотно, бордюрные камни и тротуары на улицах Ашхабадской, Железнодорожной, Строителей, Октября, 7-й Верхнюю линию и Заводской.

Также, в 2022 году на улице Железнодорожной проведен ремонт отстойно-разворотной площадки общественного транспорта, обновлены асфальтовое покрытие и бортовые камни. Работы выполнены на площади более 4 тыс.м<sup>2</sup>.

В декабре 2022 года начато строительство надземного пешеходного перехода через железнодорожные пути Горьковского направления Московской железной дороги, который соединит ул. Никольскую и ул. Октября. Его длина составит 142 м, общая высота конструкции – 12,7 м, ширина пешеходной части – 3 м. Сооружение с каждой стороны будет оборудовано пассажирскими лифтами для удобства маломобильных групп населения. Общий объем финансирования в строительство составит более 400 млн. рублей. Пуск движения по переходу был запланирован в конце 2023 года.

Согласно Отчету Главы городского округа Реутов за 2023 год, бюджет городского округа Реутов составил 5 473,6 млн. рублей, в том числе налоговые доходы составили 1742,1 млн. рублей и неналоговые доходы – 687,1 млн. рублей. В дорожном хозяйстве в 2023 году все работы выполнялись в соответствии с национальным проектом «Безопасные качественные дороги». Так, были обновлены три городские улицы; Котовского, Победы и Рабочая, общей площадью ремонта дорожного полотна 35 тыс. кв. м.

Также, полностью отремонтировано асфальтовое покрытие дорожного полотна, обновлены тротуары, разметка и бордюрный камень. По ул. Победы дополнительно реконструирована велодорожка и благоустроена прилегающая территория.

После подготовительных работ, начатых в 2022 году, в 2023 году продолжился ремонт отстойно-разворотной площадки для общественного транспорта по ул. Железнодорожной, работы выполнены на площади более 4 тыс.м<sup>2</sup>.

В сентябре 2023 года введён в эксплуатацию надземный пешеходный переход через железнодорожные пути Горьковского направления Московской железной дороги, который соединил ул. Никольскую и ул. Октября. Его длина составит 142 м, общая высота конструкции – 12,7 м, ширина пешеходной части – 3 м. Сооружение с каждой стороны оборудовано пассажирскими лифтами для удобства маломобильных групп населения. Общий объём финансирования в строительство составил 433 млн. рублей.

Согласно Отчету Главы городского округа Реутов за 2024 год, бюджет городского округа Реутов составил 7 794,86 млн. рублей, в том числе налоговые доходы составили 2 743,3 млн. рублей и неналоговые доходы – 577,9 млн. рублей.

В 2024 году были обновлены пять улиц: ул. Академика Челомея, Садовый проезд, участок ул. Новая, участок ул. Реутовских Ополченцев, проезд ул. Победы - ул. Советская общей площадью ремонта дорожного полотна 31,59 тыс. кв. м. Отремонтировано асфальтовое покрытие дорожного полотна, обновлены тротуары, разметка и бордюрный камень.

Анализируя отчеты об исполнении бюджета городского округа Реутов за 2022 год, 2023 год (утвержденный решением Совета депутатов городского округа Реутов от 24 апреля 2024 года №548/115) и 2024 год (утвержденный решением Совета депутатов городского округа Реутов от 23 апреля 2025 года №113/13) наблюдается снижение финансирования и объема выполненных мероприятий. Сводная таблица расходов на мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры представлена ниже.

Бюджет городского округа Реутов Московской области на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов утвержден решением Совета депутатов городского округа Реутов от 11 декабря 2024 г. № 104/2024-НА (далее по тексту – Решение).

Согласно Решению утвержден объём бюджетных ассигнований Дорожного фонда городского округа Реутов Московской области:

- на 2025 год в размере 237 166,71 тыс. рублей, в том числе за счет бюджетных ассигнований Дорожного фонда, не использованных в отчетном финансовом году на 728,39 тыс. рублей, (в ред. от 29.01.2025 № 1/2025-НА)
- на 2026 год в размере 176 276,00 тыс. рублей,

– на 2027 год в размере 183 967,00 тыс. рублей.

Бюджетные ассигнования Дорожного фонда городского округа Реутов Московской области, предусматриваются:

на 2025 год: главному распорядителю средств бюджета городского округа Реутов Московской области - Администрации городского округа Реутов на финансирование муниципальной программы «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» в размере 233 939,32 тыс. рублей, подпрограммы «Комфортная городская среда» муниципальной программы «Формирование современной комфортной городской среды» в размере 3 227,39 тыс. рублей;

на 2026 год: главному распорядителю средств бюджета городского округа Реутов Московской области - Администрации городского округа Реутов на финансирование муниципальной программы «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» в размере 172 920,00 тыс. рублей, подпрограммы «Комфортная городская среда» муниципальной программы «Формирование современной комфортной городской среды» в размере 3 356,00 тыс. рублей;

на 2027 год: главному распорядителю средств бюджета городского округа Реутов Московской области - Администрации городского округа Реутов на финансирование муниципальной программы «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» в размере 180 476,00 тыс. рублей, подпрограммы «Комфортная городская среда» муниципальной программы «Формирование современной комфортной городской среды» в размере 3 491,00 тыс. рублей.

По результатам проведенного анализа, можно сделать вывод о том, что мероприятия, а соответственно и средства, предусмотренные на их исполнение, запланированные органами местного самоуправления в рамках реализации муниципальных программ, позволяют обеспечить в полном объеме изменения, которые необходимо произвести в сфере дорожного хозяйства для повышения качества содержания улично-дорожной сети, улучшения транспортно-эксплуатационных показателей, а также транспортной и пешеходной связности, предусмотренные в рамках КСОДД на основании проведенного натурного обследования территории, а также моделирования текущей дорожно-транспортной ситуации. В свою очередь, реализация мероприятий в короткие сроки потребует софинансирования и рационального распределения денежных средств.

Таблица 1.12.1 – Расходы в сфере дорожного хозяйства и транспортной инфраструктуры

Наименование расходов	Факт 2022	Факт 2023	Факт 2024	План 2025	Факт 2025 на 11.04.2025	План 2026	План 2027
Дорожное хозяйство (ДФ)	308 545 171,04	370 148 477,11	225 425 399,96	241 716 709,30	34 045 556,24	176 276 000,0	183 967 000,0
Дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения (Содержание автомобильных дорог местного значения в границах МО, в том числе обеспечение функционирования парковок (парковочных мест))	14 115 469,09	23 285 091,57	31 525 072,63	16 290 890,66	566 496,52	9 200 000,0	9 200 000,0
Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения	3 248 140,56	4 345 615,84	2 857 511,95	8 050 000,0	358 000,0	500 000,0	500 000,0
Софинансирование работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения за счет средств местного бюджета (Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения)	3 401 494,24	5 158 842,21	73 267 802,73	34 426 000,0	10 145 807,18	35 618 000,0	37 186 000,0
Расходы на обеспечение деятельности (оказание услуг) муниципальных учреждений в сфере дорожного хозяйства	109 674 351,9	117 770 561,25	80 486 214,08	121 251 000,0	22 975 252,54	127 602 000,0	133 590 000,0
Текущий ремонт асфальтового покрытия за счет дорожного фонда	6 148 293,48	237 682,13	-	-	-	-	-
Ямочный ремонт асфальтового покрытия дворовых территорий за счет средств местного бюджета	18 099 512,46	13 038 305,84	16 933 710,0	-	-	-	-
Создание и ремонт пешеходных коммуникаций	5 248 911,27	-	-	-	-	-	-
Ямочный ремонт асфальтового покрытия дворовых территорий	3 151 500,0	19 151 500,0	-	3 227 388,64	-	3 356 000,0	3 491 000,0

## 2 Формирование вариантов проектирования КСОДД

Оценка эффективности рассматриваемых вариантов проектных решений проводилась с применением современных систем транспортного моделирования, которое представляет собой наиболее точный на сегодняшний день инструмент оценки решений по развитию транспортной системы и совершенствованию ОДД.

Инструмент моделирования предъявляет повышенные требования к качеству исходных данных, допускает относительно широкий набор альтернатив в выборе технологий моделирования, предоставляет значительное количество настраиваемых параметров и коэффициентов, а также показателей качества функционирования. От качества разработки и компетентности в использовании этого инструмента может зависеть эффективность капиталовложений в транспортную инфраструктуру. Транспортная модель призвана повысить обоснованность управленческих решений на стратегическом, тактическом и оперативном уровнях управления дорожным движением. Применение математических моделей при разработке проектных решений возможно на стадиях:

- вариативного моделирования для оперативной оценки эффективности принимаемых решений;
- анализа эффективности принятых решений на завершающей стадии работ или в процессе аудита проектных решений.

В зависимости от объемов финансирования дорожно-транспортного комплекса, предлагается сгруппировать мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры и совершенствованию ОДД на территории городского округа Реутов в 2 сценария: консервативный и оптимальный.

**Консервативный вариант** реализации включает запланированные мероприятия существующих документов территориального, стратегического и транспортного планирования, программных документов, обеспеченных финансированием.

**Оптимальный вариант** включает в себя мероприятия аналогично консервативному варианту и мероприятия, направленные на достижение целевых показателей на срок разработки КСОДД.

Сравнение целевых показателей КСОДД сценарных вариантов с укрупненным расчетом стоимости, представлены в таблице 2.1

По итогам сравнения целевых показателей КСОДД в качестве рекомендуемого сценария развития был выбран **Оптимальный вариант**, удовлетворяющий потребностям населения муниципального образования в эффективном транспортном обслуживании и направленный на решение транспортных проблем городского округа, а именно приведение дорог и улиц в нормативное состояние, упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов, обеспечение безопасного и качественного транспортного обслуживания населения.

Таблица 2.1 – Сравнение целевых показателей КСОДД по сценариях развития

№ п/п	Вид мероприятия	Протяженность/объем работ	Годы реализации по сценариям		Стоимость работ, в т.ч. по сценариям, тыс. рублей	
			Консервативный сценарий	Оптимальный (базовый) сценарий	Консервативный сценарий	Оптимальный (базовый) сценарий
<b>Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры</b>						
1	Строительство автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	2,77	2036-2040	2036-2040	н/д	н/д
2	Строительство мостового сооружения, шт.	0,34	2036-2040	2036-2040	н/д	н/д
3	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	10,318	2026-2030	2026-2030	337350,28	337350,28
4	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	5,00	2031-2035	2031-2035	269880,22	269880,22
5	Капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, км	5,00	2036-2040	2036-2040	202410,17	202410,17
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного движения</b>						
1	Обустройство наземных пешеходных переходов в одном уровне (установка ДЗ, нанесение разметки)	12	-	2026-2030	-	270,0
2	Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек, км	12,00	-	2026-2040	-	22760,0
3	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек (в том числе на подходах к пешеходным переходам), км	0,74	-	2026-2030	-	2323,6
4	Строительство велосипедных дорожек, км	8,635	-	2026-2040	-	65251,87
<b>Мероприятия по организации дорожного движения, повышению БДД, а также развитию парковочного пространства</b>						
1	Установка светофорного объекта с табло вызова пешехода (ТВП)	2	-	2026-2030	-	1627,8
2	Установка светофорного объекта типа Т.1	1	-	2026-2030	-	3780,0
3	Установка светофоров типа Т.7	7	-	2026-2030	-	1268,75
4	Обустройство парковочного пространства (машино-мест) в соответствии с ГОСТ Р 51256-2018 и ГОСТ Р 52289-2019/ наземных плоскостных площадок, м-м	255	-	2026-2030	-	8579,99
5	Строительство многоуровневых надземных открытых паркингов, м-м	401	-	н/д	-	н/д
6	Установка дорожного знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» и обустройство искусственных неровностей	33	-	2026-2030	-	1036,2

№ п/п	Вид мероприятия	Протяженность/объем работ	Годы реализации по сценариям		Стоимость работ, в т.ч. по сценариям, тыс. рублей	
			Консервативный сценарий	Оптимальный (базовый) сценарий	Консервативный сценарий	Оптимальный (базовый) сценарий
7	Установка дорожных знаков регулирующих движение грузовых транспортных средств	1	-	2026-2030	-	11,0
8	Установка стационарных АПК фото- и видеофиксации нарушения ПДД	2	-	2026-2030	-	7901,0
<b>Мероприятия по развитию транспорта общего пользования</b>						
1	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	32	-	2026-2030	-	358,4
2	Установка автобусных павильонов	16	-	2026-2030	-	5680,0
3	Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	16	-	2026-2030	-	1344,0
4	Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	15	-	2026-2030	-	975,0
Итого:					809640,66	932808,26

## 2.1 Перечень мероприятий по организации дорожного движения и их описание

В соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 февраля 2025 года №49 «Об установлении Требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения», сформированы принципиальные предложения и решения по следующим мероприятиям ОДД:

- разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределению их по времени движения;

- повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности:

- капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в краткосрочной перспективе – 5,08 км;

- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в краткосрочной перспективе – 5,24 км;

- оптимизации светофорного регулирования:

- ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская

- введение светофорного регулирования на пересечениях ул. Транспортная – пер. Транспортный и ул. Ленина – ул. Держинского;

- развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос:

- приведение в нормативное состояние 4,0 км тротуаров и пешеходных дорожек в краткосрочной перспективе;

- устройство 12-ти дополнительных пешеходных переходов в одном уровне;

- строительство 0,74 км новых тротуаров и пешеходных дорожек;

- строительство 8,635 км велосипедных дорожек;

- обустройство светофорными объектами с применением табло вызывного пешеходного (ТВП) для обеспечения безопасности движения пешеходов на следующих пешеходных переходах: пр-т. Юбилейный (пешеходный переход вблизи ул. Г.И. Котовского) и пр-т. Юбилейный (пешеходный переход к д. 37);

- устройство подсветки пешеходных переходов и остановочных пунктов общественного транспорта;
- обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения;
- обустройство пешеходных зон и парковых зон, где отсутствуют и не проектируются велосипедные дорожки, дорожными знаками 3.35 «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено».
- организации движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств:
  - обустройство существующих остановочных пунктов в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
  - обустройство 14-го дополнительного остановочного пункта общественного транспорта общего пользования (установка павильона, обустройство остановочной и посадочной площадок, установка ДЗ 5.16);
  - перенос 2-х остановочных пунктов общественного транспорта общего пользования;
- развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог):
  - приведение существующих парковочных площадок в нормативное состояние (устройство асфальтобетонного покрытия, нанесение разметки, установка ДЗ);
  - обустройство 255 новых парковочных машино-мест на 11-ти парковках общего пользования;
  - строительство 3-х многоуровневых паркингов;
  - выделение зон для платной парковки.
- организации движения грузовых автомобилей:
  - оборудование УДС дорожными знаками, регулирующими движение ГТС – ДЗ 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»;
  - обеспечение контроля соблюдения движения ГТС по определённым маршрутам и наличия специальных разрешений.
- установлению скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах:
  - установка ДЗ 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 12 шт.;
  - устройство искусственных дорожных неровностей – 9 шт.;

- устройство искусственных дорожных неровностей, совмещенных с пешеходным переходом – 8 шт;
- обеспечению безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям:
  - установка 7-ми светофоров типа Т.7.
- развитию дорог или участков дорог, направленных на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц, расположенных на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД:
  - строительство новых участков автомобильных дорог 2,77 км;
  - строительство мостового сооружения в створе ул. Транспортная и пр-д. Садовый;
  - нанесение или обновление горизонтальной дорожной разметки;
  - устройство ограничивающих пешеходных ограждений перильного типа;
  - установка наружного электроосвещения.
- расстановке работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения:
  - установка 2-х аппаратно-программных комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД.

## **2.2 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения**

Оценка, предлагаемых к реализации мероприятий осуществляются на основании результатов прогнозирования параметров дорожного движения, в том числе с использованием программных средств и математического моделирования. Ключевыми показателями эффективности предлагаемого мероприятия служат количественные данные существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, уровня загрузки дорог движением, затрат времени на передвижение транспортных средств.

Для проведения расчётов оценки эффективности мероприятий в среде современного программного комплекса транспортного планирования PTV Vision® VISUM была разработана транспортная макроскопическая модель.

Моделирование ТП состоит из двух основополагающих моделей – модели транспортного предложения и модели транспортного спроса. Модель транспортного предложения – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т.д.) и

соединяющих их ребер (улиц, дорог и т.д.), предоставляющая возможность перемещения участников транспортного движения и учитывающая затраты на данные перемещения.

Конечной целью разработки транспортной модели является возможность построения качественных обоснованных прогнозов развития транспортной ситуации с учетом внесения различных факторов, влияющих на транспортную инфраструктуру и изменение социально-экономического развития региона.

Показатели результатов реализации КСОДД для совокупности улиц и дорог, расположенных на территории городского округа представлены в п. 3 и п. 6 данной КСОДД.

### **3 Обоснование выбора утверждаемого варианта проектирования КСОДД**

Обоснование выбора утверждаемого варианта проектирования КСОДД содержит результаты сравнения параметров эффективности организации дорожного движения и значений показателей состояния безопасности дорожного движения негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения.

Результаты, полученные на основании выполненного транспортного моделирования, расчетного прогноза изменения параметров дорожного движения для двух рассматриваемых к реализации вариантов проектирования, представлены в таблицах 3.1 и 3.2.

Таблица 3.1 – Обоснование выбора утверждаемого варианта проектирования КСОДД

Наименование показателя/критерия		2025 (сущ)	Оптимальный вариант		Консервативный сценарий	
			2031-2035	2036–2040	2031-2035	2036–2040
<b>Показатели безопасности дорожного движения</b>						
1	Количество мест концентрации ДТП на дорожной сети, шт.	0	0	0	0	0
2	Количество погибших в ДТП на 100 тыс. человек, чел.	1	0	0	0	0
3	Показатель, характеризующий тяжесть последствий ДТП, %	4,20	5,0	5,0	5,0	5,0
<b>Показатели параметров, характеризующих дорожное движение</b>						
1	Средняя скорость движения транспортных средств по сети, км/ч	30,3	31,0	40,0	29,0	27,7
2	Средняя плотность движения по сети, авт./км	74,5	70,2	65,0	75,4	80,0
3	Состав транспортного потока, доля легковых ТС, %	81,775	82,42	83,8	82,0	82,0
<b>Показатели эффективности организации дорожного движения</b>						
1	Средняя задержка транспортных средств в движении, сек	14,52	13,68	13,17	14,85	15,03
2	Временной индекс	1,19	1,17	1,14	1,2	1,21
3	Уровень обслуживания дорожного движения	В	В	В	В	В
4	Показатель перегруженности дорог	0,068	0,054	0,031	0,072	0,081
5	Буферный индекс	0,25	0,22	0,2	0,26	0,26
<b>Показатели негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения</b>						
1	Масса выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников на дорожной сети, тонн/год	13047,53	13207,96	13508,26	13899,95	13411,93
2	Эмиссия СО (г/час)	8056,13	8215,16	8402,14	8689,91	8075,31
3	Эмиссия NO (г/час)	2455,45	2492,49	2511,06	2530,47	2549,46
4	Эмиссия NO2 (г/час)	3784,74	3848,34	3979,81	4099,19	4130,67
5	Эмиссия CH4 (г/час)	598,12	521,59	527,38	547,95	554,98
<b>Показатели количества парковок (парковочных мест)</b>						
1	Общее количество машино-мест для хранения транспорта	39000	39641	39656	39000	39000
2	Количество парковок общего пользования для хранения транспорта на платном основании, машино-мест	93	381	656	93	93
3	Количество многоуровневых парковок, число строений	10	12	13	10	10
<b>Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий</b>						
Суммарная стоимость мероприятий по ОДД, тыс. рублей		-	932808,26		809640,66	

## **4 Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД**

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

В соответствии с положениями приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 18 февраля 2025 года №49 «Об установлении Требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения» в мероприятиях по организации дорожного движения в зависимости от специфики территории, в отношении которой разрабатывается КСОДД, должны обосновываться решения по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения.

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

Разделение потоков по категориям 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 путём 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.

Разнонаправленность движения, как правило, оказывает ощутимое влияние на безопасность движения и снижение транспортно-эксплуатационных показателей, чем разнотипность транспортных средств в потоке. В этой связи, типичным мероприятием, направленным на формирование однородных транспортных потоков по направлению дальнейшего движения на пересечении, является выделением специальных полос движения на подходе к пересечениям.

Разделение транспортных потоков во времени является одним из наиболее распространённых методов организации движения, оказывающим наибольшее воздействие на безопасность движения. Основопологающим способом, обеспечивающим формирование однородных групп с целью разновременного пропуска транспортного потока, является определение приоритета движения на пересечениях. Помимо стандартного набора правил, устанавливающих очередность проезда, метод предусматривает:

- введение дополнительного приоритета движения на перекрёстках путём установки дорожных знаков 2.1 – 2.5. В зависимости от стоящих задач, данное мероприятие позволяет обеспечить более высокую эффективность работы транспортного узла;

- введение светофорного регулирования. Прежде всего, это относится к перекресткам с интенсивным движением, где с помощью только знаков и разметки нельзя обеспечить безопасность движения.

Для оценки необходимости перераспределения транспортных потоков в рамках настоящего проекта использовались методы транспортного моделирования. В качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий по перераспределению транспортных потоков с целью снижения загрузки определённых участков сети использовались значения уровня обслуживания движения.

Анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что улично-дорожная сеть городского округа нагружена не равномерно, основная транспортная нагрузка приходится на участки автомобильных дорог федерального и регионального значения, выводящие транзитные транспортные потоки за пределы городского округа. При этом, на значительной части территории условия движения соответствуют уровню В-С.

В свою очередь, предполагаемые изменения транспортно-эксплуатационных характеристик дорог и улиц, за счёт плановых реконструкции и ремонтов, а также строительству автомобильных дорог и мостового сооружения автоматически приведут к перераспределению транспортных потоков, что позволит избежать возможных проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

#### **4.2 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности**

Пропускная способность дороги зависит от большого числа факторов: дорожных условий (ширины проезжей части, продольного уклона, радиуса кривых в плане, расстояния видимости и др.), состава потока автомобилей, наличия средств регулирования: присутствия помех для движения, возможности маневрирования автомобилей по ширине проезжей части, психофизиологических особенностей водителей и конструкции автомобилей. Изменение этих факторов может приводить к существенным колебаниям пропускной способности в течение суток, месяца, сезона или года.

В рамках разработки комплексной схемы организации дорожного движения пропускная способность автомобильных дорог может быть повышена за счёт:

- внесения предложений по увеличению ширины проезжей части и выделению дополнительных полос для движения за счёт проведения работ по капитальному ремонту или реконструкции;
- назначение внеплановых ремонтных работ дорожных одежд;
- устранения условий, способствующих созданию помех для движения (ограничение числа остановок и стоянок транспортных средств на проезжей части, устройство заездных карманов, оборудование парковочных мест вне проезжей части, изменение типов пешеходных переходов);
- обоснования мероприятий по реконструкции пересечений в одном уровне (канализирование пересечений, формирование кольцевых пересечений и примыканий);
- обоснования строительства транспортных развязок, обеспечивающих движение пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях;
- оптимизации и координации светофорного регулирования;
- выбора оптимальных средств регулирования, обеспечивающих рациональный режим движения на пересечениях;
- введение одностороннего или реверсивного движения;
- повышения средней скорости движения за счёт проработки вопросов снабжения водителей полной информацией об условиях движения по маршруту.

Перечисленные мероприятия можно разделить на организационно–технические и реконструктивные. Первые обеспечивают увеличение пропускной способности за счёт более совершенного использования технических средств. Основное преимущество таких мероприятий заключается в том, что их можно осуществить в сравнительно короткий

срок. Преимуществом реконструктивных мер является то, что они позволяют получить максимальный прирост пропускной способности, но как правило, связаны со значительными капитальными вложениями и длительными сроками выполнения работ. Также, реализация такого рода мероприятий очень часто затруднена на участках сети дорог, проходящих через плотную застройку, участках с высокими насыпями, на мостах и эстакадах.

Поскольку рассмотрению вопросов, связанных со светофорным регулированием, организацией одностороннего движения, развитием парковочного пространства и совершенствованием системы информационного обеспечения (входящих в первую группу) посвящены отдельные подразделы КСОДД, в рамках данного пункта сформированы мероприятия второй группы.

Как и в случае с рассмотрением необходимости перераспределения транспортных потоков, в качестве критерия оценки потребности в проведении мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности дорог, ключевое значение имеет показатель уровня обслуживания движения, который может устанавливаться по коэффициенту загрузки, определяемый отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности.

Уровни обслуживания, характеризующие изменение взаимодействия автомобилей в транспортном потоке, следует использовать для обоснования числа полос движения, как на всей дороге, так и на ее отдельных участках.

Как отмечалось ранее, анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что улично-дорожная сеть городского округа нагружена не равномерно, существующая пропускная способность отдельных участков автомобильных дорог в пиковый период приближается к расчётным значениям.

Имеющиеся значения уровней загрузки и соответствующих им уровней обслуживания свидетельствуют о том, что экономическая эффективность работы автомобильных дорог высокая.

При этом, прогнозируемый рост интенсивности транспортных потоков, вследствие прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации, требует принятия определённых предупредительных мер. Сводный перечень мероприятий, которые необходимо провести на дорожной сети общего пользования местного значения в краткосрочный период, представлен в таблице 4.2.1.

Реализация перечисленных мероприятий позволит повысить пропускную способность УДС городского округа, обеспечив требуемые уровни обслуживания на расчётный период.

Таблица 4.2.1 – Мероприятия по повышению пропускной способности автомобильных дорог на территории городского округа на краткосрочную перспективу

№ п/п	Наименование объекта	Протяженность, км	Вид мероприятия	Период реализации
1	ул. Строителей от ул. Новая до ул. Победы	1,11	капитальный ремонт	2026
2	ул. Новая от ул. Комсомольская до ул. Ленина	0,63	капитальный ремонт	2026
3	ул. Комсомольская от ул. Новая до ул. Лесная	0,45	капитальный ремонт	2026
4	ул. Ашхабадская от ул. Дзержинского до ул. Победы	0,74	капитальный ремонт	2026
5	ул. Юрия Гагарина от ул. Победы до ул. Парковая	1,07	капитальный ремонт	2026
6	ул. Лесная от ул. Строителей до ул. Ленина	0,56	капитальный ремонт	2026
7	ул. 7-я Верхняя Линия от ул. Транспортная до пер. Безымянный	0,23	капитальный ремонт	2026
8	ул. Некрасова от съезда в районе д. 2 до д. 12	0,58	ремонт	2026
9	ул. Октября от ул. Молодежная до ул. Южная	0,87	ремонт	2026
10	пр-д. Юбилейный от пр-т. Юбилейный до ул. Октября	0,30	ремонт	2027
11	пр-д. Солнечный от пр-т. Юбилейный до ул. Октября	0,30	ремонт	2027
12	пр-д. Садовый от пр-т. Мира вдоль ГК до д. 57А	0,29	капитальный ремонт	2027
13	ул. Кирова от ул. Лесная до ул. Новая	0,35	ремонт	2027
14	п-тр. Мира съезд к ж/д путям от д. 30к1 до вл. 34	0,25	ремонт	2028
15	ул. Профсоюзная от ул. Никольская до ул. Транспортная	0,40	ремонт	2028
16	ул. Фабричная от д. 4а до д. 11	0,29	ремонт	2029
17	ул. Фабричная от д. 11 до ул. Транспортная	0,23	ремонт	2029
18	ул. им. Головашкина от ул. Некрасова до пр-д. Садовый	0,32	ремонт	2029
19	ул. Строителей от ул. Лесная до пр-т. Победы	0,59	ремонт	2030
20	ул. Советская от д. 11 до д. 23	0,25	ремонт	2030
21	ул. Юрия Гагарина от ул. Победы до пр-т. Мира	0,12	ремонт	2030
22	ул. Победы от ул. Ленина до пр-т. Мира	0,40	ремонт	2030
Итого:		10,32		

### 4.3 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, повышает уровень безопасности, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения. В соответствии с п. 1.6 ОДМ 218.6.003–2011 «Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах» светофорное регулирование выполняет задачу автоматического:

- чередования фаз зеленого и красного сигналов для обеспечения безопасности при пересечении интенсивных транспортных и пешеходных потоков разных направлений;
- регулирования очередности проезда потоков разных направлений таким образом, чтобы обеспечивать максимальную пропускную способность пересечений автомобильных дорог.

В этой связи под оптимизацией светофорного регулирования понимается процесс нахождения таких характеристик работы светофорных объектов, при которых достигается максимальная пропускная способность пересечений автомобильных дорог при текущих значениях интенсивности дорожного движения и выполнении требований по безопасности пересечения транспортных и пешеходных потоков разных направлений.

На текущий момент в рассматриваемых границах территории городского округа Реутов установлено 9 светофорных объектов, осуществляющих повременный пропуск конфликтных транспортных потоков.

Для оценки возможности оптимизации действующих циклов регулирования, в рамках данной работы, использовался метод моделирования транспортных и пешеходных потоков на уровне отдельных объектов – метод микромоделирования. Это метод исследования, при котором изучаемая система заменяется моделью, с достаточной точностью описывающей реальную систему на уровне отдельных транспортных средств и пешеходов, а исходными данными служат замеры, полученные при натурном обследовании. Моделирование осуществлялось в программной среде сертифицированного комплекса PTV Vissim 11 с использованием дополнительных модулей.

Итоговая оценка целесообразности проводимых мероприятий основывается на сравнении количественных показателей, характеризующих условия движения.

С целью повышения пропускной способности пересечения, сокращения задержек и снижения количества выбросов вредных веществ, была произведена оптимизация светофорного цикла и подбор наиболее оптимального режима работы светофорного объекта типа Т.1, на пересечении ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская.

Итоговая оценка целесообразности проводимых мероприятий основывается на сравнении количественных показателей, характеризующих условия движения.

На рисунке 4.3.1 показан вариант разработанной микромоделли пересечения ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская, с организованным светофорным регулированием транспортных потоков. В ходе обследования, на данном перекрёстке были выявлены затруднённые условия проезда пересечения с образованием очередей ТС. Конфликтные зоны возникающие на пересечении при фактическом режиме работы светофорного объекта показаны на рисунке 4.3.2.



Рисунок 4.3.1 – 3D-модель функционирования регулируемого перекрестка ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская



Рисунок 4.3.2– Конфликтные зоны на перекрестке ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская

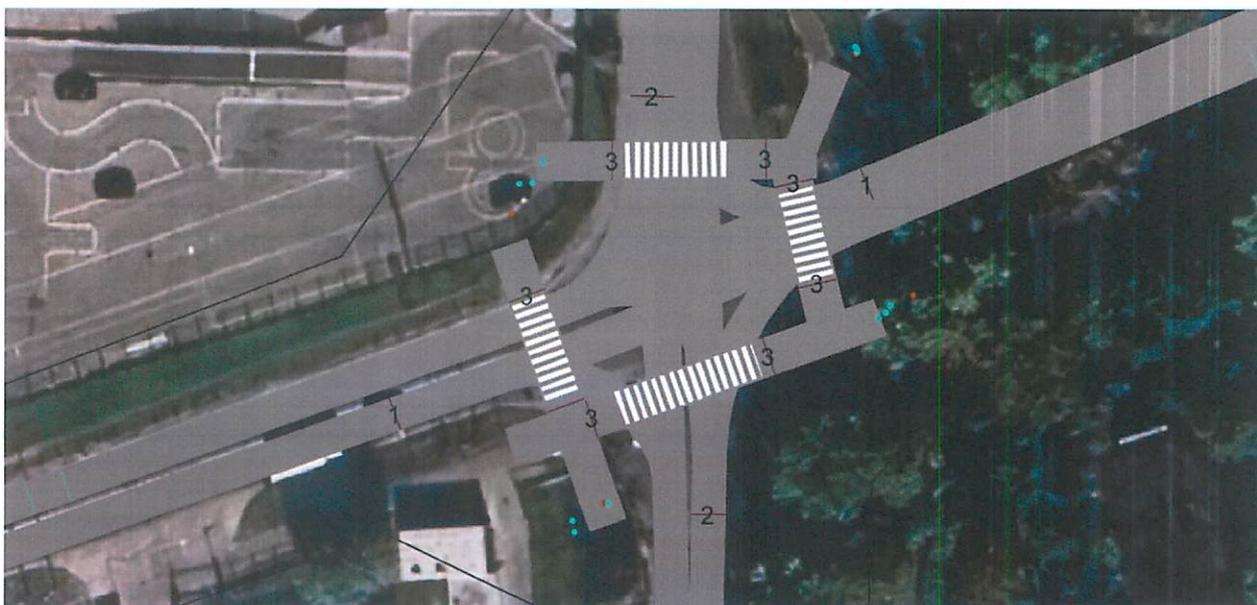


Рисунок 4.3.3 – Места размещения светофоров (Signal group)

Структурная картограмма существующего светофорного цикла представлена на рисунке 4.3.3.

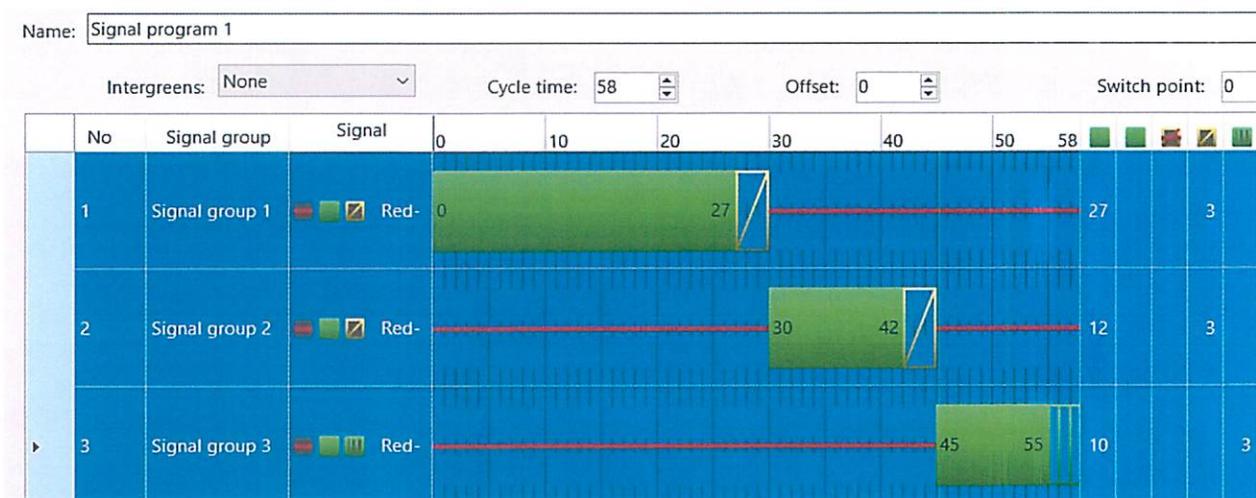


Рисунок 4.3.3 – Структурная картограмма фактического режима работы светофоров на пересечении ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская

Анализ полученных данных показывает, что с учётом интенсивности движения, зафиксированной в период обследования пересечение справляется с приходящейся на него транспортной нагрузкой, однако, пропуск транспортных средств через пересечение осуществляется недостаточно эффективно. Средний уровень обслуживания движения на пересечении (LoS), характеризующий состояние транспортного потока распределён неравномерно и варьируется от значения «В» – хороший, до значения «D» – не удовлетворительный.

В качестве оптимизации рекомендуется выполнить коррекцию светофорного цикла, с учетом уширения проезжей части по ул. Новая на участке от пересечения с ул. Строителей с четной стороны улицы, протяженностью 0,08 метров (3 полосы для движения), уширения проезжей части ул. Комсомольская на подходе к ул. Новая, протяженностью 0,05 км и переразметки для отгон протяженностью 0,03 км (3 полосы для движения).

Так, пересечение обустроивается левоповоротными карманами при повороте с ул. Новая на ул. Строителей (при движении от МКАД) и при повороте с ул. Комсомольская на ул. Новая. Параметры левоповоротных карманов принимаются следующие:

длина полосы полной ширины – 50,0 м;

длина полосы отгона – 30,0 м;

ширина левоповоротной полосы – 3,5 м;

радиусы сопряжения проезжих частей – не менее 15,0 м.

Предусматривается переустройство пешеходных тротуаров на перекрестке, с переносом пешеходных переходов за радиусы сопряжения проезжих частей.

Модель функционирования регулируемого перекрестка с учетом проектных решений и возникающие конфликтные зоны представлены на рисунках 4.3.3 и 4.3.4 соответственно.

Полученные в ходе полнофункциональной имитации количественные результаты моделирования существующей транспортной ситуации, представлены в таблицах 4.3.2 – 4.3.3.

Последующие результаты микромоделирования, а также просмотр множественных имитаций в режиме реального времени позволил определить временные интервалы наиболее оптимальные для заданных условий.

На основании результатов моделирования рекомендуется принять:

Фаза 1 (ул. Новая) — доминирующее направление: увеличение до 29 секунд обеспечит сокращение очередей.

Фаза 2 (пересекающие направления): увеличение до 15 секунд позволит лучше обслуживать поворачивающие потоки, снизит накопление.

Фаза 3 (пешеходы): минимальное снижение до 13 секунд компенсируется улучшением координации фаз и длительностью цикла.

Увеличение общего цикла до 64 секунд – допустимо, поскольку оно компенсируется снижением числа остановок и потерь в начальном разгоне.

Структурная картограмма оптимизированного светофорного цикла представлена на рисунке 4.3.4.

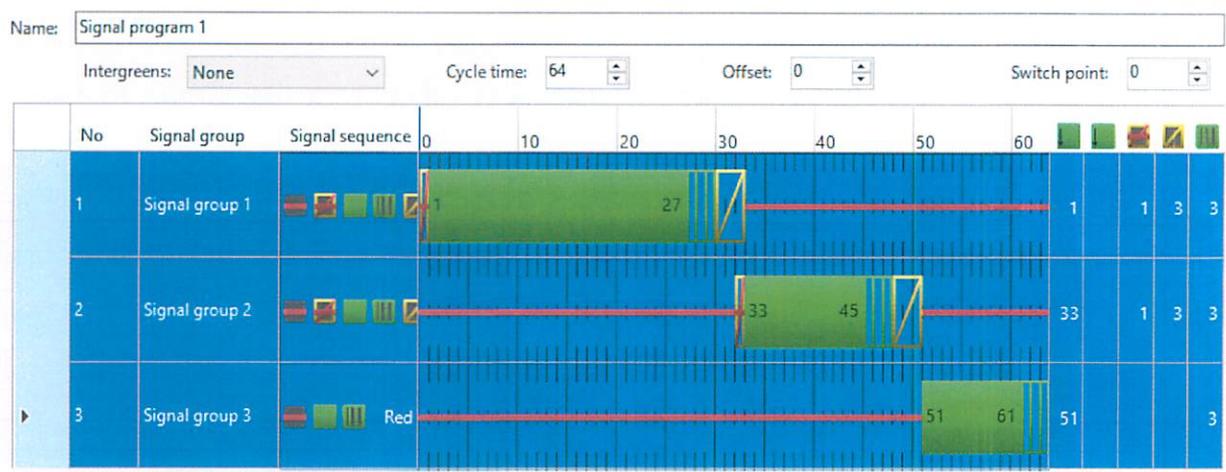


Рисунок 4.3.4 – Структурная картограмма оптимизированного режима работы светофоров на пересечении ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская

Полученные в ходе полнофункциональной имитации количественные результаты моделирования проектной транспортной ситуации, представлены в таблицах 4.3.4 – 4.3.5.

Сравнительная таблица показателей существующей и проектной ситуации представлена ниже.

Таким образом, оптимизация позволила снизить задержки и время простоя транспортных средств как утром, так и вечером. Особенно заметно это по вечернему периоду – уменьшение задержки и простоя примерно на 20%.

Максимальная длина заторов уменьшилась незначительно, что говорит о сохранении высокой пропускной способности.

Снижение эмиссии CO, NOx и VOC более выражено в вечерний период — около 20%, что свидетельствует об улучшении экологической ситуации.

Количество остановок изменилось незначительно, однако вечером оно уменьшилось, что говорит о более плавном движении.

Средняя скорость движения повысилась в вечерний период (с 28,97 до 30,98 км/ч по факту и проекту), что подтверждает улучшение транспортного режима.

Пропускная способность заметно выросла, а длина максимального затора сократилась утром на 41%, а вечером – почти на 59 %.

Таким образом, предлагаемая оптимизация светофорного цикла эффективно снизила задержки и выбросы вредных веществ, улучшив при этом качество дорожного движения, особенно в вечерние часы.

Таблица 4.3.2 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская, при существующей схеме регулирования (утренний час – «пик»)

Направления	Длина затора (макс)	Кол-во ТС	Задержка ТС	Время простоя	Оста- новки	Эмиссия СО	Эмиссия Нох	Эмиссия VOC
1 - 1: ул. Новая (3) - 5: ул. Комсомольская (2)	164,93	108,00	35,59	15,61	1,28	182,01	35,41	42,18
1 - 1: ул. Новая (3) - 6	164,93	147,00	40,16	17,55	1,67	289,26	56,28	67,04
1 - 1: ул. Новая (3) - 9: ул. Новая (1)	164,93	433,00	34,52	15,01	1,24	747,10	145,36	173,15
1 - 2: ул. Новая (1) - 5: ул. Комсомольская (2)	129,74	4,00	21,69	11,43	1,25	6,14	1,20	1,42
1 - 2: ул. Новая (1) - 6	129,74	26,00	15,46	7,67	0,73	30,50	5,93	7,07
1 - 2: ул. Новая (1) - 7: ул. Новая (3)	129,74	413,00	13,62	7,17	0,53	450,97	87,74	104,52
1 - 3: ул. Строителей (4) - 5: ул. Комсомольская (2)	63,90	55,00	27,40	19,47	0,87	76,41	14,87	17,71
1 - 3: ул. Строителей (4) - 7: ул. Новая (3)	63,90	107,00	26,65	18,51	0,87	148,36	28,86	34,38
1 - 3: ул. Строителей (4) - 9: ул. Новая (1)	63,90	42,00	31,10	21,38	1,24	69,30	13,48	16,06
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 6	55,87	24,00	37,22	24,01	1,25	41,07	7,99	9,52
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 7: ул. Новая (3)	55,87	151,00	35,68	23,43	1,36	265,52	51,66	61,54
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 9: ул. Новая (1)	55,87	17,00	28,45	19,91	0,94	24,88	4,84	5,77
Усредненные значения по узлу	164,93	1527,00	28,31	14,65	1,05	2331,56	453,64	540,36

Таблица 4.3.3 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская, при существующей схеме регулирования (вечерний час – «пик»)

Направления	Длина затора (макс)	Кол-во ТС	Задержка ТС	Время простоя	Оста- новки	Эмиссия СО	Эмиссия Nox	Эмиссия VOC
1 - 1: ул. Новая (3) - 5: ул. Комсомольская (2)	166,82	92,00	28,90	12,11	1,02	135,45	26,35	31,39
1 - 1: ул. Новая (3) - 6	166,82	224,00	30,69	12,68	1,13	354,41	68,95	82,14
1 - 1: ул. Новая (3) - 9: ул. Новая (1)	166,82	438,00	31,99	14,15	1,29	750,37	146,00	173,91
1 - 2: ул. Новая (1) - 5: ул. Комсомольская (2)	79,61	7,00	18,50	10,25	1,00	9,63	1,87	2,23
1 - 2: ул. Новая (1) - 6	79,61	35,00	10,90	6,56	0,46	34,22	6,66	7,93
1 - 2: ул. Новая (1) - 7: ул. Новая (3)	79,61	261,00	12,65	6,91	0,52	279,77	54,43	64,84
1 - 3: ул. Строителей (4) - 5: ул. Комсомольская (2)	58,69	85,00	33,67	23,36	1,05	132,45	25,77	30,70
1 - 3: ул. Строителей (4) - 7: ул. Новая (3)	58,69	101,00	29,90	20,21	1,00	150,84	29,35	34,96
1 - 3: ул. Строителей (4) - 9: ул. Новая (1)	58,69	65,00	28,27	18,03	0,97	96,73	18,82	22,42
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 6	70,30	54,00	42,30	29,40	1,15	93,48	18,19	21,66
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 7: ул. Новая (3)	70,30	113,00	47,66	32,60	2,55	281,00	54,67	65,12
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 9: ул. Новая (1)	70,30	14,00	39,30	27,38	1,29	24,92	4,85	5,78
Усредненные значения по узлу	166,82	1489,00	29,08	15,52	1,14	2342,64	455,79	542,93

Таблица 4.3.4 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская, при проектной схеме регулирования (утренний час – «пик»)

Направления	Длина затора (макс)	Кол-во ТС	Задержка ТС	Время простоя	Оста- новки	Эмиссия СО	Эмиссия Nox	Эмиссия VOC
1 - 1: ул. Новая (3) - 5: ул. Комсомольская (2)	93,80	109,00	13,68	6,92	0,49	109,16	21,24	25,30
1 - 1: ул. Новая (3) - 6	26,62	147,00	29,21	16,33	4,07	430,82	83,82	99,85
1 - 1: ул. Новая (3) - 9: ул. Новая (1)	93,80	433,00	13,78	6,68	0,75	522,44	101,65	121,08
1 - 2: ул. Новая (1) - 5: ул. Комсомольская (2)	97,93	4,00	15,23	6,98	1,50	6,25	1,22	1,45
1 - 2: ул. Новая (1)- 6	97,93	26,00	11,05	4,90	0,46	25,54	4,97	5,92
1 - 2: ул. Новая (1) - 7: ул. Новая (3)	97,93	410,00	13,09	6,67	0,52	442,56	86,11	102,57
1 - 3: ул. Строителей (4)- 5: ул. Комсомольская (2)	50,20	54,00	29,33	21,47	0,93	77,81	15,14	18,03
1 - 3: ул. Строителей (4) - 7: ул. Новая (3)	50,20	107,00	22,04	14,08	0,77	136,21	26,50	31,57
1 - 3: ул. Строителей (4) - 9: ул. Новая (1)	50,20	42,00	20,20	12,88	0,79	53,99	10,50	12,51
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 6	55,75	24,00	31,96	21,67	1,08	37,40	7,28	8,67
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 7: ул. Новая (3)	55,75	151,00	31,34	20,02	4,28	463,20	90,12	107,35
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 9: ул. Новая (1)	55,75	17,00	24,04	15,92	0,88	23,35	4,54	5,41
Усредненные значения по узлу	97,93	1524,00	18,48	10,47	1,35	2326,18	452,59	539,11

Таблица 4.3.5 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская, при проектной схеме регулирования (вечерний час – «пик»)

Направления	Длина затора (макс)	Кол-во ТС	Задержка ТС	Время простоя	Оста- новки	Эмиссия СО	Эмиссия Nox	Эмиссия VOC
1 - 1: ул. Новая (3) - 5: ул. Комсомольская (2)	63,74	93,00	12,17	5,90	0,42	88,26	17,17	20,45
1 - 1: ул. Новая (3) - 6	65,20	222,00	24,29	12,34	1,50	369,48	71,89	85,63
1 - 1: ул. Новая (3) - 9: ул. Новая (1)	63,74	437,00	12,33	5,73	0,47	460,18	89,53	106,65
1 - 2: ул. Новая (1) - 5: ул. Комсомольская (2)	59,09	7,00	13,91	5,74	0,86	8,68	1,69	2,01
1 - 2: ул. Новая (1)- 6	59,09	35,00	11,17	6,41	0,49	34,82	6,78	8,07
1 - 2: ул. Новая (1) - 7: ул. Новая (3)	59,09	261,00	11,25	6,00	0,48	269,44	52,42	62,45
1 - 3: ул. Строителей (4)- 5: ул. Комсомольская (2)	69,05	87,00	23,23	15,05	0,80	112,92	21,97	26,17
1 - 3: ул. Строителей (4) - 7: ул. Новая (3)	69,05	101,00	30,53	20,94	0,99	151,28	29,43	35,06
1 - 3: ул. Строителей (4) - 9: ул. Новая (1)	69,05	65,00	26,03	16,54	0,97	94,66	18,42	21,94
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 6	65,49	54,00	22,51	14,64	0,81	69,92	13,60	16,21
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 7: ул. Новая (3)	65,49	112,00	27,73	17,11	1,65	199,45	38,81	46,22
1 - 4: ул. Комсомольская (2) - 9: ул. Новая (1)	65,49	14,00	29,93	21,58	1,14	22,13	4,30	5,13
Усредненные значения по узлу	69,05	1488,00	18,06	10,17	0,81	1879,94	365,77	435,69

Таблица 4.3.6 – Сравнительная таблица существующей и проектной ситуации перекрёстка ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская

Показатель	Утро (факт)	Утро (проект)	Изменение, %	Вечер (факт)	Вечер (проект)	Изменение, %
Макс. длина затора (м)	164,93	97,93	-40,6 %	166,82	69,05	-58,6 %
Кол-во ТС (шт.)	1 527	1 524	-0,2 %	1 489	1 488	-0,1 %
Средняя задержка ТС (с)	28,31	18,48	-34,7 %	29,08	18,06	-37,9 %
Среднее время простоя (с)	14,65	10,47	-28,5 %	15,52	10,17	-34,5 %
Среднее количество остановок (раз/ТС)	1,05	1,35	+28,6 %	1,14	0,81	-28,9 %
Эмиссия CO (г/ч)	2 331,56	2 326,18	-0,2 %	2 342,64	1 879,94	-19,7 %
Эмиссия NOx (г/ч)	453,64	452,59	-0,2 %	455,79	365,77	-19,7 %
Эмиссия VOC (г/ч)	540,36	539,11	-0,2 %	542,93	435,69	-19,8 %
Средняя скорость (км/ч)	25,20	30,74	+21,9 %	28,97	30,98	+6,9 %

#### **4.4 Мероприятия по согласованию (координации) работы светофорных объектов (светофоров)**

Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) в границах территорий, определенных в документации по организации дорожного движения, является одним из мероприятий обеспечения эффективности организации дорожного движения (ст. 11 Федерального закона от 29 декабря 2017 года №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Координированным управлением называется согласованная работа ряда светофорных объектов УДС с целью сокращения задержки транспортных средств.

Для организации координированного управления необходимо выполнение следующих условий:

- наличие не менее двух полос для движения в каждом направлении;
- одинаковый цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координации;
- расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 м (п. 7.3 ОДМ 218.6.003–2011 Методические рекомендации по проектированию светофорных объектов на автомобильных дорогах).

Координированное управление дорожным движением повышает безопасность дорожного движения за счёт уменьшения числа «стартов» с перекрёстков и торможений перед перекрёстком, а также за счёт выравнивания транспортного потока по скоростным показателям. Также, помогает избежать остановок и задержек на перекрёстках. Благодаря этому повышается не только экологическое состояние окружающей среды, но и комфортность движения.

В связи с тем, что в настоящее время элементы интеллектуальной транспортной системы (ИТС) и автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД), а также данные об имеющихся средствах мониторинга и контроля за работой транспортной инфраструктуры в границах городского округа Реутов отсутствуют, в рамках КСОДД на краткосрочную перспективу рекомендуется проведение «подготовительного» этапа по развитию интеллектуальных транспортных систем, а именно оснащение существующих светофорных объектов типа Т.1 контроллерами и коммутационным оборудованием, с целью обеспечения управления светофорными объектами на локальном и сетевом уровне.

На следующем этапе рекомендуется рассмотреть вопрос внедрения координированного управления светофорными объектами, расположенными на участке ул. Победы от пр-д. Садовый до ул. Советская.

При этом, в случае реализации к моменту ввода координированного управления светофорными циклами, реконструкции перекрестка пр-д. Садовый – ул. Победы с реконструкцией светофорного объекта в соответствии с имеющимися планами, закрепленными в рамках «Проекта планировки территории и проекта межевания территории по адресу: Московская область, городской округ Реутов, территория ограничена МКАД, границей земельного участка ТЦ «Шоколад», Садовым проездом, границей земельного участка ЭП «Восточная», ул. Строителей, ул. Комсомольская и линией ж/д Горьковского направления» (ППТ)», рекомендуется провести контрольный мониторинг интенсивности дорожного движения для наиболее эффективной настройки фаз светофорных объектов.

В настоящей работе, рекомендации по вводу координированного управления и набор наиболее оптимальных светофорных циклов рассчитан исходя из существующих конфигурации пересечений.

На рисунке 4.4.1 представлены светофорные объекты в зоне, задействованной для координации.

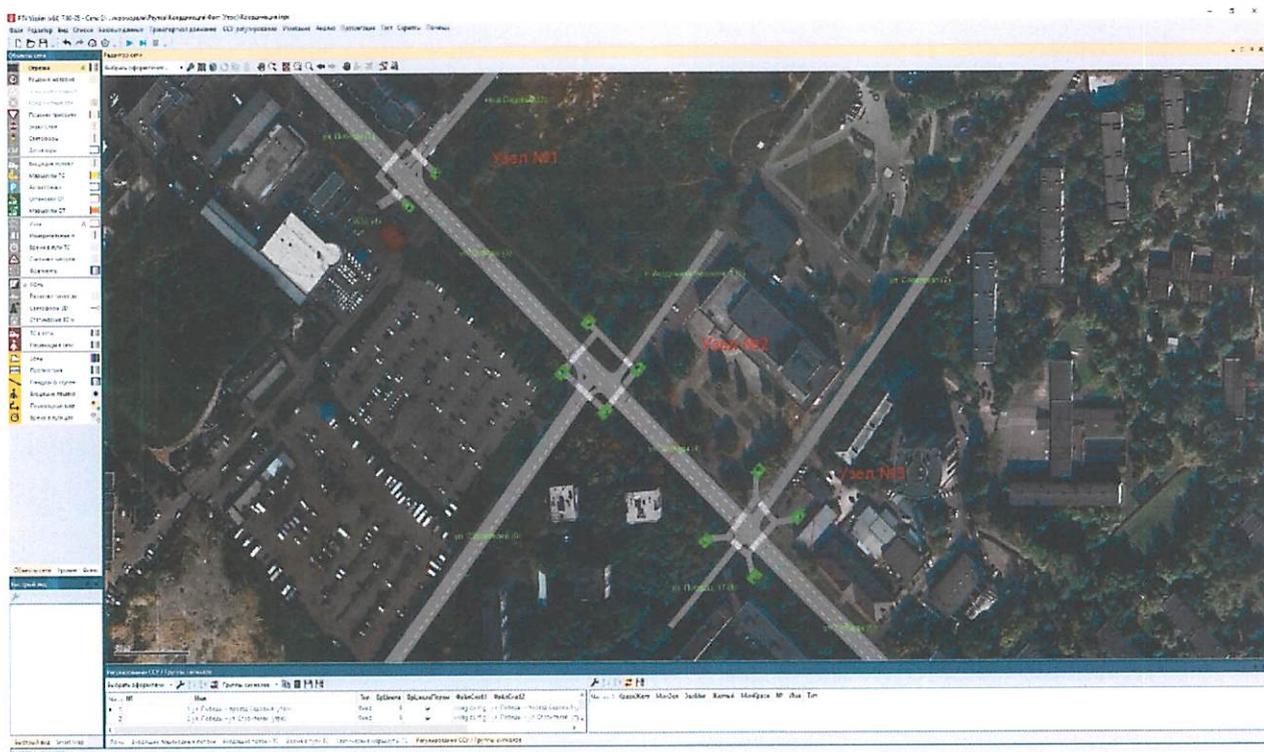


Рисунок 4.4.1 – Светофорные объекты связанные в координированное по ул. Победы

Так, анализ существующей дорожной транспортной ситуации по ул. Победы выявил ярко выраженные особенности функционирования транспортной сети в разные периоды суток.

С целью максимально точной адаптации режима работы светофоров к реальной интенсивности движения в течение суток, на основе анализа суточного мониторинга транспортных потоков, представленного в Базах данных для каждого перекрестка, были определены оптимальные временные диапазоны для применения различных программ светофорного регулирования. Временные интервалы представлены в таблице 4.4.1.

Таблица 4.4.1 – Временные интервалы

Программа	Временной диапазон	Обоснование
Утренний час-пик	07:00–10:00	Объем трафика начинает резко расти с 07:00, достигая максимальных значений с 08:00 до 09:00. Интенсивность остается высокой до 10:00, после чего наблюдается устойчивое снижение.
Межпиковый период	10:00–16:00	Этот период характеризуется относительно стабильным, но более низким уровнем трафика по сравнению с пиковыми часами. Наиболее низкая нагрузка наблюдается в районе 15:00–16:00, что делает этот диапазон подходящим для применения оптимизированной программы.
Вечерний час-пик	16:00–20:00	Объем движения начинает увеличиваться после 16:00, достигая своего абсолютного максимума между 17:00 и 18:00. Загруженность остается очень высокой до 19:00–20:00. Эта программа призвана эффективно управлять самым плотным транспортным потоком за весь день.
Ночной период	20:00–07:00	В этот промежуток времени трафик минимален. Целесообразно использовать отдельную программу с максимально коротким циклом для минимизации задержек.

Таким образом, утренний час-пик (8:00–9:00) характеризуется высоким уровнем трафика, общий объем которого на трех узлах составляет 5917 транспортных средств. Средняя скорость по сети в этот период держится на отметке 24.89 км/ч, что явно свидетельствует о наличии существенных задержек. Детальное изучение данных показало, что ключевой проблемой является асимметрия транспортного потока: направление 2-1 (от третьего к первому перекрестку) обслуживает 555 ТС, в то время как встречное направление 1-2 – всего 347 ТС. Этот дисбаланс, при котором поток в одном направлении почти в 1.6 раза превышает встречный, является основной причиной, определяющей транспортную ситуацию. Существующее светофорное регулирование неспособно адаптироваться к этому неравномерному распределению трафика. Наибольшая задержка фиксируется на Узле №1, где средняя задержка составляет 29.15 с, а максимальная длина затора достигает 277.28 м. Это говорит о том, что существующая

программа светофоров не справляется с высоким объемом трафика, прибывающего на первый перекресток, создавая «бутылочное горлышко» и каскадный эффект заторов на всем участке.

Межпиковый период (12:00–13:00), несмотря на снижение общего объема трафика до 5793 ТС, демонстрирует парадоксальное ухудшение отдельных показателей. Средняя скорость по сети уменьшается до 23.38 км/ч. Наиболее показательным является среднее значение задержки на Узле №2, которое в этот период достигает 33.09 с, что является самым высоким значением для данного узла за все три исследуемых периода. Этот факт является прямым доказательством критической не адаптивности существующей системы управления. По всей видимости, текущие светофорные программы рассчитаны на обслуживание пиковой нагрузки и не способны динамически сокращаться при ее спаде. В результате, даже при относительно низком объеме движения, водители вынуждены простаивать на длинных красных сигналах, что ведет к избыточным задержкам.

Вечерний час-пик (17:00–18:00) является наиболее критическим периодом на исследуемом участке. Общий объем трафика достигает абсолютного максимума за весь день, превышая 6521 транспортное средство. Средняя скорость по сети составляет 24.25 км/ч, что ниже, чем в утренний час-пик. Данные наглядно демонстрируют, что именно вечерний период создает наибольшие заторы. Время в пути для доминирующего направления 2-1 составляет 95.74 с, что является максимальным показателем за весь день. Эти значения превосходят аналогичные, зафиксированные в утренний час-пик, что приводит к фундаментальному выводу: вопреки интуитивному предположению, наиболее проблемным с точки зрения объема трафика и времени в пути является именно вечерний час-пик. Это обстоятельство должно быть положено в основу любых оптимизационных мероприятий.

Для наглядного представления масштабов проблемы в таблице 4.4.2 представлены сводные показатели производительности транспортной сети за три исследуемых периода.

Таблица 4.4.2 – Сводные показатели производительности транспортной сети на участке ул. Победы

Показатель	Утро (8:00-9:00)	Меж-пик (12:00-13:00)	Вечер (17:00-18:00)
Общий объем ТС	5917	5793	6521
Средняя скорость по сети, км/ч	24.89	23.38	24.25
Время в пути 1-2, с	79.60	81.94	91.10
Время в пути 2-1, с	92.87	91.63	95.74

Показатель	Утро (8:00-9:00)	Меж-пик (12:00-13:00)	Вечер (17:00-18:00)
Средняя задержка по сети, с	29.15	33.09	28.14
Макс. длина затора, м	277.28	122.95	126.28

На основе проведенного анализа и выявленных проблем, единственным эффективным решением является внедрение системы координированного управления светофорными объектами по принципу «Зеленой волны». Данный метод представляет собой автоматизированную систему, которая синхронизирует светофорные сигналы на последовательных перекрестках таким образом, чтобы транспорт, движущийся с определенной расчетной скоростью, мог преодолевать весь участок без остановок. Мировой опыт показывает, что использование данного метода позволяет повысить среднюю скорость движения, сократить задержки на перекрестках и уменьшить количество остановок, что в свою очередь снижает вредные выбросы, так как их максимальное количество выделяется именно при торможении и последующем разгоне.

Для внедрения «Зеленой волны» требуется тщательный расчет ключевых параметров, таких как расчетная скорость, длина цикла и временные сдвиги.

*Определение расчетной скорости ( $V_{расч}$ ):* Текущая средняя скорость по сети составляет около 23-25 км/ч, что является нецелевым показателем. На основе анализа городской транспортной инфраструктуры и с учетом необходимости обеспечения высокой пропускной способности, рекомендуется установить целевую расчетную скорость  $V_{расч}$  в 40 км/ч, что эквивалентно 11.11 м/с.

*Длина цикла (C):* Длина цикла должна быть единой для всех перекрестков в системе «Зеленой волны». Выбор этого параметра зависит от объема трафика и должен учитывать наличие выделенной фазы для пешеходного движения, а также промежуточные такты (желтый, красно-желтый и т.д.).

*Временной сдвиг ( $t_{сдвига}$ ):* Этот параметр, также известный как «оффсет», определяет разницу во времени включения зеленого сигнала между смежными светофорами. Он обеспечивает последовательное включение зеленого света на перекрестках, позволяя потоку двигаться без остановок.

Таким образом, рекомендуемые программы работы светофорных объектов для каждого транспортного узла представлены на рисунках 4.4.2 – 4.4.4.

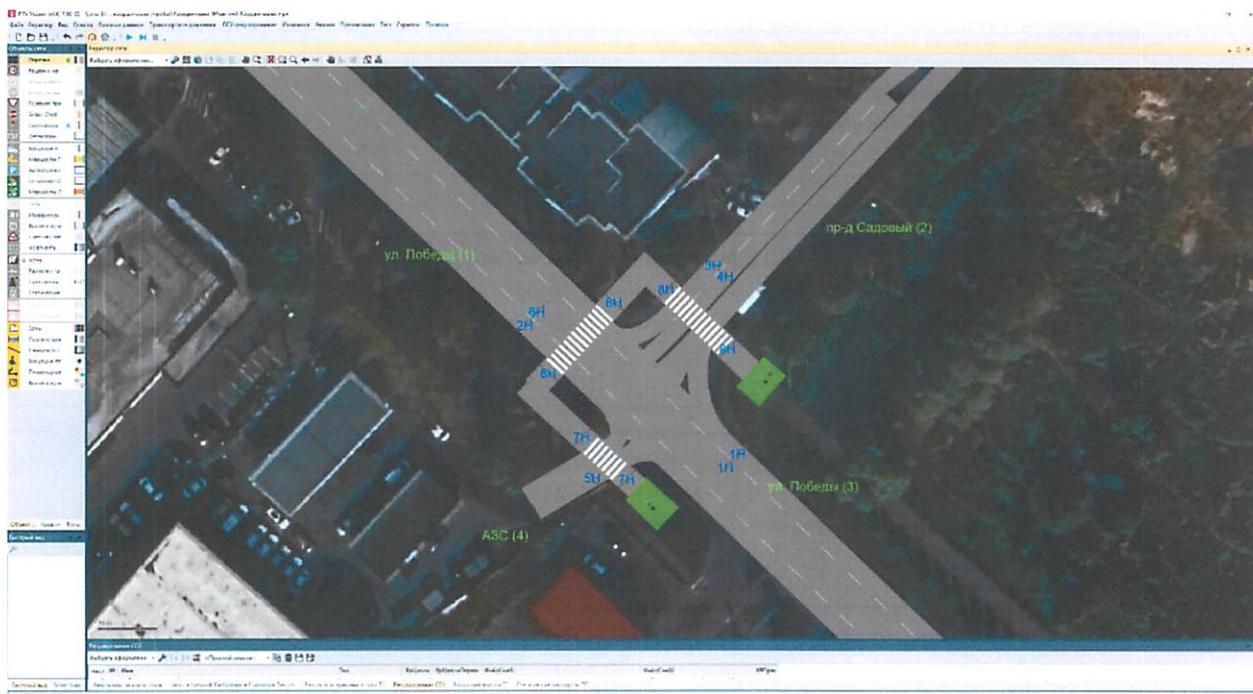


Рисунок 4.4.2 – Рекомендуемая программа работы СО на пересечении ул. Победы – пр-д. Садовый

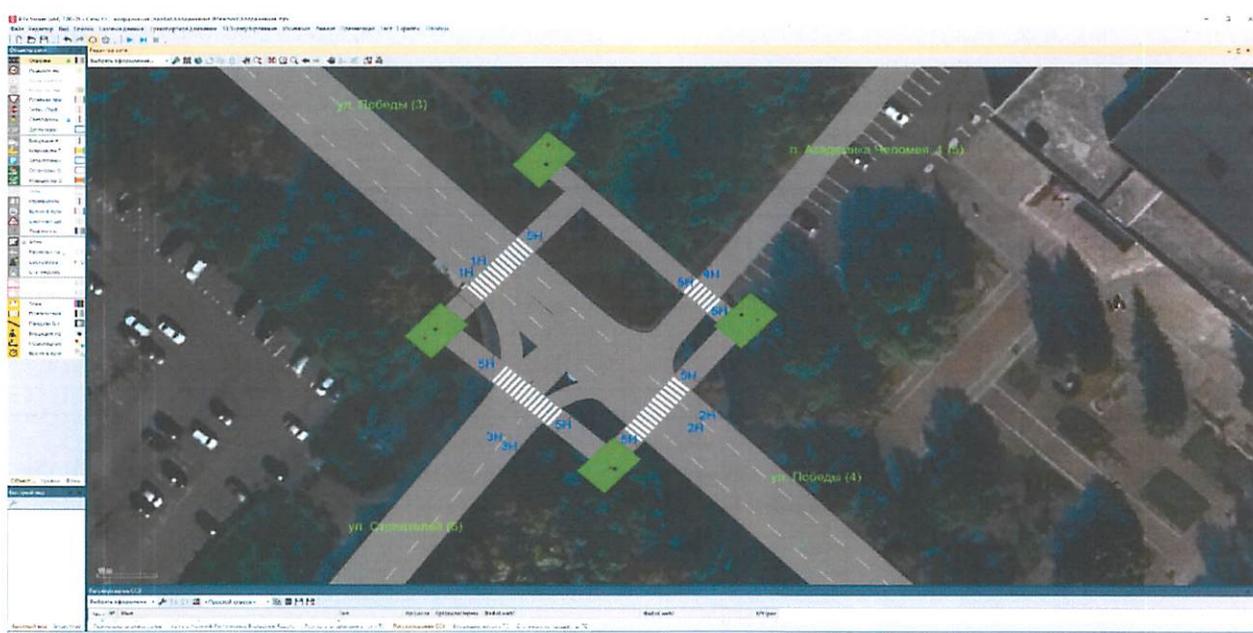


Рисунок 4.4.3 – Рекомендуемая программа работы СО на пересечении ул. Победы – ул. Строителей

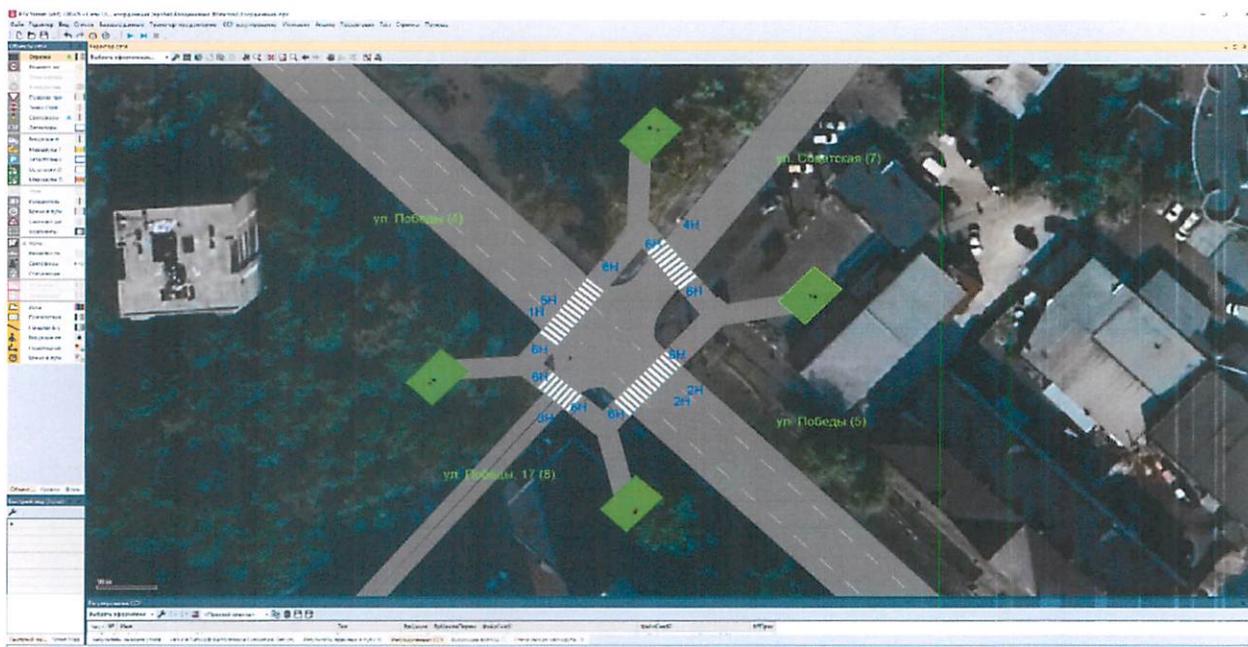


Рисунок 4.4.4 – Рекомендуемая программа работы СО на пересечении ул. Победы – ул. Советская

На основе результатов моделирования, предлагается внедрить три отдельных режима работы, настроенных на конкретные условия трафика в каждый из временных интервалов. Приоритетным направлением для координации во всех случаях будет направление 2-1. Так, рекомендуется принять следующие программы для каждого из периодов суток.

#### **Программа для утреннего часа – «пик»**

Длина цикла: 95 секунд. Приоритет: Направление движения 2-1.

Временные сдвиги (относительно Узла №3):

Сдвиг Узла №2: на -9 секунд (зеленый сигнал на Узле №2 включится на 9 секунд раньше, чем на Узле №3);

Сдвиг Узла №1: на -20 секунд (зеленый сигнал на Узле №1 включится на 20 секунд раньше, чем на Узле №2).

Оптимальная структура светофорного цикла для данного узла и данной программы была получена путем многочисленных итераций в математической модели, созданной в программе PTV Vissim. Детальная структура светофорного цикла для этого режима представлена на схеме ниже.



Рисунок 4.4.5 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – пр-д. Садовый (утренний час – «пик»)



Рисунок 4.4.6 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – ул. Строителей (утренний час – «пик»)



Рисунок 4.4.7 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – ул. Советская (утренний час – «пик»)

#### Программа для межпикового периода (10:00–16:00)

Длина цикла: 85 секунд. Приоритет: Направление движения 2-1, но с менее выраженным преимуществом.

Временные сдвиги: остаются теми же, так как они зависят от физического расстояния между перекрестками:

Сдвиг Узла №2 относительно Узла №3: на -9 секунд.

Сдвиг Узла №1 относительно Узла №2: на -20 секунд.

Оптимальная структура светофорного цикла для данного узла и данной программы была получена путем многочисленных итераций в математической модели, созданной в программе PTV Vissim. Детальная структура светофорного цикла для этого режима представлена на схеме ниже.



Рисунок 4.4.8 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – пр-д. Садовый (меж– «пик»)



Рисунок 4.4.9 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – ул. Строителей (меж– «пик»)



Рисунок 4.4.10 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – ул. Советская (меж– «пик»)

#### Программа для вечернего часа-пик (16:00–20:00)

Длина цикла: 95 секунд.

Приоритет: Максимальный приоритет для направления 2-1. Временные сдвиги:

Сдвиг Узла №2 относительно Узла №3: на -9 секунд.

Сдвиг Узла №1 относительно Узла №2: на -20 секунд.

Оптимальная структура светофорного цикла для данного узла и данной программы была получена путем многочисленных итераций в математической модели, созданной в программе PTV Vissim. Детальная структура светофорного цикла для этого режима представлена на схеме ниже.



Рисунок 4.4.11 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – пр-д. Садовый (вечерний час – «пик»)



Рисунок 4.4.12 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – ул. Строителей (вечерний час – «пик»)



Рисунок 4.4.13 – Рекомендуемая структура светофорного цикла на пересечении ул. Победы – ул. Советская (вечерний час – «пик»)

**Динамическое перераспределение зеленого времени:** Самым важным изменением является адаптация длительности зеленого сигнала для приоритетного направления (2-1) в зависимости от реальной нагрузки.

**Вечерний час-пик (95 секунд):** В этот период, который, согласно анализу, является наиболее загруженным, светофорная программа на Узле 3 выделяет максимальное количество зеленого времени для основного потока (до 61 секунды), по сравнению с утренним пиком (44 секунды). Это сделано для того, чтобы справиться с самым высоким объемом трафика;

**Утренний час-пик (95 секунд):** Зеленое время для приоритетного направления на Узле 3 значительно короче, чем вечером, но тем не менее, программа настроена для эффективного пропуска утреннего трафика;

**Межпиковый период (85 секунд):** при сокращенном цикле, программа выделяет достаточное зеленое время (50 секунд на Узле 3), что позволяет поддерживать "Зеленую волну" и избегать ненужных остановок, несмотря на меньшую общую пропускную способность.

Таким образом, оптимизация светофорного регулирования заключается не только в изменении длины цикла, но и в гибком перераспределении времени между фазами. Это позволяет каждой программе эффективно работать в своем временном диапазоне, давая максимальный приоритет наиболее загруженному направлению и обеспечивая плавность

движения по всему транспортному коридору. В таблице 4.4.3 представлены сводные показатели производительности по периодам (до и после координации).

Таблица 4.4.3 – Сводные показатели производительности по периодам (до и после координации)

Показатель	Утро (до)	Утро (после)	Меж-пик (до)	Меж-пик (после)	Вечер (до)	Вечер (после)
Общий объем ТС	5917	5977	5793	5875	6521	6553
Средняя скорость по сети, км/ч	24.89	29.87	23.38	30.75	24.25	29.88
Время в пути 1-2, с	79.60	72.92	81.94	65.48	91.10	66.92
Время в пути 2-1, с	92.87	70.67	91.63	62.87	95.74	65.53
Средняя задержка по сети, с	29.15	13.24	33.09	14.96	28.14	14.69
Макс. длина затора, м	277.28	74.58	122.95	81.45	126.28	85.11

Внедрение координации привело к значительному улучшению всех ключевых показателей, подтверждая эффективность предложенных мероприятий.

Увеличение средней скорости по сети: Во всех периодах скорость движения выросла на 20-30%, достигнув значений от 29 до 31 км/ч. Этот результат полностью соответствует целевой расчетной скорости 40 км/ч в условиях «Зеленой волны», с учетом реальных факторов, таких как повороты и пешеходные фазы.<sup>1</sup> Наибольший прирост наблюдается в межпиковый период (+31%), что демонстрирует эффективность принятого решения по сокращению длины цикла до 85 секунд для минимизации избыточных задержек.

Сокращение времени в пути: для приоритетного направления 2-1 время прохождения 500 метров уменьшилось на 24-31% (с 92-96 секунд до 63-71 секунд). Для направления 1-2 снижение также составило 8-27% (с 80-91 секунд до 65-73 секунд). Эти данные являются доказательством того, что координация эффективно устраняет необходимость остановок на последовательных перекрестках, позволяя потоку двигаться без простоев и задержек.

Снижение задержек и длины заторов: Средняя задержка по сети сократилась более чем в 2 раза (с 28-33 секунд до 13-15 секунд), а максимальная длина затора уменьшилась на 30-70% (с 123-277 метров до 75-85 метров). Это особенно заметно в утренний пик, где на Узле №1 затор сократился с 277 метров до 72 метров, что указывает на успешное устранение основного «бутылочного горлышка» благодаря оффсетам и приоритету направления 2-1.

Изменения в объеме трафика: Общий объем ТС слегка увеличился (на 1-2%), что является косвенным, но важным показателем. Этот рост демонстрирует повышение пропускной способности сети, позволяя большему количеству транспорта пройти через участок без образования дополнительных заторов.

Экономический и экологический эффект: Детальный анализ показал, что снижение числа остановок и времени простоя привело к сокращению выбросов CO, NOx и VOC на 20-40%. Этот показатель подчеркивает, что оптимизация движения имеет не только транспортный, но и значительный экологический и социальный эффект, что делает проект еще более целесообразным.

Предложенная система координированного управления светофорами по принципу «Зеленой волны» позволила значительно повысить эффективность работы транспортной сети, что подтверждают результаты имитационного моделирования. Ключевые улучшения, такие как существенное сокращение времени в пути (на 24-31% для приоритетного направления), снижение задержек (более чем в 2 раза) и уменьшение длины заторов (на 30-70%), полностью решают проблемы, выявленные в ходе анализа текущей ситуации.

На основании проведенного исследования рекомендуется:

- осуществить развертывание системы координированного управления в соответствии с предложенными параметрами.
- внедрить современную автоматизированную систему управления дорожным движением (АСУДД), способную динамически переключать программы светофорного регулирования в зависимости от времени суток.
- организовать постоянный мониторинг фактических транспортных потоков после внедрения системы для возможной тонкой настройки параметров циклов и оффсетов, обеспечивая максимальную эффективность в долгосрочной перспективе.

#### **4.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос**

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.

С учётом основных положений «Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Развитие пешеходных пространств поселений, городских округов в Российской Федерации», а также требованиями ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» и ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек», на территории городского округа Реутов предлагается проведение следующих видов мероприятий:

– *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. В частности, на рекомендуется запланировать ремонт тротуаров протяженностью 0,8 км ежегодно и исходя из ежегодного обследования территории или по результатам обращения граждан.

– *обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7* в местах высокой интенсивности пешеходных потоков и вблизи учебных заведений (внедрение данных мероприятий подробно рассмотрено в соответствующих разделах настоящего проекта). К смежным мероприятиям относятся также обустройство подходов от тротуаров до непосредственно пешеходных переходов. Так, рекомендуется установка пешеходных ограждений на следующих участках автомобильных дорог общего пользования:

- ул. Победы, д. 30 (в зоне ПП и ОТ);
- ул. Победы, д. 14 (в зоне ПП);
- пр-т. Мира, д. 4в (в зоне ПП и ОТ);
- ул. Некрасова, д. 7 (вдоль МБДОУ);
- ул. Новая, д. 16 (в зоне ПП);
- пересечение ул. Новая – ул. Ашхабадская (подходы к ПП);
- ул. Ашхабадская на участке от д. 21 до д. 23 (вдоль тротуара);
- пересечение ул. Новая – ул. Строителей (подходы к ПП);
- ул. Октября (в зоне ОТ «МЦД Реутов» и на подходах к ПП);
- ул. Октября (подход к ПП и ОТ со стороны Казанской церкви);
- ул. Лесная от д. 8 до д. 4;
- ул. Новая (км 0+018 (лево) – км 0+188 (лево));
- ул. Октября (км 1+662 (право) – км 1+762 (право));
- ул. Кирова (км 0+027 (лево) – км 0+047 (лево));

ул. Котовского (км 0+204 (лево) – км 0+224 (лево));

ул. Некрасова (км 0+473 (лево) – км 0+573 (лево));

ул. Некрасова (км 0+473 (право) – 0+573 (право));

ул. Советская (км 0+546 (лево) – км 0+646 (лево)).

– *устройство (приведение в нормативное состояние) пешеходных переходов в одном и разных уровнях (подземные переходы и надземные переходы)*. По результатам обследования территории, установить над проезжей частью дублирующие дорожные знаки 5.19.1 «Пешеходный переход» (на дорогах с двухсторонним движением с двумя и полосами для движения в одном направлении) в количестве 2 шт. на:

пересечение пр-т. Юбилейный – ул. Южная – 1 дублирующий ДЗ по ул. Южная;

ул. Октября, д. 11 – 1 дублирующий ДЗ.

Кроме того, по результатам анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, планируемых к реализации мероприятий по обеспечению пешеходной связности территории, а также учитывая сформировавшиеся направления пешеходных потоков и расположения остановочных пунктов маршрутных транспортных средств и объектов притяжения необходимо выполнить обустройство наземных пешеходных переходов в одном уровне, с выполнением полного комплекса мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, согласно таблице 4.5.1. Места размещения проектируемых пешеходных переходов представлены на рисунках 4.5.1 – 4.5.2.

– *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;

– обозначение разметки пешеходного перехода установкой световозвращающих катафотов на участках, не имеющих искусственного освещения, либо в дополнение к нему;

– использование систем с автономным искусственным освещением.

В краткосрочной перспективе, рекомендуется установить направленную подсветку на следующих пешеходных переходах:

пр-т. Мира км 2+720 (координата: 55.762548, 37.862997);

ул. Кирова км 0+049 (координата: 55.760038, 37.851030);

ул. Котовского км 0+206 (координата: 55.748331, 37.867151);

ул. Октября км 0+080, км 1+532, км 1+764, км 1+854 (координата: 55.751856, 37.861165, 55.756332, 37.882913, 55.756973, 37.886191, 55.757277, 37.887443);

ул. Дзержинского км 0+406 (координата: 55.752257, 37.856329);

пр-т. Юбилейный км 1+814, км 0+582, км 0+373 и км 0+173 (координаты: 55.745689, 37.852498, 55.750707, 37.868950, 55.751307, 37.872110, 55.751901, 37.875121).

В тоже время, реализация планов по увеличению пешеходной доступности напрямую связана с реконструкцией, вышедших за нормативные значения, участков пешеходных дорожек, обустройством пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и только затем, предполагает поэтапное расширение за счёт введения новой сети пешеходных дорожек.

В частности, на краткосрочную перспективу рекомендуется обустройство тротуаров (в том числе на подходах к пешеходным переходам) согласно таблице 4.5.1. Схема расположения запланированных к строительству тротуаров представлена на рисунках 4.5.3 – 4.5.4.

Реализация предложенных мероприятий позволит повысить уровень комфорта, удобства и безопасности перемещений жителей и гостей населенных пунктов, входящих в состав городского округа Реутов.

Таблица 4.5.1 – Мероприятия, связанные с обустройством наземных пешеходных переходов в одном уровне

№ п/п	Ориентир размещения пешеходного перехода	Координаты ПП	Наименование направления движения	Кол-во ПП
1	ул. Академика Челомея	N55°45'13.1905" E37°52'37.8132"	ул. Академика Челомея к д. 38 – д. 45	1
2	ул. Ашхабадская	N55°45'21.6938" E37°51'45.3005"	ул. Ашхабадская от стр. 8 к МКД по адресу: ул. Ашхабадская д. 21	1
3	пр-т. Мира	N55°46'10.4338" E37°51'54.4278"	пр-т. Мира от д. 28а к МКД по адресу: пр-т. Мира д. 49	1
4	ул. Никольская	N55°45'28.7702" E37°52'36.5948"	ул. Никольская к стр. по адресу: ул. Железнодорожная д. 13	1
5	пересечение ул. Заводская – ул. Фабричная	N55°45'49.6218" E37°52'43.5517" N55°45'50.1850" E37°52'43.8154"	к стр. по адресу: ул. Заводская д. 4к1	2
6	пересечение ул. Транспортная – ул. Фабричная	N55°46'05.4952" E37°52'47.9533"	ул. Фабричная к стр. по адресу: ул. Транспортная д. 12в	1
7	пересечение ул. Транспортная – ул. 7-я Верхняя Линия	N55°46'15.2080" E37°52'42.3846" N55°46'15.7566" E37°52'42.7322"	к стр. по адресу: ул. Транспортная д. 7	2
8	ул. Лесная, д. 4	N55°45'36.1442" E37°51'14.0174"	к стр. Реутовский ЭЗСП	1
9	пересечение ул. Строителей – ул. Лесная	N55°45'39.1884" E37°50'48.1714"	от проектируемого остановочного пункта к д. 11	1
10	ул. Строителей, д. 1	N55°45'52.1126" E37°51'01.9827"	от проектируемого остановочного пункта к д. 19б по ул. Победы	1

Таблица 4.5.2 – Мероприятия по обеспечению пешеходной связанности территорий

№ п/п	Наименование объекта	Протяженность участка, км	Период реализации
1	пр-т. Мира от д. 26а до д. 30 (четная сторона)	0,24	2026-2030
2	ул. 7-я Верхняя Линия от ул. Транспортная до д. 5А (нечетная сторона)	0,13	2026
3	ул. Ленина от ул. Дзержинского до пр-д. Больничный	0,225	2028
4	ул. Дзержинского от д. 2а (четная сторона)	0,02	2026
5	ул. Дзержинского от д. 5В до пешеходного перехода (нечетная сторона)	0,03	2026-2030
6	ул. Заводская вдоль д. 24 к ул. Транспортная (четная сторона)	0,08	2026-2030
7	пер. Транспортный к ПП напротив стр. 1Д	0,015	2026
Итого:		0,74	





Рисунок 4.5.2 – Места размещения проектируемых пешеходных переходов



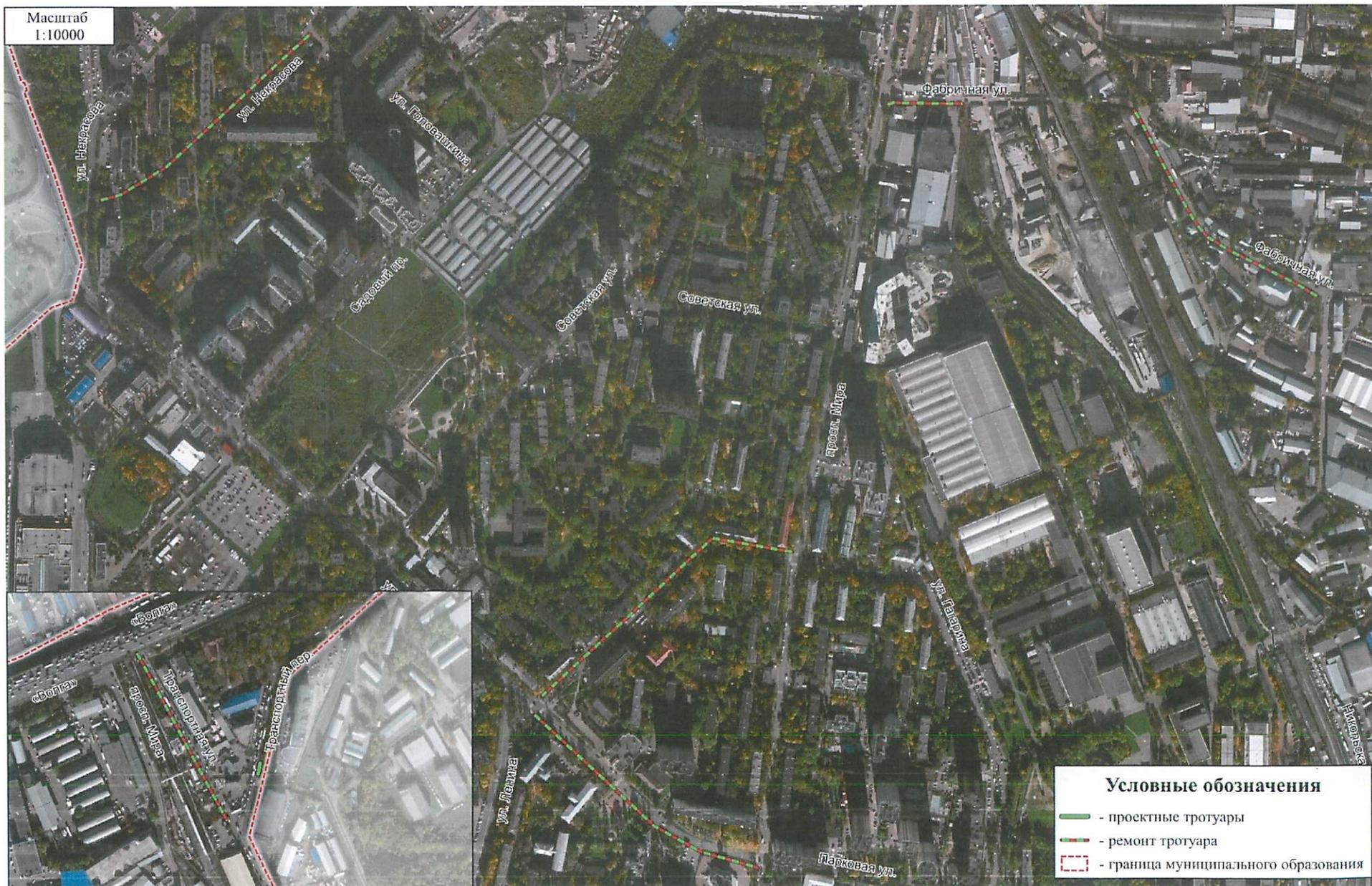


Рисунок 4.5.4 – Схема размещения планируемых к строительству тротуаров

– *обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения;*

– *обустройство пешеходных зон и парковых зон, где отсутствуют и не проектируются велосипедные дорожки, дорожными знаками 3.35 «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено». С учетом того, что на территории городского округа Реутов уже введены зоны ограничения скоростного режима для СИМ, а также места с запретом их движения, организованы парковочные места для указанных средств, дополнительные мероприятия, за исключением установки ДЗ 3.35, в настоящее время не предусмотрены. Анализ существующего положения представлен в п. 1.4;*

– *устройство дополнительного освещения улично-дорожной сети. С целью обеспечения безопасности дорожного движения за счёт снижения количества аварийных ситуаций необходимо планомерное оснащение искусственным освещением всех пешеходных переходов.*

– *обустройство светофорными объектами с применением табло вызывного пешеходного (ТВП) для обеспечения безопасности движения пешеходов на следующих пешеходных переходах:*

пр-т. Юбилейный (пешеходный переход вблизи ул. Г.И. Котовского) (N55°45'00.5034" E37°51'58.2242");

пр-т. Юбилейный (пешеходный переход к д. 37) (N55°45'04.6030" E37°52'19.5613");

*Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения и хорошей альтернативой моторизованному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию муниципального образования.*

Согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений», велодорожки как отдельный вид транспортного проезда необходимо проектировать в виде системы, включающей в себя обособленное прохождение, или непосредственно по улично-дорожной сети.

Проектирование велосипедных дорожек осуществляется в соответствии с требованиями ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования».

Целями создания велотранспортной инфраструктуры являются:

- повышение удобства передвижения на расстояния до 10–15 км;
- повышение доступности территорий;
- решение транспортных, экологических, социальных проблем;

- сокращение затрат на здравоохранение;
- повышение качества среды обитания за счет сокращения числа поездок на автомобилях на расстояния до 10-15 км.

По результатам анализа планировочной структуры улично-дорожной сети городского округа и расположения мест притяжения, а также на основе анализа развития планировочной структуры была сформирована схема велосипедных маршрутов. Так, рекомендуется устройство велодорожек на участках, приведенных в таблице 4.5.3.

Таким образом, на конец расчетного периода общая протяженность велотранспортной инфраструктуры на территории городского округа Реутов составит 11,875 км, из них 3,24 км существующие велодорожки, построенные до 2025 года.

Схема организации велосипедного движения на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, представлена на рисунке 4.5.5.

Развитие велотранспортной инфраструктуры также должно предусматривать создание велопарковок и мест для хранения велосипедов, что увеличит процент использования велосипедных транспортных средств.

Грамотно созданная велосипедная инфраструктура позволит решить следующие задачи: снизить уровень аварийных ситуаций на дорогах с участием легкого транспорта; улучшить экологическое состояние окружающей среды и повысить мобильность населения, не имеющего индивидуального автомобильного транспорта.

Таблица 4.5.3 – Мероприятия, связанные со строительством велосипедных дорожек на территории городского округа Реутов

№ п/п	Место дислокации	Протяженность, км	Период реализации
1	пр-т. Юбилейный от д. 13 по пр-т. Юбилейный до существующей велодорожки по ул. Южная (нечетная сторона)	0,3	2026-2030
2	пр-т. Юбилейный от центрального входа в Парк до пр-д. Юбилейный (нечетная сторона)	0,93	2026-2030
3	пр-т. Юбилейный от пр-д. Юбилейный до д. 67 по пр-т. Юбилейный (нечетная сторона)	0,47	2026-2030
4	ул. Транспортная от пр-т. Юбилейный до ул. Октября (нечетная сторона)	0,3	2026-2030
5	ул. Ленина от ул. Дзержинского до д. 24 по ул. Ленина (четная сторона)	0,83	2026-2030
6	ул. Новая от ул. Строителей до ул. Ашхабадская (нечетная сторона)	0,69	2026-2030
7	пр-т. Юбилейный от ш. Носовихинское до ул. Южная (четная сторона)	0,59	2031-2035
8	ул. Октября от пр-д. Юбилейный до ул. Транспортная (четная сторона)	0,745	2031-2035
9	ул. Октября вдоль Центрального парка (четная сторона)	0,2	2031-2035
10	ул. Комсомольская от ул. Новая до ул. Дзержинская (нечетная сторона)	0,5	2031-2035
11	ул. Дзержинского от ул. Комсомольская до д. 1а по ул. Ленина (нечетная сторона)	0,6	2031-2035
12	ул. Молодежная от д. 8 по ул. Молодежная до ул. Октября (четная сторона)	0,37	2036-2040
13	ул. Октября от ул. Молодежная до д. 5б по ул. Октября (четная сторона)	0,4	2036-2040
14	ул. Октября от перехватывающей парковки до ул. Южная (четная сторона)	0,21	2036-2040
15	ул. Академика Челомея от ул. Октября до д. 12а по ул. Академика Челомея (четная сторона)	0,56	2036-2040
16	ул. Строителей от ул. Победы до ул. Новая (нечетная сторона)	0,94	2036-2040
Итого:		8,635	



#### **4.6 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств**

Массовые перевозки маршрутным пассажирским транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее 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 (МПТ), как правило, не имеет изолированных путей сообщения.

Мероприятия по организации приоритетного движения МПТ 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 МПТ может осуществляться постоянно (ежедневно и круглосуточно) и временно (в определенные дни недели и часы суток). Приоритет МПТ может осуществляться за счёт:

- выделения обособленных полос проезжей части на перегонах улиц;
- пропуска МПТ 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 МПТ.

В тоже время, приоритетный проезд МПТ 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. 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 привел. 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.

Согласно требованиям п. 6.17 СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования» в составе конечных пунктов на маршрутах НПТОП, при необходимости, следует предусматривать размещение отстойно-разворотных или разворотных площадок, которые следует располагать обособленно на минимальном отдалении: от проезжей части – 3,0 метра, жилой застройки – 50,0 метров.

Площадь и размеры отстойно-разворотных или разворотных площадок следует определять расчетом в зависимости от параметров подвижного состава.

В настоящее время, подвижной состав маршрутного транспорта на территории городского округа представлен автобусами малого, среднего и большого класса, что позволяет свободно осуществлять корреспонденции всем слоям населения.

Проведённое натурное обследование территории не выявило участков автомобильных дорог или пересечений, на которых внедрение отдельной полосы движения маршрутного пассажирского транспорта, привело бы к значительным улучшениям транспортно-эксплуатационных показателей. Таким образом, проведение мероприятий по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств на данном этапе разработки КСОДД не предусмотрено.

Также, в рамках КСОДД было рассмотрено мероприятие по организации разворотной площадки для транспорта общего пользования по ул. Дзержинского (координаты: 55.750656, 37.847925). Согласно проверке на соответствие требованиям и условиям размещения разворотной площадки, выявлено:

невозможность размещения на удалении на расстоянии в 50 метров от жилой застройки, ввиду ее высокой плотности застройки;

невозможность обеспечения допустимой видимости при выезде с разворотной площадки;

невозможность обеспечения комфортной ширины для разворота транспорта общего пользования, ввиду преимущественного использования автобусов большого класса вместимости.

В связи с приведенными отрицательными моментами, размещение разворотной площадки по ул. Дзержинского не рекомендуется. При этом, при актуализации настоящей КСОДД следует повторно вернуться к данному вопросу и рассмотреть другие возможные места для разворота НПТОП относительно фактической застройки территории.

Вместе с тем, по результатам анализа движения существующих маршрутов

регулярных перевозок выявлена необходимость приведения существующих остановочных пунктов в соответствие с требованиями ГОСТ (установка павильона, нанесение дорожной разметки 1.17.1, установка дорожных знаков 5.16).

Так, для обеспечения безопасного и качественного транспортного обслуживания населения на территории городского округа Реутов предлагается:

- обустройство существующих остановочных пунктов в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;

- обустройство дополнительных остановочных пунктов (установка павильона, обустройство остановочной и посадочной площадок, установка ДЗ 5.16) по:

ул. Октября напротив д. 26 (координаты: N55°44'59.0692" E37°50'56.0790");

ул. Некрасова, д. 15 (координаты: N55°46'20.7845" E37°50'57.4301");

пр-д. Садовый, напротив д. 7 (координаты: N55°46'08.6856" E37°51'15.4995");

пр-т. Мира, д. 30 (координаты: N55°46'14.4588" E37°51'55.9975");

пр-т. Мира, д. 49 (координаты: N55°46'12.6753" E37°51'54.8157");

пр-т. Мира, д. 33 (координаты: N55°45'56.2032" E37°51'49.3617");

ул. Комсомольская, д. 1 (координаты: N55°45'09.3955" E37°51'10.6951");

ул. Комсомольская, д. 6/2 (координаты: N55°45'09.0742" E37°51'11.5545");

ул. Комсомольская, д. 21а (координаты: N55°45'21.6164" E37°51'04.0206");

ул. Комсомольская, д. 14 (координаты: N55°45'20.2715" E37°51'05.4787");

ул. Комсомольская, д. 30 (координаты: N55°45'32.1080" E37°50'59.1267");

ул. Строителей, д. 11, перенос остановочного пункта с ул. Лесная (Координаты: N55°45'39.4879" E37°50'48.7121");

ул. Строителей, д. 6, перенос остановочного пункта с ул. Лесная (Координаты: N55°45'39.6294" E37°50'47.6983");

ул. Строителей, вблизи д. 196 по ул. Победы (координаты: N55°45'52.2029" E37°51'02.8324");

ул. Строителей, напротив д. 196 по ул. Победы (координаты: N55°45'52.6593" E37°51'02.3400") без устройства заездного кармана;

ул. Г.И. Котовского, д. 4 (координаты: N55°44'57.4829" E37°51'59.3627").

Места размещения проектируемых остановочных пунктов транспорта общего пользования представлены на рисунке 4.6.1.



Рисунок 4.6.1 – Места размещения проектируемых остановочных пунктов транспорта общего пользования

#### 4.7 Мероприятия по развитию парковочного пространства

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.

На начальном этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве на территории городского округа. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Хранение автотранспорта на территории городского округа осуществляется в пределах участков объектов притяжения, на территории многоквартирных жилых домов и на придомовой территории жителей, а также на подземных паркингах МКД.

В соответствии с проектом планировки территории и проект межевания территории по адресу: Московская область, городской округ Реутов, территория ограничена МКАД, границей земельного участка ТЦ «Шоколад», Садовым проездом, границей земельного участка ЭП «Восточная», ул. Строителей, ул. Комсомольская и линией ж/д Горьковского направления» (ППТ) в границах рассмотрения проекта планировки территории предусмотрено размещение

- подземных гаражей общей емкостью 3608 м/м,
- строительство многоуровневых паркингов общей емкостью на 2553 м/м
- организация открытых плоскостных парковок на 813 м/м.

Планируемая общая емкость мест хранения личного автотранспорта в зоне застройки составит 6974 м/м.

Несмотря на развитие парковочного пространства в зоне застройки, с целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения и создания удобных условий для паркования автомобилей, предлагается создание 656 дополнительных парковочных машино-мест, что позволит полностью восполнить дефицит в парковках вдоль УДС и у объектов притяжения.

Так, в рамках КСОДД рекомендуется:

- *строительство наземных плоскостных парковок с постановкой транспортных средств под углами в 45, 60 и 90 градусов;*
- *увеличение/расширение существующих плоскостных парковок с целью реструктуризации и упорядочения постановки транспортных средств;*

– *строительство многоуровневых надземных паркингов* (с учетом плотной жилой застройки были определены наиболее оптимальные к размещению таковых, участки). Пример многоуровневой парковки, запланированной к реализации на территории городского округа представлен на рисунке 4.7.1, при этом внешний вид и схема постановки транспорта должны быть определены в результате разработки проектно-сметной документации;

– *организация платных парковок* с выделением «Зоны платной парковки», ограниченной временными промежутками. С целью оперативного высвобождения парковочных машино-мест и ликвидации хаотичного паркования, проектом предлагается выделение зон для платной парковки вблизи следующих МКД и на следующих участках УДС:

- ул. Новая, д. 3;
- ул. Новая, д. 2;
- ул. Ленина, д. 15;
- ул. Ленина, д. 19/10;
- ул. Ленина, д. 27;
- ул. Ленина, д. 1а (с установкой бесплатного первого часа);
- пр-т. Юбилейный на участке от ул. Южная до ул. Г.И. Котовского (с двух сторон);
- ул. Котовского, д. 8;
- ул. Южная, д. 2;
- пр-т. Мира от ул. Победы до ул. Гагарина (с двух сторон);
- пр-т. Мира от ул. Гагарина до д. 20;
- пр-т. Мира, стр. 30к1;
- ул. Некрасова от пр-д. Садовый до пр-д. Братьев Фоминых.

Общее число планируемых к размещению платных парковочных машино-мест оценивается в количестве 530 машино-мест.

Технические средства, которые предполагаются к обязательной установке в планируемых зонах представлены на рисунке 4.7.2.

Сведения об устройстве проектируемых плоскостных парковочных машино-мест представлены в таблице 4.7.1 и на рисунке 4.7.3.

При этом, с учетом создания дополнительных парковочных пространств, рекомендуется установление запрета на остановку и стоянку транспортных средств (посредством дорожных знаков 3.27 и 3.28) на участках УДС, где в настоящее время

парковка осуществляется вдоль проезжей части занимая часть полосы для движения транспорта, с пешей доступности от проектируемой парковки.

Кроме того, в связи с тем, что из г. Реутов отправляются экскурсионные маршруты в г. Москва и в направлении г. Нижний Новгород, на существующей парковке общего пользования по адресу: ул. Южная, д. 2 (в районе м-н. Много Цветов) рекомендуется выделить часть парковочного пространства под парковку экскурсионных автобусов.

В связи с тем, что отправления туристических автобусов не регулярные, создание дополнительного парковочного пространства для туристического транспорта не целесообразно. При этом, на существующей площадке для обозначения места паркования туристического транспорта рекомендуется использовать дорожный знак Т.8 «Туристический автобус», наглядное изображение которого представлено на рисунке 4.7.3.

Проектные решения по параметрам размещения парковочных мест на улично-дорожной сети и организации подъезда к ним для постановки транспорта на стоянку рекомендуется предусматривать в рамках разработки проектов организации дорожного движения.

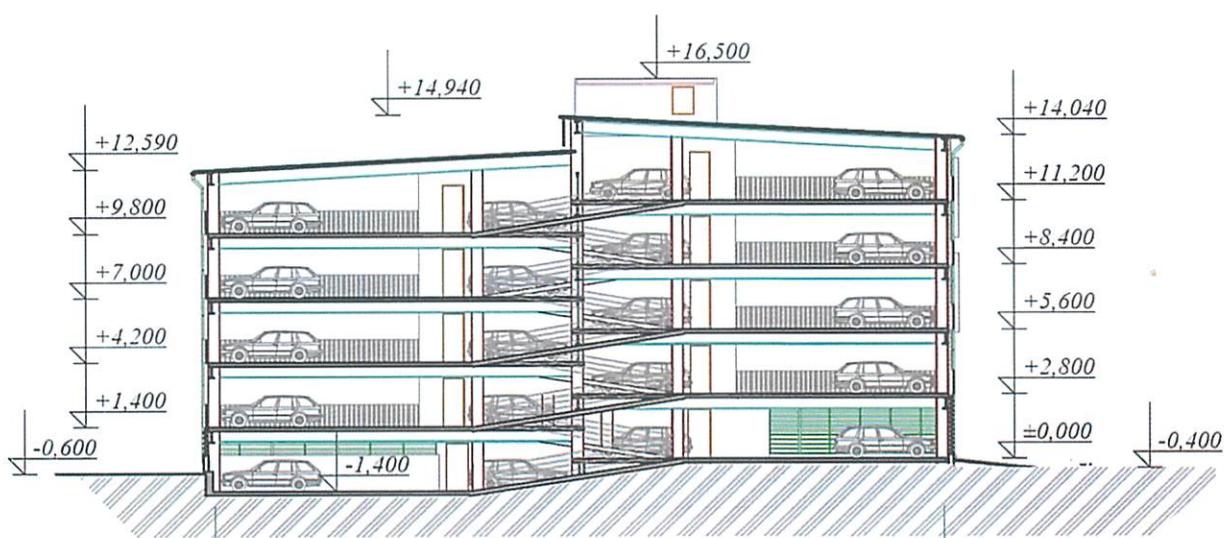


Рисунок 4.7.1 – Пример многоуровневой парковки, запланированной к реализации на территории городского округа



Рисунок 4.7.2 – Инфраструктура в зоне платной парковки



Рисунок 4.7.3 – Наглядное изображение дорожного знака Т.8 «Туристический автобус»

Таблица 4.7.1 – Перечень мероприятий по организации и развитию парковочного пространства (строительство и реконструкция парковок)

№ п/п	Место дислокации	Тип парковки / схема размещения ТС	Вид парковки	Количество машино-мест (в т.ч. для МГН)
1	пр-д. Больничный на участке от въезда на территорию ГБУЗ МО "РКБ" до корпуса 2А	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 45 градусов	общего пользования	25 (4)
2	пр-т. Юбилейный, д. 29	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 60 градусов	общего пользования	18 (2)
3	ул. Победы, д. 2	увеличение существующей плоскостной наземной парковки/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 90 градусов	общего пользования	38 (4)
4	пр-т. Мира, д. 2 (вблизи д/с №9 Светлячок)	плоскостная наземная парковка/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 90 градусов	общего пользования	44 (4)
5	пр-т. Мира, д. 10	плоскостная наземная парковка/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 90 градусов	общего пользования	18 (2)
6	пр-т. Мира, д. 9	плоскостная наземная парковка/обособленное парковочное пространство/ под углом 90 градусов	общего пользования	15 (2)
7	ул. Советская, д. 14а (противоположная сторона)	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 60 градусов	общего пользования	20 (2)
8	ул. Советская, д. 14а (противоположная сторона)	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 60 градусов	общего пользования	22 (2)
9	ул. Советская, д. 27	плоскостная наземная парковка/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 60 градусов	общего пользования	20 (2)

№ п/п	Место дислокации	Тип парковки / схема размещения ТС	Вид парковки	Количество машино-мест (в т.ч. для МГН)
10	ул. Г.И. Котовского, д. 7	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 60 градусов	общего пользования	15 (1)
11	пр-т. Мира, д. 47	увеличение существующей плоскостной наземной парковки/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 90 градусов	общего пользования	20 (2)
12	ул. Строителей между МКД по адресу: ул. Строителей д. 7 и ул. Строителей д. 5	наземная 4-х этажная автостоянка открытого типа (многоуровневый паркинг)	общего пользования	126 (8)
13	на пересечении ул. Ленина - ул. Дзержинского вблизи МКД по адресу: ул. Ленина д. 4	наземная 3-х этажная автостоянка открытого типа (многоуровневый паркинг)	общего пользования	108 (6)
14	ул. Новая между МКД по адресу: ул. Новая д. 19 и ул. Ашхабадская д. 33	наземная 6-ти этажная автостоянка открытого типа (многоуровневый паркинг) с реорганизацией существующей плоскостной наземной парковки	общего пользования	167 (8)
Итого:				656 (49)



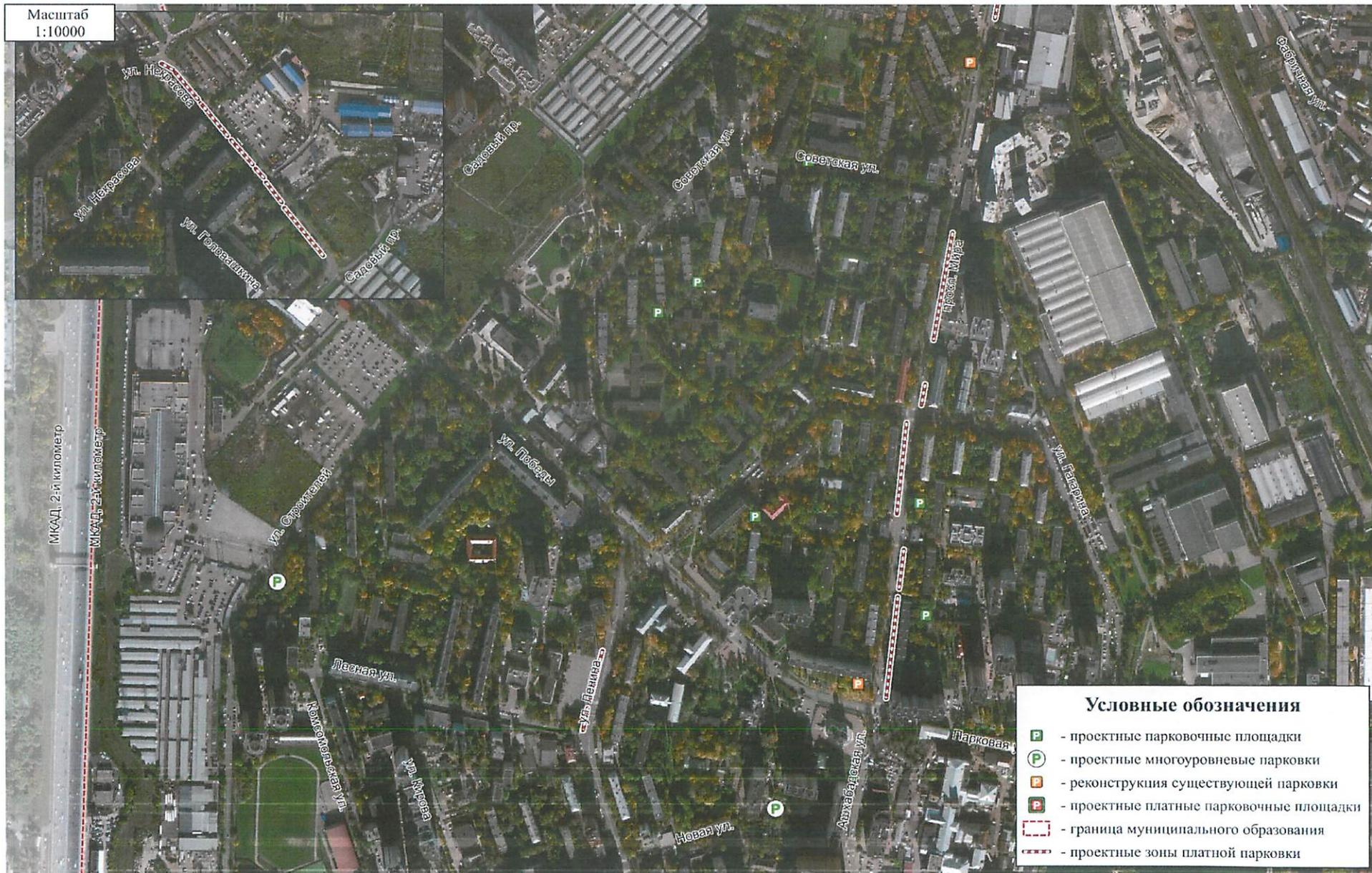


Рисунок 4.7.2 – Проектируемые парковки общего пользования

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

Федеральным законом от 8 ноября 2007 года №257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» предусматривается возможность введения временных ограничений или прекращения движения:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;
- в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;
- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;
- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами.

В случае принятия решений о временных ограничениях или прекращении движения, органы местного самоуправления обязаны принимать меры по организации дорожного движения, в том числе посредством устройства объездов и информирования пользователей автомобильных дорог о сроках таких ограничений.

Временные ограничения или прекращение движения транспортных средств также устанавливаются в следующих случаях:

- при проведении публичных религиозных обрядов и церемоний;
- при проведении официальных физкультурных мероприятий и спортивных мероприятий;
- при проведении культурно-массовых мероприятий (военные парады, шествия, ярмарки и иные подобные мероприятия, проводимые по решению органов исполнительной власти или органов местного самоуправления муниципальных образований).

В общих случаях временное ограничение или прекращение движения осуществляются посредством:

- ограничения движения по отдельным полосам автомобильной дороги;
- ограничения движения для транспортных средств (с грузом или без груза), общая масса и (или) нагрузка на ось или группу осей (тележку), а также габаритные параметры, которых превышают временно установленные значения указанных весовых и

габаритных параметров на период устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию;

- организации реверсивного или одностороннего движения;
- прекращения движения на участке автомобильной дороги и обеспечения объезда по автомобильным дорогам общего пользования;
- прекращения движения в течение времени, необходимого для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию, если иное невозможно;
- устройства временной объездной дороги;
- обустройства участков автомобильных дорог соответствующими дорожными знаками и иными техническими средствами организации дорожного движения, предусмотренными Правилами дорожного движения и действующими нормативно-техническими документами.

Срок обустройства участков автомобильных дорог соответствующими знаками или иными техническими средствами организации дорожного движения не должен превышать восьми часов.

Решение о введении временных ограничений или прекращения движения ТС по автодорогам должно приниматься только на основе оценок:

- транспортно-эксплуатационных показателей автодороги,
- мониторинга ДД по аварийности на объездных дорогах,
- интенсивности движения.

На рисунках 4.8.1 – 4.8.4 изображен пример временной схемы организации дорожного движения на период производства работ и применения соответствующих дорожных знаков и разметки. В соответствии с ГОСТ Р 52289–2019 в местах проведения работ на дороге и при временных оперативных изменениях организации движения дорожные знаки на переносных опорах допускается устанавливать на проезжей части, обочинах и разделительной полосе.

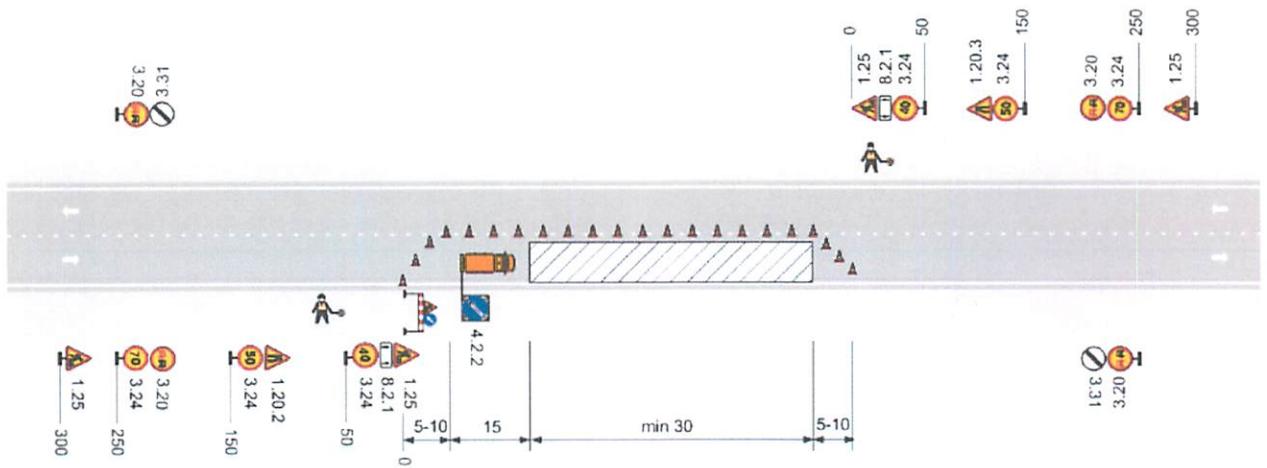


Рисунок 4.8.1 – Пример временной схемы организации дорожного движения на период производства краткосрочных работ, рабочей зоной длиной более 30 м на полосе движения

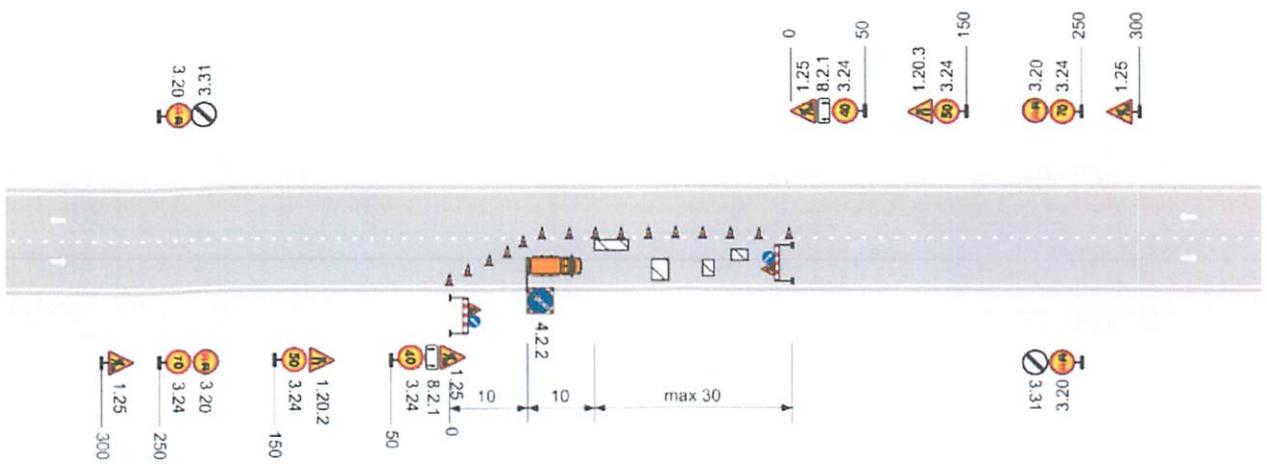


Рисунок 4.8.2 – Пример временной схемы организации дорожного движения на период производства краткосрочных работ, рабочей зоной длиной менее 30 м на полосе движения

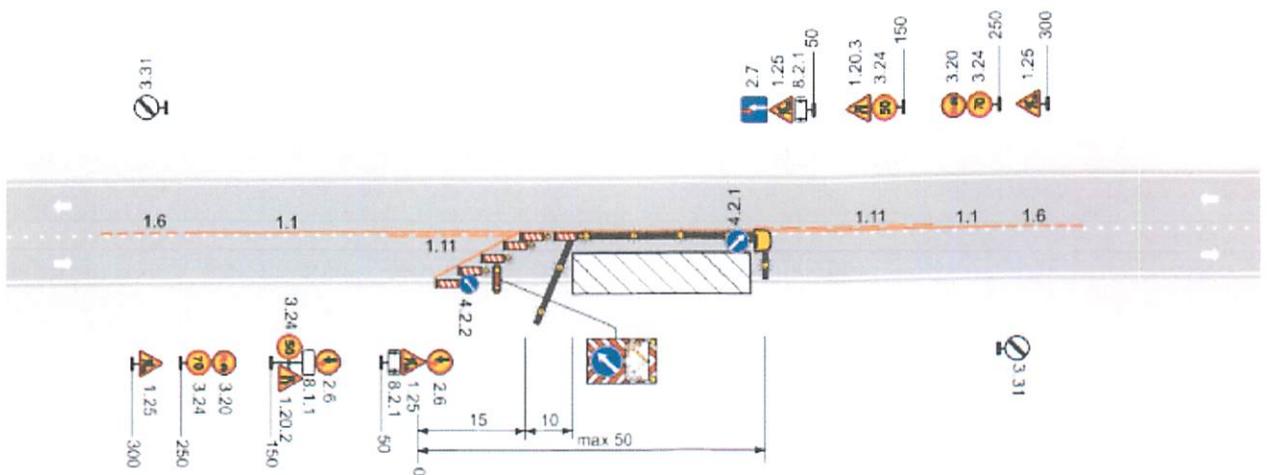


Рисунок 4.8.3 – Пример временной схемы организации дорожного движения на период производства

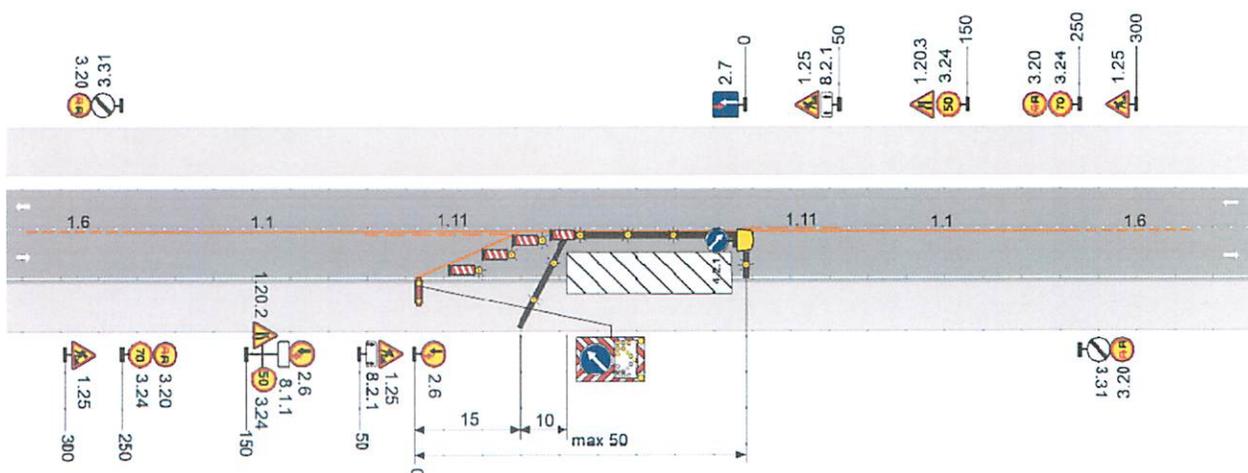


Рисунок 4.8.4 – Пример временной схемы организации дорожного движения на двухполосной дороге на период производства долгосрочных работ

Срок временных ограничений или прекращения движения при аварийных ситуациях и чрезвычайных природных явлениях определяется периодом времени, которое необходимо для устранения (ликвидации) причины, вызвавшей данную ситуацию.

Продолжительность временного ограничения движения в весенний период не должна превышать 30 дней. Срок ограничения продлевается в случае неблагоприятных природно-климатических условий, но не более чем на 10 дней, с внесением соответствующих изменений в акт о введении ограничения.

В летний период действия временных ограничений движения по автомобильным дорогам, включенным в акт о введении ограничения, движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных грузов, разрешается в период с 21.00 до 09.00.

Контроль соблюдения вводимых ограничений возлагается на органы государственной инспекции безопасности дорожного движения.

При этом, временное ограничение не распространяется:

- на пассажирские перевозки автобусами, в том числе междугородними;
- на перевозки продуктов питания, кроме алкогольной продукции и пива, и горюче–смазочных материалов, за исключением перевозок горюче–смазочных материалов на заготовительные базы хранения, заготовительные склады и (или) к местам их переработки;
- на перевозки животных, кормов, лекарственных препаратов, химических реагентов для очистки воды, семенного фонда, удобрений, почты и почтовых грузов;

- на перевозки грузов, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий или иных чрезвычайных происшествий, при введении в установленном порядке соответствующих режимов на территории области;
- на транспортные средства Министерства обороны Российской Федерации;
- на дорожную технику, выполняющую работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту, реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального значения, относящихся к собственности Московской области и городского округа Реутов;
- на транспортные средства Министерства внутренних дел Российской Федерации.

#### **4.9 Мероприятия по организации реверсивного движения и (или) одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках**

В связи с тем, что на некоторых магистралях и пригородных дорогах транспортные потоки в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения, для пропуска явно преобладающих потоков оказывается целесообразной организация реверсивного (переменного) движения.

При этом, на территории городского округа Реутов не выявлено характерных мест, где было бы возможно ввести реверсивное движение автомобильного транспорта.

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 четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время суток. Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузки дорог.

Так, с целью обеспечения беспрепятственного движения автотранспорта и разгрузки участков УДС на территории городского округа рекомендуется изменение дорожного движения на участке ул. Котовского от пр-т. Юбилейный до заезда к МКД по адресу ул. Котовского д. 8 с ликвидацией существующего одностороннего движения в направлении ш. Носовихинское и введением двухстороннего движения.

#### 4.10 Мероприятия по введению светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог

В соответствии с условиями введения светофорного регулирования согласно ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», светофорное регулирование транспортных средств и пешеходов вводят при нижеперечисленных условиях:

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 4.10.1.

Таблица 4.10.1 – Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений

Число полос движения в одном направлении		Интенсивность движения транспортных средств, ед./ч	
Главная дорога	Второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 или более	2 или более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225
		480	240

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения

пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 человек значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

Условие 3. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

Условие 4. На перекрестке или пешеходном переходе совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 и 2 должны выполняться на 80% или более.

На основании суточного мониторинга дорожного движения и результатов макромоделирования на условия введения светофорного регулирования были проверены наиболее загруженные пересечения. Установлено, что в настоящее время нерегулируемых пересечений, удовлетворяющих вышеприведенным условиям не выявлено, при этом, с целью повышения безопасности дорожного движения, с учетом возможного роста интенсивности движения ТП, рекомендуется рассмотреть установку светофорного объекта типа Т.1, на пересечениях ул. Транспортная – пер. Транспортный и ул. Ленина – ул. Дзержинского.

Результаты замеров интенсивности транспортного потока представлены в п. 1.8 настоящей КСОДД и в дополнительных материалах, собранных при проведении суточного мониторинга дорожного движения на перечисленных узлах.

Для оценки изменения параметров эффективности после введения регулирования, в рамках данного проекта, использовался метод микро моделирования транспортных потоков. Детальный анализ результатов моделирования, а также просмотр множественных имитаций в режиме реального времени при различных интенсивностях транспортных и пешеходных потоков позволяет сделать вывод относительно целесообразности введения светофорного регулирования на данном пересечении. При этом, в настоящее время, с учётом интенсивности движения, зафиксированной в период обследования, пересечение в целом, справляется с приходящейся на него транспортной нагрузкой. Однако, выезды с второстепенного направления становятся всё более затруднительными, в свою очередь движение пешеходов осуществляется хаотично, нерегулируемый пешеходный переход обустроен через одно направление, что дополнительно снижает уровень безопасности движения.

Для построения микро модели использовался сертифицированный программный комплекс PTV Vissim 11, позволяющий реалистично и точно создавать имитации

различных транспортных сценариев перед их реализацией. В результате микромоделирования транспортных потоков на исследуемом перекрестке были получены данные о состоянии движения и параметрах заторов как до, так и после введения светофорного регулирования.

Так, в результате анализа исходной ситуации (без светофора) на пересечении ул. Транспортная – пер. Транспортный получено:

- максимальная длина заторов по направлениям варьируется от 15,57 до 228,91 метров;
- общая задержка транспортных средств составляет в среднем 21,04 минуты;
- время простоя ТС на перекрестке относительно невелико – 3,51 минуты;
- эмиссия вредных веществ (CO, NOx, VOC) составляет соответственно 2390,55, 465,11 и 554,03 условных единиц;
- средняя скорость движения по сети – 32,59 км/ч.

На рисунке 4.10.1 представлена транспортная микромодель перекрестка ул. Транспортная – пер. Транспортный с конфликтными зонами, возникающими при движении ТС для фактической ситуации. На рисунке 4.10.2 представлены зоны малоскоростного движения ТС при не регулируемом движении.

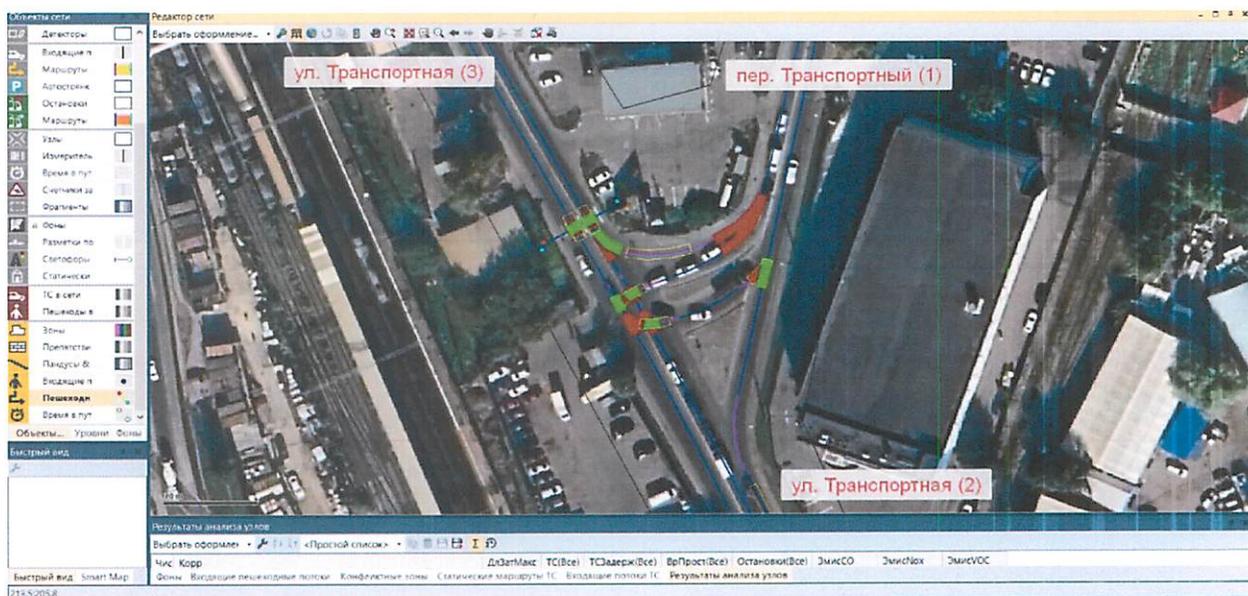


Рисунок 4.10.1 – Конфликтные зоны, возникающие при движении ТС для фактической ситуации



Рисунок 4.10.2 – Общий вид 3D-модели перекрёстка ул. Транспортная – пер. Транспортный

С целью проведения сравнительного анализа работы пересечения после введения светофорного регулирования в уже разработанную модель вносились изменения, путём назначения режимов движения на основе предполагаемой смены сигналов светофора. Вид работы 3D микромоделли перекрестка, после установки светофорных объектов представлен на рисунке 4.10.3.



Рисунок 4.10.3 – Места установки светофоров на перекрёстке ул. Транспортная – пер. Транспортный

В качестве вариантного образца введения светофорного регулирования была рассмотрена схема работы светофоров, общей длительностью цикла 95 секунд.

Графическая конфигурация моделируемого плана времени сигналов представлена на рисунке 4.10.4.



Рисунок 4.10.4 – Режим работы светосигнальной установки на пересечении ул. Транспортная – пер. Транспортный

После того как модель разработана и настроена, проводится запуск имитации и осуществляется сбор данных по модельному транспортному узлу. Данные выводятся в табличной форме, позволяя анализировать фактическую пропускную способность, максимальную длину очереди, уровень обслуживания, время задержки, время простоя и показатели экологической нагрузки как в целом по узлу, так и по каждому из путей следования.

Выходные значения транспортно-эксплуатационных показателей, характерные для существующей схемы движения и данные, полученные в ходе имитации после введения светофорного регулирования, представлены в таблицах 4.10.2 и таблице 4.10.3 соответственно.

Детальный анализ результатов микромоделирования, а также просмотр множественных имитаций в режиме реального времени при различных интенсивностях транспортных и пешеходных потоков позволяет сделать вывод относительно целесообразности введения светофорного регулирования на рассматриваемом пересечении. Из данных, представленных в таблицах видно, что с учётом интенсивности движения, зафиксированной в период обследования пересечение, справляется с приходящейся на него транспортной нагрузкой. Однако, в случае незначительного увеличения интенсивности движения транспортного потока, выезды с второстепенного направления становятся затруднительными.

В результат введения светофорного регулирования на пересечении установились следующие параметры:

- длина максимальных заторов значительно увеличилась в некоторых направлениях (до 174,36 метров);
- средняя задержка транспортных средств выросла до 23,41 минут;
- время простоя на перекрестке увеличилось почти в 4 раза — до 13,10 минут;
- количество остановок у транспортных средств повысилось в среднем до 0,77 на ТС;

- эмиссия вредных веществ также возросла (СО – до 2513,55, NOx – до 489,04, VOC – до 582,54);

- средняя скорость движения по сети снизилась до 26,59 км/ч.

Несмотря на некоторое ухудшение показателей задержек и увеличения времени простоя, светофорное регулирование необходимо для повышения безопасности движения и упорядочивания потоков, особенно в пиковые часы, а также для предотвращения аварийных ситуаций на перекрестке с высокой интенсивностью движения.

Анализ показал, что значительная часть задержек и заторов обусловлена влиянием внешних факторов, выходящих за пределы рассматриваемого перекрестка. Это указывает на необходимость комплексного подхода к управлению движением

Таким образом, введение светофорного регулирования на данном перекрестке является необходимым шагом, однако для достижения максимальной эффективности потребуется последующая корректировка и настройка светофорных режимов с учетом более широкой транспортной системы.

Таблица 4.10.2 – Результаты моделирования ул. Транспортная – пер. Транспортный, при существующей схеме регулирования

Направления	Длина затора (макс)	Кол-во ТС	Задержка ТС	Время простоя	Остановки	Эмиссия CO	Эмиссия Nox	Эмиссия VOC
1 - 1: ул. Транспортная (3) - 4: пер. Транспортный (1)	20,27	266,00	4,21	0,22	0,11	206,19	40,12	47,79
1 - 1: ул. Транспортная (3) - 10: ул. Транспортная (2)	20,27	298,00	2,43	0,00	0,00	209,41	40,74	48,53
1 - 2: ул. Транспортная (2) - 4: пер. Транспортный (1)	15,57	360,00	12,23	0,36	0,08	301,63	58,69	69,91
1 - 2: ул. Транспортная (2) - 9: ул. Транспортная (3)	202,10	414,00	51,93	8,85	1,85	909,31	176,92	210,74
1 - 3: пер. Транспортный (1) - 9: ул. Транспортная (3)	228,91	67,00	13,56	2,42	0,25	56,86	11,06	13,18
1 - 3: пер. Транспортный (1) - 10: ул. Транспортная (2)	191,28	479,00	22,93	5,43	1,07	709,28	138,00	164,38
Усредненное значение по узлу	228,91	1884,00	21,04	3,51	0,72	2390,55	465,11	554,03

Таблица 4.10.3 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Транспортная – пер. Транспортный, после проведения введения светофорного регулирования

Направления	Длина затора (макс)	Кол-во ТС	Задержка ТС	Время простоя	Остановки	Эмиссия CO	Эмиссия Nox	Эмиссия VOC
1 - 1: ул. Транспортная (3) - 4: пер. Транспортный (1)	174,36	266,00	28,68	13,58	1,21	436,33	84,89	101,12
1 - 1: ул. Транспортная (3) - 10: ул. Транспортная (2)	174,36	299,00	27,68	12,57	1,03	459,76	89,45	106,55
1 - 2: ул. Транспортная (2) - 4: пер. Транспортный (1)	47,05	366,00	6,27	0,68	0,37	325,06	63,24	75,33
1 - 2: ул. Транспортная (2) - 9: ул. Транспортная (3)	151,22	427,00	21,09	12,66	0,61	502,61	97,79	116,48
1 - 3: пер. Транспортный (1) - 9: ул. Транспортная (3)	115,51	66,00	31,03	21,14	0,86	91,41	17,79	21,19
1 - 3: пер. Транспортный (1) - 10: ул. Транспортная (2)	151,76	472,00	32,08	22,07	0,79	698,57	135,92	161,90
Усредненное значение по узлу	174,36	1896,00	23,41	13,10	0,77	2513,55	489,04	582,54

Результаты анализа исходной ситуации (без светофора) на пересечении ул. Ленина – ул. Дзержинского получено:

- максимальная длина затора 6,7 метра;
- средняя задержка транспортных средств составляет 0,72 секунды/ТС;
- время простоя ТС на перекрестке – 0,04 секунды на ТС;
- эмиссия вредных веществ (CO, NOx, VOC) составляет соответственно 494,58 г/км, 96,03 г/км и 114,62 г/км условных единиц;
- средняя скорость движения по сети – 42,63 км/ч.

На рисунке 4.10.5 представлена транспортная микромодель перекрестка ул. Ленина – ул. Дзержинского.

Вид работы 3D микромодели перекрестка, после установки светофорных объектов представлен на рисунке 4.10.6.



Рисунок 4.10.5 – Общий вид 3D-модели перекрёстка ул. Ленина – ул. Дзержинского



Рисунок 4.10.6 – Места установки светофоров на перекрёстке ул. Ленина – ул. Дзержинского

В качестве вариантного образца введения светофорного регулирования была рассмотрена схема работы светофоров, общей длительностью цикла 44 секунды.

Проектная структура светофорного цикла:

1 фаза (Signal group 1) – разрешает движение ТС по ул. Держинского, продолжительность 13 секунд;

2 фаза (Signal group 2) – разрешает движение ТС по ул. Ленина, продолжительность 13 секунд;

3 фаза (Signal group 4) – разрешает движение пешеходов по всем направлениям, продолжительность 12 секунд.

Графическая конфигурация моделируемого плана времени сигналов представлена на рисунке 4.10.7.

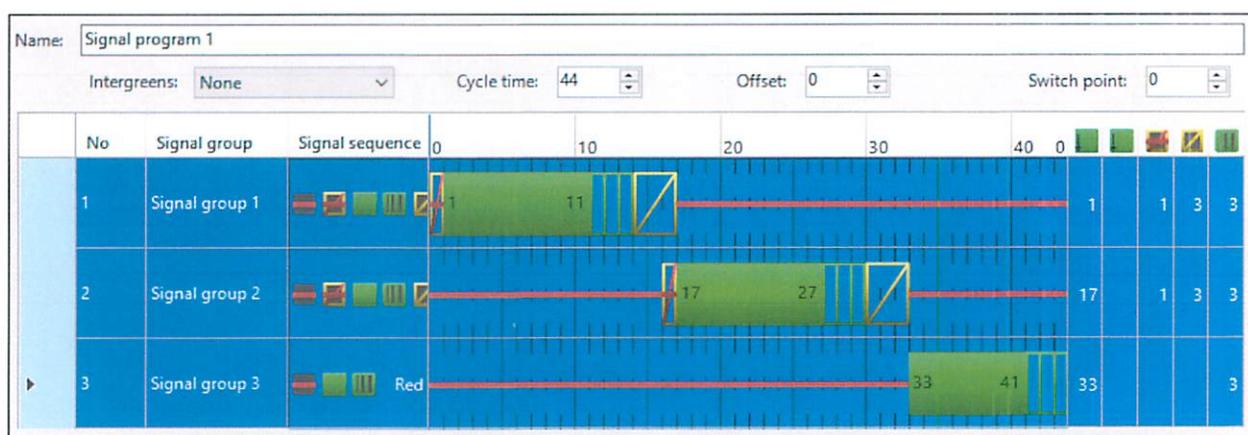


Рисунок 4.10.7 – Режим работы светосигнальной установки на пересечении ул. Ленина – ул. Держинского

Детальный анализ результатов микромоделирования, а также просмотр множественных имитаций в режиме реального времени при различных интенсивностях транспортных и пешеходных потоков позволяет сделать вывод относительно целесообразности введения светофорного регулирования на рассматриваемом пересечении. Из данных, представленных в таблицах видно, что с учётом интенсивности движения, зафиксированной в период обследования пересечение, справляется с приходящейся на него транспортной нагрузкой. Однако, в случае незначительного увеличения интенсивности движения транспортного потока, выезды с второстепенного направления становятся затруднительными.

В результат введения светофорного регулирования на пересечении установились следующие параметры:

- длина максимального затора – 33,62 метра;
- средняя задержка транспортных средств выросла до 10,97 минут;

- время простоя на перекрестке – 6,47 минут;
- количество остановок транспортных средств – 0,55;
- эмиссия вредных веществ также возросла (СО – до 638,05 г/км, NOx – до 124,14 г/км, VOC – до 147,88 г/км);
- средняя скорость движения по сети снизилась до 36,22 км/ч.

Несмотря на некоторое ухудшение показателей задержек и увеличения времени простоя, светофорное регулирование необходимо для повышения безопасности движения и упорядочивания потоков, особенно в пиковые часы, а также для предотвращения аварийных ситуаций на перекрестке с высокой интенсивностью движения.

Таким образом, после установки светофорного регулирования с выделенной пешеходной фазой наблюдается:

- закономерный рост задержек и выбросов, так как автомобили теперь регулярно останавливаются на красный, что увеличивает среднее время простоя, количество остановок и, как следствие, выбросы СО, NOx и VOC;
- снижение средней скорости движения по сети на ~15 %;
- резкое увеличение длины очереди (до ~34 м), связанное с циклическим пропуском потоков вместо непрерывного движения.

При этом, введение светофора преследует ключевую цель – повышение безопасности пешеходов: отдельная пешеходная фаза (12 с) обеспечивает полное отсутствие конфликтов с транспортными потоками, что значительно снижает риск ДТП и наездов. Перекрёсток с высокой пешеходной активностью без регулирования представлял угрозу при средней скорости движения ~43 км/ч.

Упорядочение движения и приоритет главной улицы посредством установки точного цикла – снижает вероятность опасных пересечений, улучшает предсказуемость для всех участников движения.

При этом, после адаптации водителей и возможной тонкой настройки фаз (в т. ч. адаптивного управления) часть прироста задержек может быть сокращена.

Повышенная безопасность и снижение аварийности компенсируют рост локальных транспортных затрат.

Введение светофорного регулирования с выделенной пешеходной фазой обосновано требованиями дорожной безопасности и приоритета пешеходов. Несмотря на рост задержек и выбросов для транспорта, мера оправдана для данного узла благодаря снижению аварийного риска и улучшению условий перехода улицы для пешеходов.

Таблица 4.10.4 – Результаты моделирования ул. Ленина – ул. Дзержинского, при существующей схеме регулирования

Направления	Длина затора (макс)	Кол-во ТС	Задержка ТС	Время простоя	Оста- новки	Эмиссия СО	Эмиссия Nox	Эмиссия VOC
1 - 1: ул. Ленина (2) - 4: ул. Дзержинского (1)	0,00	65,00	0,59	0,00	0,00	69,54	13,53	16,12
1 - 1: ул. Ленина (2) - 6: ул. Дзержинского (3)	6,70	55,00	1,85	0,26	0,15	65,78	12,80	15,24
1 - 3: ул. Дзержинского (1) - 2: ул. Ленина (2)	0,00	56,00	0,84	0,03	0,02	61,61	11,99	14,28
1 - 3: ул. Дзержинского (1)- 6: ул. Дзержинского (3)	0,00	127,00	0,34	0,00	0,00	139,50	27,14	32,33
1 - 5: ул. Дзержинского (3) - 2: ул. Ленина (2)	6,33	65,00	0,77	0,02	0,02	62,06	12,07	14,38
1 - 5: ул. Дзержинского (3) - 4: ул. Дзержинского (1)	6,33	103,00	0,57	0,00	0,00	96,11	18,70	22,27
Усредненное значение по узлу	6,70	471,00	0,72	0,04	0,02	494,58	96,23	114,62

Таблица 4.10.5 – Результаты моделирования перекрёстка ул. Ленина – ул. Дзержинского, после проведения введения светофорного регулирования

Направления	Длина затора (макс)	Кол-во ТС	Задержка ТС	Время простоя	Оста- новки	Эмиссия СО	Эмиссия Nox	Эмиссия VOC
1 - 1: ул. Ленина (2) - 4: ул. Дзержинского (1)	19,56	65,00	10,96	7,04	0,62	91,14	17,73	21,12
1 - 1: ул. Ленина (2) - 6: ул. Дзержинского (3)	19,56	55,00	8,27	5,38	0,47	76,17	14,82	17,65
1 - 3: ул. Дзержинского (1) - 2: ул. Ленина (2)	33,62	56,00	11,08	5,47	0,64	80,23	15,61	18,59
1 - 3: ул. Дзержинского (1)- 6: ул. Дзержинского (3)	33,62	127,00	11,79	6,86	0,56	181,34	35,28	42,03
1 - 5: ул. Дзержинского (3) - 2: ул. Ленина (2)	32,11	65,00	11,82	7,32	0,52	82,13	15,98	19,03
1 - 5: ул. Дзержинского (3) - 4: ул. Дзержинского (1)	32,11	103,00	10,81	6,24	0,51	127,06	24,72	29,45
Усредненное значение по узлу	33,62	471,00	10,97	6,47	0,55	638,05	124,14	147,88

#### 4.11 Мероприятия по организации движения грузовых транспортных средств

В общем составе транспортных потоков выделяются транзитные транспортные средства (ТС), которые оказывают существенное влияние на основные параметры дорожного движения 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;

Кардинальным мероприятием по организации пропуска транзитных ТС является строительство и использование скоростных автомобильных дорог, пролегающих вне границ населённых пунктов, т. е. автодорог, доступ на которые возможен только через транспортные развязки (разноуровневые, круговое движение, регулируемые перекрестки) на проезжей части которых запрещены остановки и стоянки ТС, а также которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки ТС.

Пропуск транзитных ТС всех категорий через территорию городского округа организуется по автомобильным дорогам общего пользования федерального, регионального и местного значения.

Схема разрешенных маршрутов для грузового транспорта – «грузового каркаса» на территории городского округа Реутов представлена на рисунке 4.11.1.

При существующей структуре дорожного каркаса, а также с учётом реализации реконструкционных мероприятий транспортной инфраструктуры и схем организации дорожного движения, на территории городского округа будут обеспечиваться уровни обслуживания дорожного движения не хуже уровня С.

Контроль соблюдения общих правил перевозки грузов (раздел 23 Правил дорожного движения), специальных правил перевозки опасных грузов (ГОСТ 19433), а также маршрутов их движения и оборудования ТС опознавательными знаками возлагается на органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения РФ. Весовой и габаритной контроль ТС обеспечивают федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 8 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон), движение по автодорогам КГТС, ТВТС и ТСОГ допускается при наличии специального разрешения, предусматривающего маршрут движения,

определён обобщённый порядок выдачи специальных разрешений (статьи 13, 15, 30, 31, 31.1).

Рекомендуются следующие мероприятия по организации пропуска ГТС категорий КГТС, ТВТС и ТСОГ:

1. Определение органами МСУ размера вреда, причиняемого ТВТС, и риски движения КГТС и ТСОГ при движении их по автодорогам местного значения. Порядок возмещения вреда, причиняемого ТВТС, и порядок определения размера такого вреда установлены Постановлением Правительства РФ от 31 января 2020 года №67 «Об утверждении Правил возмещения вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации» (с изменениями на 26 октября 2020 года), а также положениями ГОСТ Р 52748–2007 Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения;

2. Оборудование инфраструктуры автодорожной сети и УДС населённых пунктов средствами регулирования движения ГТС в соответствии с Проектами ОДД автодорог;

3. Обеспечение контроля соблюдения движения ГТС по определённым маршрутам и наличия специальных разрешений.

Выдача специального разрешения осуществляется в случае, если маршрут (часть маршрута) проходит по автодорогам местного значения, и не проходит по автодорогам федерального и регионального значения (участкам таких дорог).

Информационное взаимодействие органа, выдающего специальное разрешение, с владельцами автодорог осуществляется в соответствии с требованиями к межведомственному информационному взаимодействию, установленными Федеральным законом от 27 июля 2010 года № 210–ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг».

В статье 31.1 Закона предусматриваются мероприятия по организации движения ТВТС, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения. В тоже время, в соответствии с положениями Федерального закона №443, движение ТС, у которых фактическая масса более 12 тонн может быть ограничена для проезда в определённое время по решению органов местного самоуправления.

Контроль соблюдения общих правил перевозки грузов (раздел 23 Правил дорожного движения), специальных правил перевозки опасных грузов (ГОСТ 19433), а также маршрутов их движения и оборудования ТС опознавательными знаками возлагается

на органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения РФ. Весовой и габаритной контроль ТС обеспечивают федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции по контролю и надзору в сфере транспорта.

С целью повышения эффективности и безопасности движения грузовых транспортных средств различного назначения и категорий, планируются следующие мероприятия:

- разработка разрешённых маршрутов движения грузовых ТС с установлением (корректировкой) режимов движения, ограничений по массе (в т. ч. максимально разрешённой и приходящейся на ось) и по габаритам, приводящие к наименьшему ущербу дорожного покрытия, с учётом размещения промышленных предприятий и складов;

- разработка мероприятий по ограничению движения ГТС в границах городского округа по отдельным участкам УДС, не связанным с производственной необходимостью: в жилых зонах, в зонах размещения социальных объектов (учреждений образования, здравоохранения, культуры, спорта и т.п.);

- оборудование УДС дорожными знаками, регулирующими движение ГТС, в соответствии с требованиями ГОСТ Р 52289 и ГОСТ Р 52290, в частности, краткосрочной перспективе необходимо установить дорожный знак 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с целью запрещения их движения в направлении густонаселённой жилой зоны и сбережения дорожного покрытия по ул. Новая на пересечении с ул. Ашхабадская в направлении ул. Ленина.

Реализация предложенных мероприятий позволит уточнить и упорядочить движение грузовых ТС соответствующих категорий, минимизировать расстояние проезда в жилых зонах, и других мест с существенным скоплением людей.



#### **4.12 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах**

Оптимизация скоростей движения связана с воздействием на скоростной режим транспортных средств с целью обеспечения безопасности движения или повышения пропускной способности дороги и скорости сообщения. В зависимости от конкретных целей, предложения по оптимизации скоростных режимов движения могут заключаться как в введении локальных скоростных ограничений и применения методов «успокоения движения», направленных на снижение скорости движения транспортных средств, так и в повышении существующего скоростного режима.

В перечень наиболее часто применяемых мероприятий, осуществляющих прямое воздействие на режим движения с целью снижения скорости, входят:

- установка дорожных знаков, ограничивающих максимальную скорость движения транспортных средств;
- устройство искусственных дорожных неровностей;
- устройство шумовых и светошумовых полос.

Ограничение скорости – один из наиболее распространенных методов регулирования дорожного движения, который применяется для повышения уровня безопасности. Несмотря на то, что обоснованное местное ограничение скорости является одним из эффективных средств регулирования дорожного движения, установка знака ограничения скорости, как правило, должна рассматриваться в качестве временной меры, до устранения причин, вызвавших необходимость такого ограничения. Установку знаков следует осуществлять согласно правилам, содержащимся в ГОСТ Р 52289–2019. «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Устройство искусственных неровностей является действенной мерой по принудительному снижению скорости движения транспортных средств. В тоже время, при назначении мероприятий по установке искусственных неровностей следует учитывать, что не допускается устраивать их в следующих случаях:

- на остановочных площадках общественного транспорта или соседних с ними полосах движения и отгонах уширенных проезжей части;
- на мостах, путепроводах, эстакадах, в транспортных тоннелях и проездах под мостами;
- на расстоянии менее 100 м от железнодорожных переездов;

- на магистральных дорогах скоростного движения в городах и магистральных улицах общегородского значения непрерывного движения;
- на подъездах к больницам, станциям скорой медицинской помощи, пожарным станциям, автобусным и троллейбусным паркам, гаражам и площадкам для стоянки автомобилей аварийных служб и другим объектам сосредоточения специальных транспортных средств;
- над смотровыми колодцами подземных коммуникаций.

Установку искусственных неровностей следует осуществлять строго в соответствии с правилами, указанными в ГОСТ Р 52605–2006. «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения». Искусственные неровности необходимо устраивать за 10–15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений.

Используя результаты анализа существующей схемы организации дорожного движения и параметров дорожного движения транспортных средств и пешеходов, полученные в первом разделе настоящей КСОДД, а также анализ аварийности, произведённый в пункте 1.10 можно выделить основные участки УДС, на которых требуется решение задач по оптимизации скоростных режимов движения.

Также, в целях повышения уровня безопасности дорожного движения на территории городского округа необходимо привести в соответствие требованиям ГОСТ Р 52289–2019 и утверждёнными проектами ОДД существующие схемы ограничения скорости, а также ввести дополнительные меры по устройству (переоборудованию) искусственных дорожных неровностей и принудительному снижению скорости транспортных средств за счёт установки знаков ограничения скорости. В первую очередь работу требуется провести на следующих характерных участках улично-дорожной сети:

- перед учреждениями дошкольного и школьного образования (в местах, где к настоящему времени технические средства отсутствуют, либо представлены в неполном объёме);
- на основных транспортных магистралях.

Детальный перечень мест установки технических средств содержится в таблице 4.12.1. Наглядное отображение территориального расположения назначенных мероприятий представлено на рисунках 4.12.1 – 4.12.2.

Таблица 4.12.1 – Список мест установки ТСОДД, направленных на регулирование скоростного режима

№ п/п	Место установки	Вид мероприятия
1	ул. Гагарина на участке от д. 4 до д. 19	Установка 2-х дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 20 км/ч Установка 2-х дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 40 км/ч Обустройство 2-х искусственных неровностей
2	пр-т. Мира на участке от ул. Победы до ул. Гагарина	Установка 2-х дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 20 км/ч Установка 2-х дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 40 км/ч Обустройство искусственной неровности, совмещенной с пешеходным переходом Обустройство 2-х искусственных неровностей
3	ул. Академика Челомея на участке от пр-т. Юбилейный до ш. Носовихинское	Установка 2-х дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 20 км/ч Установка 2-х дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 40 км/ч Обустройство 2-х искусственных неровностей
4	ул. Калинина на участке от ул. Комсомольская до ул. Ленина	Обустройство 2-х искусственных неровностей
5	ул. Дзержинского в районе д. 9	Обустройство искусственной неровности, совмещенной с пешеходным переходом
6	ул. Ленина в районе д. 10	Обустройство искусственной неровности, совмещенной с пешеходным переходом
7	ул. Кирова в районе д. 5	Обустройство искусственной неровности, совмещенной с пешеходным переходом
8	ул. Советская в районе д. 27	Обустройство искусственной неровности
9	пр-д. Садовый в районе д. 3	Обустройство искусственной неровности
10	пересечение ул. Никольская – ул. Железнодорожная	Обустройство искусственной неровности Обустройство искусственной неровности, совмещенной с пешеходным переходом
11	ул. Октября в районе д. 48	Обустройство искусственной неровности, совмещенной с пешеходным переходом
12	ул. Октября в районе д. 52	Обустройство искусственной неровности, совмещенной с пешеходным переходом
13	ул. Черная Дорога (в районе д. 27 по ул. Транспортная)	Обустройство искусственной неровности, совмещенной с пешеходным переходом
14	ул. Некрасова, в районе д. 2 (км 0+080; км 0+0+096)	Обустройство 2-х искусственных неровностей



Рисунок 4.15.1 – Схема установки дополнительных знаков ограничения скорости и обустройства искусственных неровностей

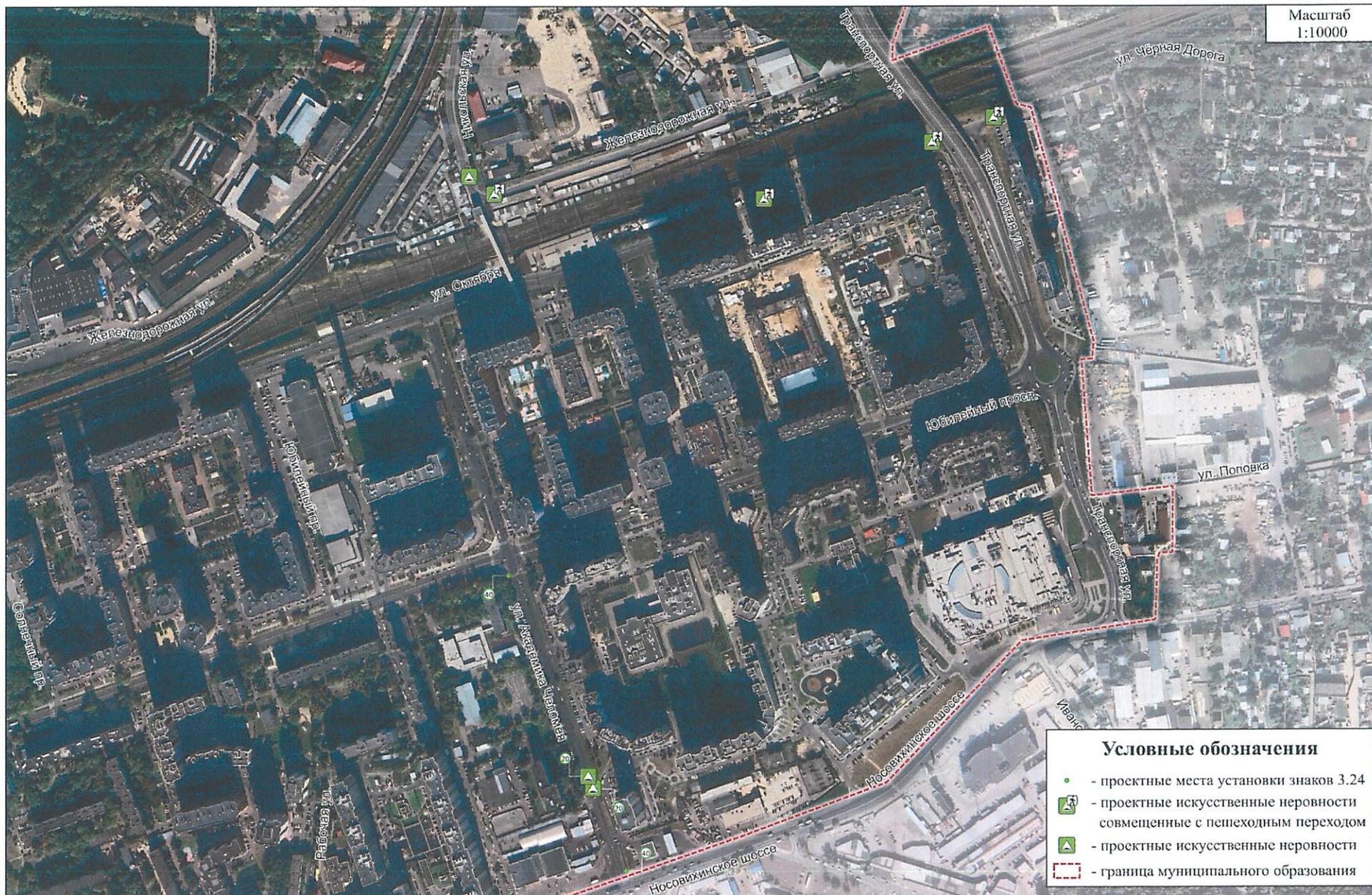


Рисунок 4.15.2 – Схема установки дополнительных знаков ограничения скорости и обустройства искусственных неровностей

#### **4.13 Мероприятия по обеспечению безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям**

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, выражается в обеспечении безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС, обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения, выражаются в заблаговременном предупреждении участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части и создании безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей, относятся:

- установка дорожных знаков 1.23 «Осторожно дети», выполненных на щитах желто-зеленого цвета;
- изменения скоростного режима движения транспортных средств, путём введения ограничений скорости движения до «40» и «20» км/ч (рассмотрено в п. 4.12);
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (на подъезде к нерегулируемым пешеходным переходами, необходимо предусматривать искусственные неровности) (рассмотрено в п. 4.12);
- устройство ограждений перильного типа (рассмотрено в п. 4.5);
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость (использование специальной разметки, систем автономного освещения);
- установка светофоров типа Т.7.

На территории городского округа Реутов действует 43 детских образовательных учреждений, места их размещения представлены на рисунках 4.13.1 – 4.13.2.

По результатам проведённого натурного обследования участков УДС, примыкающих к образовательным организациям выявлено, что в целом обеспечение безопасности передвижения детей находится на удовлетворительном уровне, однако, имеются участки, на которых организация технических средств дорожного движения не отвечает требованиям ГОСТ, а именно:

- 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. 8.1.29 ГОСТ Р 52289-2019 наблюдается отсутствие ограничивающих пешеходных ограждения перильного типа, на протяжении не менее 50 м. в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода;

- в нарушение п. 6.2 ГОСТ Р 52605-2006 за 10-15 м. на подходах к пешеходному переходу отсутствуют искусственные неровности, либо их параметры не отвечают нормативным требованиям;

- 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.

В дополнение к запланированным в других разделах КСОДД мероприятиям, рекомендуется запланировать установку светофоров типа Т.7 на участках автомобильных дорог, проходящих вдоль территории образовательных учреждений:

- пр-т. Юбилейный, д. 9а (N55°44'52.0434" E37°51'16.7331");
- пр-т. Юбилейный, д. 61 (N55°45'11.9532" E37°52'58.3485");
- ул. Ленина, д. 10 (N55°45'23.5264" E37°51'25.6532");
- ул. Новая, д. 16 (N55°45'30.5110" E37°51'35.5409");
- пр-т. Мира, д. 4в (N55°45'45.1578" E37°51'46.6896");
- ул. Кирова, д. 5 (N55°45'36.1998" E37°51'03.6967");
- ул. Октября, д. 52 (N55°45'25.1340" E37°53'10.2441").

Места установки светофоров типа Т.7 представлены на рисунке 4.17.1.

На основании вышеизложенного, в рамках Федерального закона от 08 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрации городского округа 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.





Рисунок 4.13.2 – Места установки проектируемых ТСОДД вблизи ОУ

#### 4.14 Мероприятия по развитию дорог или участков дорог, направленных на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц, расположенных на территории городского округа Реутов

Эффективное функционирование улично-дорожной сети муниципального образования невозможно без стабильной работы каждого из участков связанных между собой улиц и автомобильных дорог. Так, с целью создания комфортных условий для передвижения жителей и гостей городского округа, разгрузки существующего транспортного каркаса, в КСОДД включены мероприятия по строительству новых участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и мостовых сооружений, соотнесенные с действующими документами территориального планирования. Перечень мероприятий представлен в таблице 4.14.1.

Перечень мероприятий сформирован на основании Схемы территориального планирования транспортного обслуживания Московской области (СТП ТО МО), Генерального плана городского округа Реутов Московской области (ГП), Государственной программы Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса» на 2023-2029 год (ГосПрог), Карты планируемого размещения объектов местного значения городского округа Реутов Московской области и имеющихся проектов планировки территории.

На рисунке 4.14.1 представлен план развития сети автомобильных дорог согласно документам территориального планирования.

Таблица 4.14.1 – Строительство автомобильных дорог и сооружений

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Кол-во полос	Период реализации
1	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения в створе ул. Реутовских Ополченцев "Проектируемый пр-д. №6001 (от ул. Реутовских Ополченцев до Проектируемый пр-д. №6001)	0,34	2	2036-2040
2	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения в створе пр-д. Коммунальный (от Проектируемый пр-д. №6001 до пр-д. Садовый)	0,76	2	2036-2040
3	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения Проектируемый пр-д. №6006 (от пр-т. Мира до пр-д. Братьев Фоминых)	0,69	2	2036-2040
4	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения пр-д. Садовый (от ул. Некрасова до пр-т. Мира)	0,71	2	2036-2040
5	Строительство автомобильной дороги общего пользования местного значения в районе ГК "Садовый" (от пр-д. Садовый до ул. Советская)	0,27	2	2036-2040
6	Строительство мостового сооружения через железнодорожные пути в створе ул. Транспортная и пр-д. Садовый	0,34	2	2036-2040
Итого:		3,11		

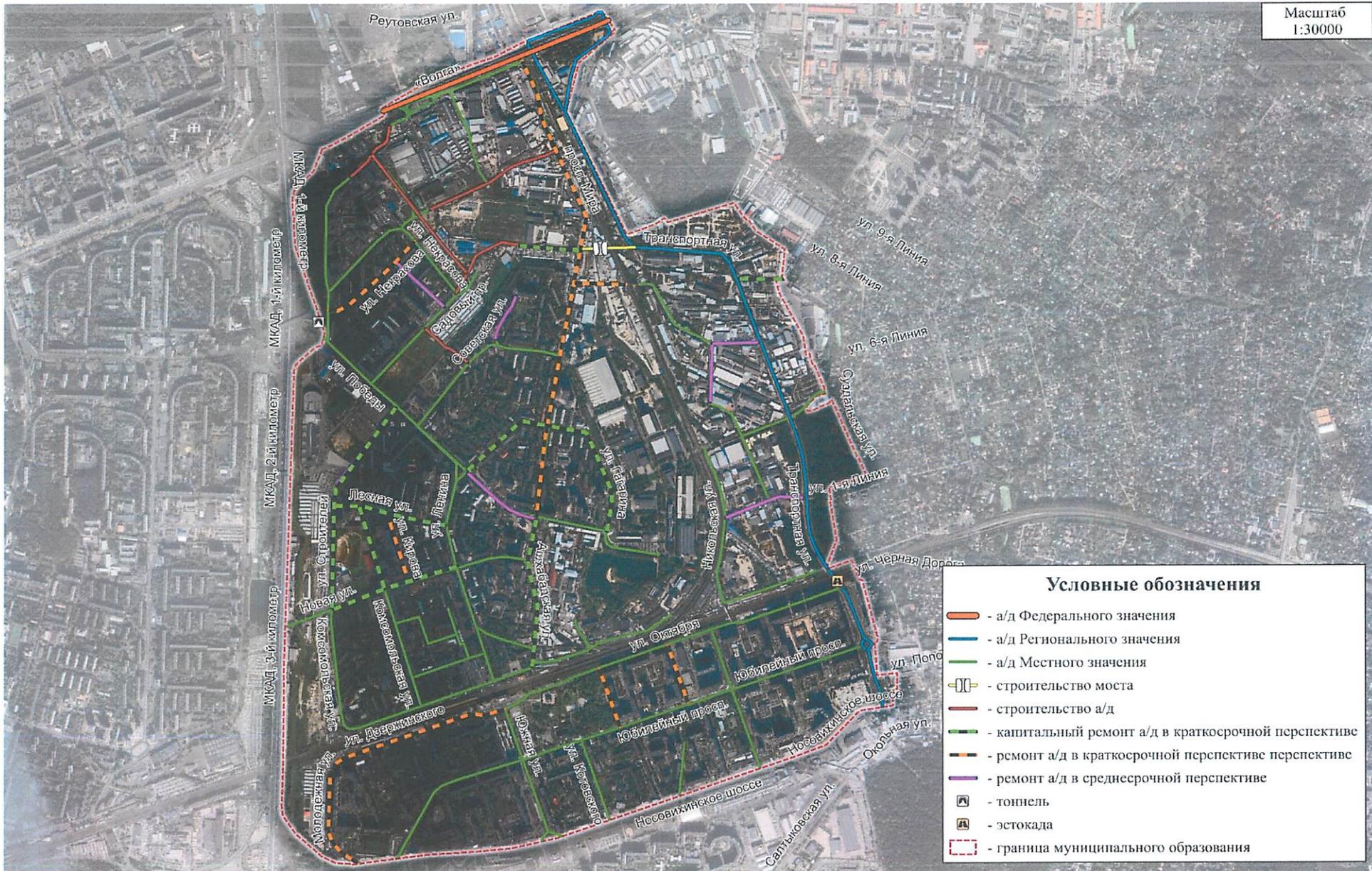


Рисунок 4.14.1 – Схема планируемого развития УДС

Также, в соответствии с Государственной программой Московской области «Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса на 2023-2029 годы» (далее – Государственная программа) в г. Реутов Московской области предполагается реализация объекта: «Реконструкция пересечения Носовихинского шоссе с проездом 4305 в городском округе Балашиха, городском округе Реутов Московской области» (далее – Объект). По Объекту разработана проектно-сметная документация, которая получила положительное заключение ГАУ МО «Мособлгосэкспертиза» от 06 сентября 2021 года №50-1-1-3-3639-2021.

При этом, дальнейшая реализация Объекта действующей редакцией Государственной программы не предусмотрена, строительные-монтажные работы финансированием не обеспечены, сроки не определены, в связи с чем, в КСОДД данное мероприятие не включено, при изменении статуса Объекта рекомендуется предусмотреть внесение изменений в Настоящую КСОДД с целью ее актуализации и приведения в соответствие актуальным на тот момент документам планирования.

В соответствии с проектом планировки территории и проекта межевания территории по адресу: Московская область, городской округ Реутов, территория ограничена МКАД, границей земельного участка ТЦ «Шоколад», Садовым проездом, границей земельного участка ЭП «Восточная», ул. Строителей, ул. Комсомольская и линией ж/д Горьковского направления» (ППТ) на втором этапе его реализации предусматривается развитие северной и частично центральной части рассматриваемой территории, в частности, запланировано:

- строительство внутриквартальных проездов к проектируемой застройке;
- уширение проезжей части ул. Строителей;
- реконструкция перекрестка пр-д. Садового и ул. Победы с реконструкцией светофорного объекта;
- строительство участка продления Садового проезда от ул. Некрасова до пр-т. Мира с устройством двух остановочных пунктов.

При этом, строительство участка пр-д. Садового от ул. Некрасова до пр-т. Мира на момент разработки проекта планировки планировалось выполнить в срок до 2027 года за счет привлечения субсидий из бюджета Московской области и софинансирования из местного бюджета.

К основным мероприятиям, направленным на повышение эффективности функционирования сети дорог, также относят локально-реконструкционные мероприятия, включающие в себя следующие работы:

– нанесение дорожной разметки, которая позволяет регулировать движение автомобилей и пешеходов, а также повышает безопасность дорожного движения, особенно в темное время суток, когда водителю необходимо четко различать границы проезжей части и разделительную полосу встречного движения.

– устройство ограждений перильного типа, которые являются эффективным средством, предотвращающим выход пешеходов на проезжую часть. Основные параметры, технические требования и правила применения ограничивающих пешеходных ограждений установлены ГОСТ Р 52289–2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», ГОСТ Р 52766–2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» и ГОСТ Р 59401–2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограничивающие пешеходные и защитные ограждения. Общие технические условия» (рассмотрено в п. 4.5).

– устройство электроосвещения в соответствии с требованием ГОСТ Р 58107.1-2018 Освещение автомобильных дорог общего пользования. Нормы и методы расчета с целью улучшения визуального ориентирования водителей в темное время суток. В частности, в краткосрочной перспективе необходимо установить электроосвещение на следующих участках:

пр-т. Мира (км 0+869 (право) – км 1+829 (право)), протяженность линии 960 п.м.;

ул. 7-я Верхняя Линия (км 0+000 (лево) – км 0+210 (лево)), протяженность линии 210 п.м.;

ул. Фабричная (км 0+015 (лево) – км 0+215 (лево)), протяженность линии 200 п.м.;

ул. 5-я Линия (0+017 (лево) - 0+217 (лево)), протяженность линии 200 п.м.

– устройство краевых полос, позволяющих защитить от разрушения кромки проезжей части и обеспечить возможность регулярных заездов на нее транспортных средств;

– укрепление обочин, позволяет повысить пропускную способность автомобильных дорог, удобство и безопасность движения. В неблагоприятных грунтово-гидрологических условиях защищает земляное полотно от проникновения поверхностных вод, предохраняет проезжую часть дороги от разрушения и загрязнения, обеспечивает более полный перенос снега в зимний период, облегчает содержание дороги, а также организацию движения при проведении на проезжей части ремонтных работ.

– организация переходно-скоростных полос, дает возможность без помех для основного потока снизить скорость движения перед выездом с дороги (полоса

торможения), либо повысить скорость (полоса разгона) и, не останавливаясь в процессе движения по участку маневрирования выбрать в основном потоке приемлемый интервал для осуществления маневра;

- устройство уширений на подъездах к пересечениям, позволяет сделать маневр поворота более безопасным и удобным.

- канализование движения, позволяет разделить транспортные потоки вблизи перекрестка с помощью технического обустройства по траектории наиболее благоприятной с точки зрения безопасности маневрирования. Канализование движения облегчает ориентировку водителей на сложных пересечениях или в местах, где лишняя площадь приводит к хаотичности движения из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта (реализуется посредством светофорных объектов типа Т.1 (см. п. 4.10) и разделением движения дорожной разметкой по полосам).

Запланированные мероприятия позволят повысить безопасность дорожного движения на территории городского округа.

#### **4.15 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения**

Правила применения специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме и имеющих функции фото- и видеозаписи, предназначенных для обеспечения контроля за дорожным движением, в том числе для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения устанавливаются в соответствии с п. 6, 7 ГОСТ Р 57145–2016.

В соответствии с пунктом 75 приказа МВД РФ от 23 августа 2017 года №664 «Об утверждении административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», основанием для осуществления надзора за дорожным движением с использованием средств автоматической фиксации является решение руководителя подразделения Госавтоинспекции территориального органа МВД России на региональном уровне о применении таких технических средств.

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходным данным о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и по результатам анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее по тексту – ДТП), на участках автомобильных дорог с высокой вероятностью возникновения ДТП. На практике подтверждено, что данный вид мероприятий, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (далее по тексту – ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, предусмотренных 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица, совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

На момент разработки КСОДД, в соответствии с результатами натурного обследования установлено, что в границах городского округа стационарные аппаратно-программные комплексы, осуществляющие автоматическую фото-видеофиксацию нарушений ПДД установлены в количестве 17 единиц.

На основании результатов обследования, проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа причин и условий возникновения ДТП, обследования параметров и условий дорожного движения установка дополнительных стационарных камер фото- и видеофиксации нарушения ПДД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения требуется установка по следующим адресам:

ул. Октября, д. 8 (вблизи пешеходного перехода к МЦД Реутов-1) (координаты: N55°45'04.2173" E37°51'24.3716") – установка камеры фото-видео фиксации превышения допустимой скорости дорожного движения (на основании п.п. 5.1 п. 5 ГОСТ Р 57145-2016);

пересечение ул. Новая – ул. Ленина (N55°45'28.6952" E37°51'22.7712") – установка камеры фото-видео фиксации проезда на красный свет и пересечения/заезда на стоп-линию перед светофором типа Т.1 (на основании п.п. 5.1 п. 5 ГОСТ Р 57145-2016);

Места размещения планируемых к установке АПК ФВФ нарушений ПДД представлены на рисунке 4.15.1.



Рисунок 4.15.1 – Места размещения планируемых к установке АПК ФВФ нарушений ПДД

## **5 Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД и источники такого финансирования**

По итогам разработки и обоснования мероприятий по ОДД в таблице 5.1.1 сформирован их сводный перечень работ, в виде Программы взаимоувязанных мероприятий Комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Реутов на период до 2040 года, установлена очередность реализации мероприятий по периодам планирования (на кратко-, средне- и долгосрочную перспективы), а также проведена оценка объемов их финансирования, которая включает расчет стоимости их реализации, в том числе стоимость проектно-изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием источников их финансирования.

Сметная стоимость Программы мероприятий сформирована на основании имеющихся финансовых показателей целевых программ, укрупненных нормативов цены строительства в сфере автомобильных дорог и конструктивных элементов, а также с использованием сметных показателей проектов-аналогов. Сметная стоимость мероприятий, рассчитанная с использованием укрупненных нормативов и определенная расчетным путем по проектам-аналогам, приведена в ценах 2024 года.

При оценке стоимости необходимых проектных работ использовались следующие нормативные документы:

- Справочник базовых цен на инженерно-геологические и инженерно-экологические изыскания для строительства;
- Справочник базовых цен на проектные работы для строительства;
- Справочник базовых цен на инженерные изыскания для строительства. Инженерно-геодезические изыскания.

В справочных показателях стоимости учтены следующие виды затрат:

- затраты на строительство объектов капитального строительства, отвечающих градостроительным и объемно-планировочным требованиям, предъявляемым к современным объектам повторно применяемого проектирования (типовая проектная документация), а также затраты на строительство индивидуальных зданий и сооружений, запроектированных с применением типовых (повторно применяемых) конструктивных решений;

- затраты, предусмотренные действующими нормативными документами в сфере ценообразования для выполнения работ при строительстве объекта в нормальных (стандартных) условиях, не осложненных внешними факторами;

- затраты на приобретение строительных материалов и оборудования;
- затраты на оплату труда рабочих и эксплуатацию строительных машин;
- накладные расходы и сметную прибыль;
- затраты на строительство временных зданий и сооружений;
- дополнительные затраты на производство работ в зимнее время;
- затраты, связанные с получением заказчиком и проектной организацией исходных данных, технических условий на проектирование, проведение необходимых согласований по проектным решениям;
- расходы на страхование (в том числе строительных рисков);
- затраты на проектно-изыскательские работы и экспертизу проекта;
- содержание службы заказчика строительства и строительный контроль;
- резерв средств на непредвиденные работы и затраты.

Оценка финансовой потребности рассчитана укрупненно и подлежит более точной оценке после разработки проектно-сметной документации на каждое из мероприятий КСОДД.

Таблицы 5.1 – Сводная Программа мероприятий с указанием источников и объемов финансирования

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах на 2024 год, тыс. рублей		
			2026-2030	2031-2035	2036-2040
<b>Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий</b>					
Капитальный ремонт и ремонт существующих автомобильных дорог местного значения общего пользования	2026-2040	Всего:	337350,3	269880,2	202410,2
		Местный бюджет	141687,1	113349,7	85012,3
		Региональный бюджет	195663,2	156530,5	117397,9
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2026-2030	Всего:	2323,6	0,0	0,0
		Местный бюджет	636,7	0,0	0,0
		Региональный бюджет	1686,9	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</b>					
Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости», установка и обустройство искусственных неровностей	2026-2030	Всего:	1036,2	0,0	0,0
		Местный бюджет	1036,2	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств</b>					
Обустройство остановочных пунктов общественного транспорта (установка павильонов, устройство посадочной и остановочной площадок, дорожных знаков и нанесение разметки)	2026-2030	Всего:	8357,4	0,0	0,0
		Местный бюджет	8357,4	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по организации пропуска транзитных и грузовых транспортных средств</b>					
Установка дорожных знаков, регулирующих движение грузовых транспортных средств	2026-2030	Всего:	11,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	11,0	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

<b>Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям</b>					
Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	2026-2030	Всего:	1268,8	0,0	0,0
		Местный бюджет	1078,4	0,0	0,0
		Региональный бюджет	190,3	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов</b>					
Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек	2026-2040	Всего:	6720,0	7560,0	8480,0
		Местный бюджет	6720,0	7560,0	8480,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Обустройство пешеходного перехода (нанесение ДР 1.14.2, установка ДЗ 5.19.1 – 5.19.2)	2026-2030	Всего:	270,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	270,0	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Установка светофорного объекта с табло вызова пешехода (ТВП)	2026-2030	Всего:	1627,8	0,0	0,0
		Местный бюджет	1220,9	0,0	0,0
		Региональный бюджет	407,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Строительство велодорожек (устройство АБ покрытия, освещения и установка технических средств ОДД (ДЗ 4.4.1, 4.4.2)	2026-2040	Всего:	25263,8	21630,8	18357,3
		Местный бюджет	18947,8	16223,1	13768,0
		Региональный бюджет	6315,9	5407,7	4589,3
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по введению светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог</b>					
Установка светофорных объектов типа Т.1	2026-2030	Всего:	3780,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	3780,0	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

<b>Мероприятия по развитию парковочного пространства</b>					
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств посредством устройства асфальтобетонного покрытия и установки ТС ОДД согласно ГОСТ Р 52289-2019	2026-2030	Всего:	8580,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	7464,6	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	1115,4	0,0	0,0
<b>Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации</b>					
Установка стационарных АПК фото- и видеофиксации нарушения ПДД	2026-2030	Всего:	7901,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	7901,0	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>ИТОГО:</b>	<b>2026-2040</b>	<b>Всего:</b>	<b>404489,8</b>	<b>299071,0</b>	<b>229247,5</b>
		<b>Местный бюджет</b>	<b>199111,1</b>	<b>137132,8</b>	<b>107260,2</b>
		<b>Региональный бюджет</b>	<b>204263,3</b>	<b>161938,2</b>	<b>121987,2</b>
		<b>Федеральный бюджет</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
		<b>Внебюджетные источники</b>	<b>1115,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

Таблица 5.2 – Укрупненный расчет стоимости мероприятий по повышению пропускной способности автомобильных дорог и обеспечению транспортной связанности территорий

№ п/п	Наименование объекта	Протяженность, км	Вид мероприятия	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
1	ул. Строителей от ул. Новая до ул. Победы	1,11	капитальный ремонт	43447,80	2026
2	ул. Новая от ул. Комсомольская до ул. Ленина	0,63	капитальный ремонт	36876,40	2026
3	ул. Комсомольская от ул. Новая до ул. Лесная	0,45	капитальный ремонт	14018,60	2026
4	ул. Ашхабадская от ул. Дзержинского до ул. Победы	0,74	капитальный ремонт	32868,60	2026
5	ул. Юрия Гагарина от ул. Победы до ул. Парковая	1,07	капитальный ремонт	49155,00	2026
6	ул. Лесная от ул. Строителей до ул. Ленина	0,56	капитальный ремонт	18177,20	2026
7	ул. 7-я Верхняя Линия от ул. Транспортная до пер. Безымянный	0,23	капитальный ремонт	6380,00	2026
8	ул. Некрасова от съезда в районе д. 2 до д. 12	0,58	ремонт	16521,56	2026
9	ул. Октября от ул. Молодежная до ул. Южная	0,87	ремонт	36906,45	2026
10	пр-д. Юбилейный от пр-т. Юбилейный до ул. Октября	0,30	ремонт	4528,53	2027
11	пр-д. Солнечный от пр-т. Юбилейный до ул. Октября	0,30	ремонт	4528,53	2027
12	пр-д. Садовый от пр-т. Мира вдоль ГК до д. 57А	0,29	капитальный ремонт	16995,32	2027
13	ул. Кирова от ул. Лесная до ул. Новая	0,35	ремонт	5207,81	2027
14	п-тр. Мира съезд к ж/д путям от д. 30к1 до вл. 34	0,25	ремонт	3773,78	2028
15	ул. Профсоюзная от ул. Никольская до ул. Транспортная	0,40	ремонт	6038,04	2028
16	ул. Фабричная от д. 4а до д. 11	0,29	ремонт	4377,58	2029
17	ул. Фабричная от д. 11 до ул. Транспортная	0,23	ремонт	3471,88	2029
18	ул. им. Головашкина от ул. Некрасова до пр-д. Садовый	0,32	ремонт	6494,76	2029
19	ул. Строителей от ул. Лесная до пр-т. Победы	0,59	ремонт	11974,72	2030
20	ул. Советская от д. 11 до д. 23	0,25	ремонт	5074,03	2030
21	ул. Юрия Гагарина от ул. Победы до пр-т. Мира	0,12	ремонт	2415,24	2030
22	ул. Победы от ул. Ленина до пр-т. Мира	0,40	ремонт	8118,45	2030
Итого:		10,32		337350,28	

Таблица 5.3 – Укрупненный расчет стоимости мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов

№ п/п	Наименование объекта	Протяженность участка, км	Объем работ, м2	Стоимость, тыс.руб	в т.ч. ПИР, тыс. руб	Период реализации
1	пр-т. Мира от д. 26а до д. 30 (четная сторона)	0,24	360	753,6	27,9	2026-2030
2	ул. 7-я Верхняя Линия от ул. Транспортная до д. 5А (нечетная сторона)	0,13	195	408,2	15,1	2026
3	ул. Ленина от ул. Дзержинского до пр-д. Больничный	0,225	337,5	706,5	26,1	2028
4	ул. Дзержинского от д. 2а (четная сторона)	0,02	30	62,8	2,3	2026
5	ул. Дзержинского от д. 5В до пешеходного перехода (нечетная сторона)	0,03	45	94,2	3,5	2026-2030
6	ул. Заводская вдоль д. 24 к ул. Транспортная (четная сторона)	0,08	120	251,2	9,3	2026-2030
7	пер. Транспортный к Ш1 напротив стр. 1Д	0,015	22,5	47,1	1,7	2026
Итого:		0,74	1110,0	2323,6	85,9732	

Таблица 5.4 – Укрупненный расчет стоимости мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения велосипедистов

№ п/п	Место дислокации	Протяженность, км	Объем работ, м2	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
1	пр-т. Юбилейный от д. 13 по пр-т. Юбилейный до существующей велодорожки по ул. Южная (нечетная сторона)	0,3	450	1948,3	2026-2030
2	пр-т. Юбилейный от центрального входа в Парк до пр-д. Юбилейный (нечетная сторона)	0,93	1395	4233,7	2026-2030
3	пр-т. Юбилейный от пр-д. Юбилейный до д. 67 по пр-т. Юбилейный (нечетная сторона)	0,47	705	3052,3	2026-2030
4	ул. Транспортная от пр-т. Юбилейный до ул. Октября (нечетная сторона)	0,3	450	1948,3	2026-2030
5	ул. Ленина от ул. Дзержинского до д. 24 по ул. Ленина (четная сторона)	0,83	1245	7689,1	2026-2030
6	ул. Новая от ул. Строителей до ул. Ашхабадская (нечетная сторона)	0,69	1035	6392,2	2026-2030
7	пр-т. Юбилейный от ш. Носовихинское до ул. Южная (четная сторона)	0,59	885	2685,9	2031-2035
8	ул. Октября от пр-д. Юбилейный до ул. Транспортная (четная сторона)	0,745	1117,5	6901,7	2031-2035
9	ул. Октября вдоль Центрального парка (четная сторона)	0,2	300	1852,8	2031-2035

№ п/п	Место дислокации	Протяженность, км	Объем работ, м2	Стоимость, тыс.руб	Период реализации
10	ул. Комсомольская от ул. Новая до ул. Дзержинская (нечетная сторона)	0,5	750	4632,0	2031-2035
11	ул. Дзержинского от ул. Комсомольская до д. 1а по ул. Ленина (нечетная сторона)	0,6	900	5558,4	2031-2035
12	ул. Молодежная от д. 8 по ул. Молодежная до ул. Октября (четная сторона)	0,37	555	1684,4	2036-2040
13	ул. Октября от ул. Молодежная до д. 5б по ул. Октября (четная сторона)	0,4	600	1820,9	2036-2040
14	ул. Октября от перехватывающей парковки до ул. Южная (четная сторона)	0,21	315	956,0	2036-2040
15	ул. Академика Челомея от ул. Октября до д. 12а по ул. Академика Челомея (четная сторона)	0,56	840	5187,8	2036-2040
16	ул. Строителей от ул. Победы до ул. Новая (нечетная сторона)	0,94	1410	8708,2	2036-2040
Итого:		8,635	12952,5	65251,8656	

Таблица 5.5 – Укрупненный расчет стоимости мероприятий по развитию парковочного пространства

№ п/п	Место дислокации	Тип парковки / схема размещения ТС	Вид парковки	Кол-во М-М	Стоимость тыс.руб	Период реализации
1	пр-д. Больничный на участке от въезда на территорию ГБУЗ МО "РКБ" до корпуса 2А	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 45 градусов	общего пользования	25	739,0	2026-2030
2	пр-т. Юбилейный, д. 29	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 60 градусов	общего пользования	18	532,1	2026-2030
3	ул. Победы, д. 2	увеличение существующей плоскостной наземной парковки/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 90 градусов	общего пользования	38	1356,2	2026-2030
4	пр-т. Мира, д. 2 (вблизи д/с №9 Светлячок)	плоскостная наземная парковка/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 90 градусов	общего пользования	44	1570,4	2026-2030
5	пр-т. Мира, д. 10	плоскостная наземная парковка/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 90 градусов	общего пользования	18	642,4	2026-2030
6	пр-т. Мира, д. 9	плоскостная наземная парковка/обособленное парковочное пространство/ под углом 90 градусов	общего пользования	15	535,4	2026-2030

№ п/п	Место дислокации	Тип парковки / схема размещения ТС	Вид парковки	Кол-во М-М	Стоимость тыс.руб	Период реализации
7	ул. Советская, д. 14а (противоположная сторона)	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 60 градусов	общего пользования	20	591,2	2026-2030
8	ул. Советская, д. 14а (противоположная сторона)	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 60 градусов	общего пользования	22	650,3	2026-2030
9	ул. Советская, д. 27	плоскостная наземная парковка/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 60 градусов	общего пользования	20	713,8	2026-2030
10	ул. Г.И. Котовского, д. 7	плоскостная наземная парковка/парковочный карман/ под углом 60 градусов	общего пользования	15	535,4	2026-2030
11	пр-т. Мира, д. 47	увеличение существующей плоскостной наземной парковки/обособленное парковочное пространство/ в два ряда противоположно друг другу под углом 90 градусов	общего пользования	20	713,8	2026-2030
12	ул. Строителей между МКД по адресу: ул. Строителей д. 7 и ул. Строителей д. 5	наземная 4-х этажная автостоянка открытого типа (многоуровневый паркинг)	общего пользования	126	н/д	не определен
13	на пересечении ул. Ленина - ул. Дзержинского вблизи МКД по адресу: ул. Ленина д. 4	наземная 3-х этажная автостоянка открытого типа (многоуровневый паркинг)	общего пользования	108	н/д	не определен
14	ул. Новая между МКД по адресу: ул. Новая д. 19 и ул. Ашхабадская д. 33	наземная 6-ти этажная автостоянка открытого типа (многоуровневый паркинг) с реорганизацией существующей плоскостной наземной парковки	общего пользования	167	н/д	не определен
Итого:				656	8580,0	

Таблица 5.6 – Укрупненный расчет стоимости прочих мероприятий по обустройству УДС

№ п/п	Вид мероприятия	Объем, шт.	Стоимость, тыс. руб/шт.	Стоимость, тыс. руб	Период реализации
1	Установка знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	12	11,10	133,20	2026-2030
2	Обустройство искусственных дорожных неровностей и искусственных дорожных неровностей, совмещенных с пешеходным переходом (укладка АБ покрытия, установка ДЗ 5.19 и 5.20, нанесение дорожной разметки 1.14.1)	21	43,00	903,00	2026-2030
3	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»	1	11,00	11,00	2026-2030

№ п/п	Вид мероприятия	Объем, шт.	Стоимость, тыс. руб/шт.	Стоимость, тыс. руб	Период реализации
4	Установка светофоров типа Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	7	181,25	1268,75	2026-2030
5	Установка светофорного объекта с табло вызова пешехода (ТВП)	2	813,90	1627,80	2026-2030
6	Обустройство пешеходных переходов (нанесение дорожной разметки 1.14.1 - 1.14.2, установка ДЗ 5.19.1 - 5.1.9.2)	12	22,50	270,0	2026-2030
7	Установка светофорного объекта типа Т.1	2	1890,00	3780,00	2026-2030
8	Установка стационарных АПК фото- и видеофиксации нарушения ПДД	2	3950,50	7901,00	2026-2030
9	Установка знака 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»	32	11,20	358,40	2026-2030
10	Установка автобусных павильонов	16	355,00	5680,00	2026-2030
11	Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	16	84,00	1344,00	2026-2030
12	Организация остановочных площадок на остановках общественного транспорта	15	65,00	975,00	2026-2030
Итого:				24252,15	

## **6 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения**

Оценка предлагаемого к реализации варианта осуществлялась на основе сравнения показателей эффективности с базовым вариантом, за который приняты существующее состояние ОДД на расчетный срок без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий.

Транспортный эффект от реализации предлагаемых мероприятий должен выражаться в сокращении уровня загрузки автомобильных дорог, что обеспечит сокращение затрат времени в пути, снижение транспортно-эксплуатационных затрат и повышение уровня обслуживания дорожного движения, а также в снижении риска возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Результатом моделирования развития транспортной ситуации, стала разработка двух вариантов проектирования, дающих представление об изменении дорожной ситуации на различных этапах внедрения мероприятий.

В результате анализа прогнозируемых величин можно видеть, что назначенные мероприятия позволяют стабилизировать ситуацию и выйти на положительную динамику уже в середине рассматриваемого периода, и к 2040 года позволят сохранить существующие уровни загрузки, обеспечить требуемые уровни обслуживания и безопасности дорожного движения, несмотря на прогнозируемый рост транспортной подвижности населения.

На рисунках 6.1.1 – 6.1.4 представлены картограммы распределения интенсивностей транспортных потоков по сети дорог на городского округа Реутов на 2025 и 2040 годы.

Анализ данных, полученных в результате моделирования, позволяет сделать вывод о том, что пропускная способность автомобильных дорог имеет значительный резерв. Запланированные на расчётный срок мероприятия по строительству, ремонту и устройству дорожных объектов позволят избежать возможных проблем на дорожной сети с учетом растущих потребностей населения и прогнозируемого уровня автомобилизации.



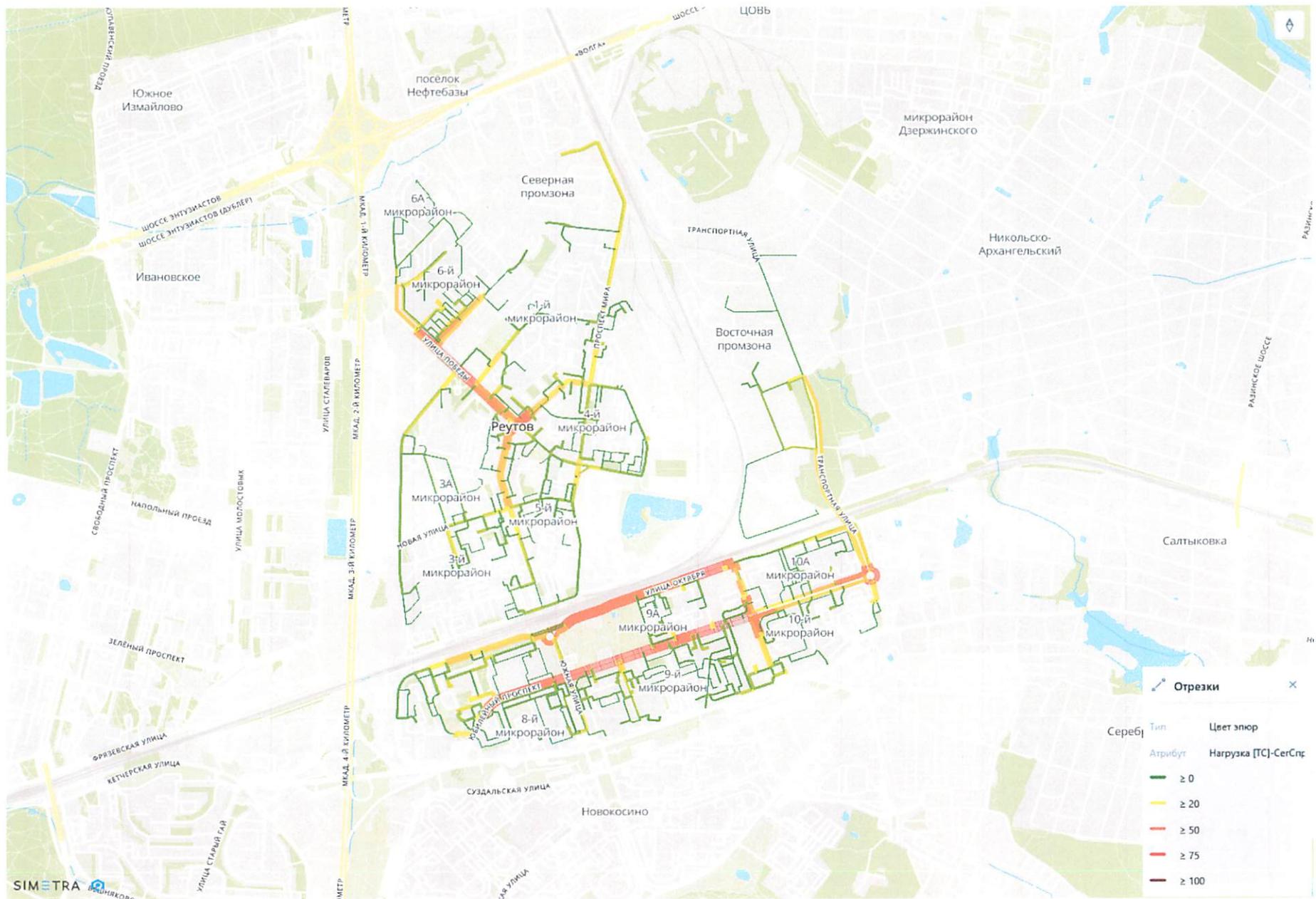


Рисунок 6.1.2 – Картограмма распределения нагрузки на УДС ГО Реутов на 2025 год

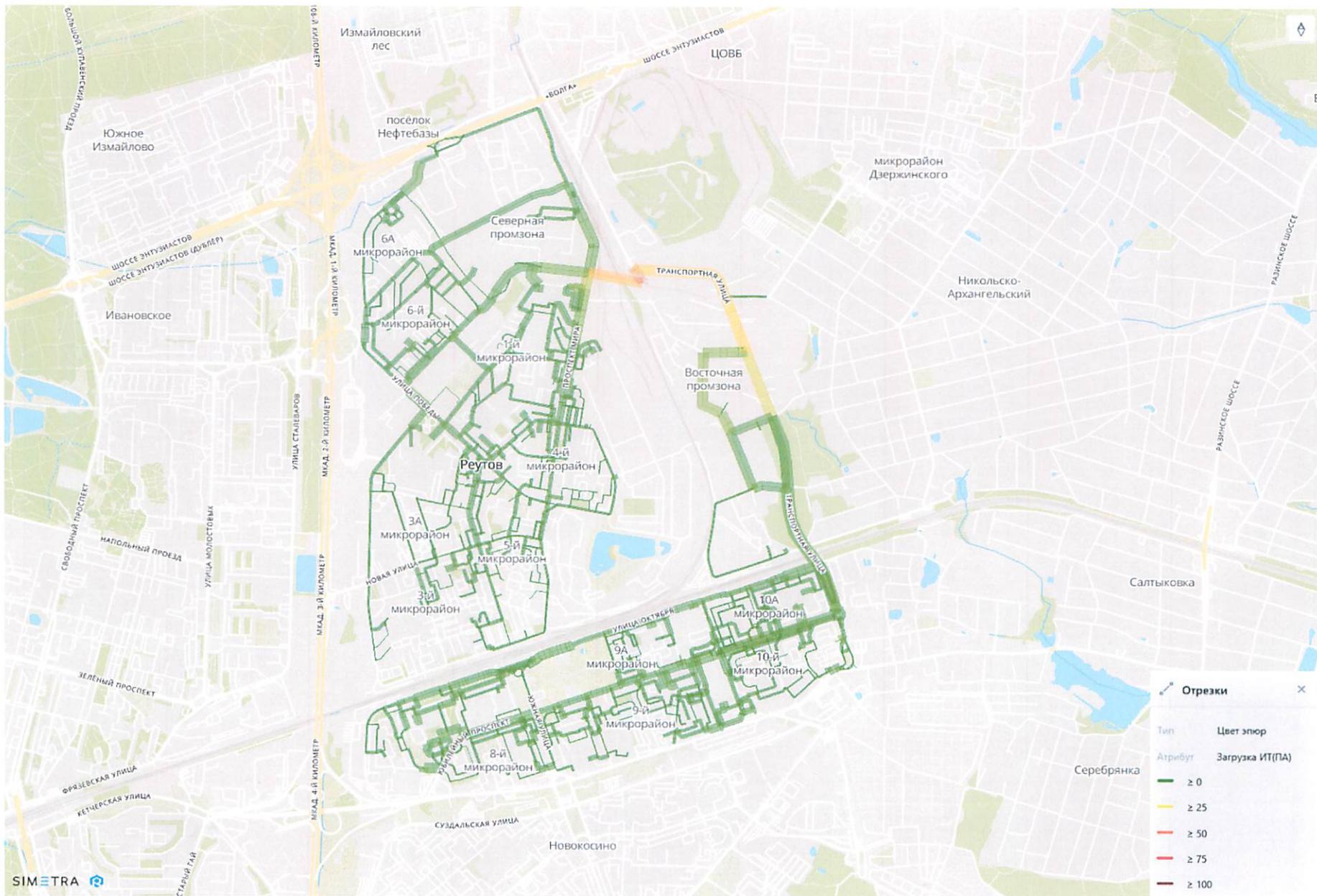


Рисунок 6.1.3 – Картограмма распределения загрузки УДС ГО Реутов на 2040 год

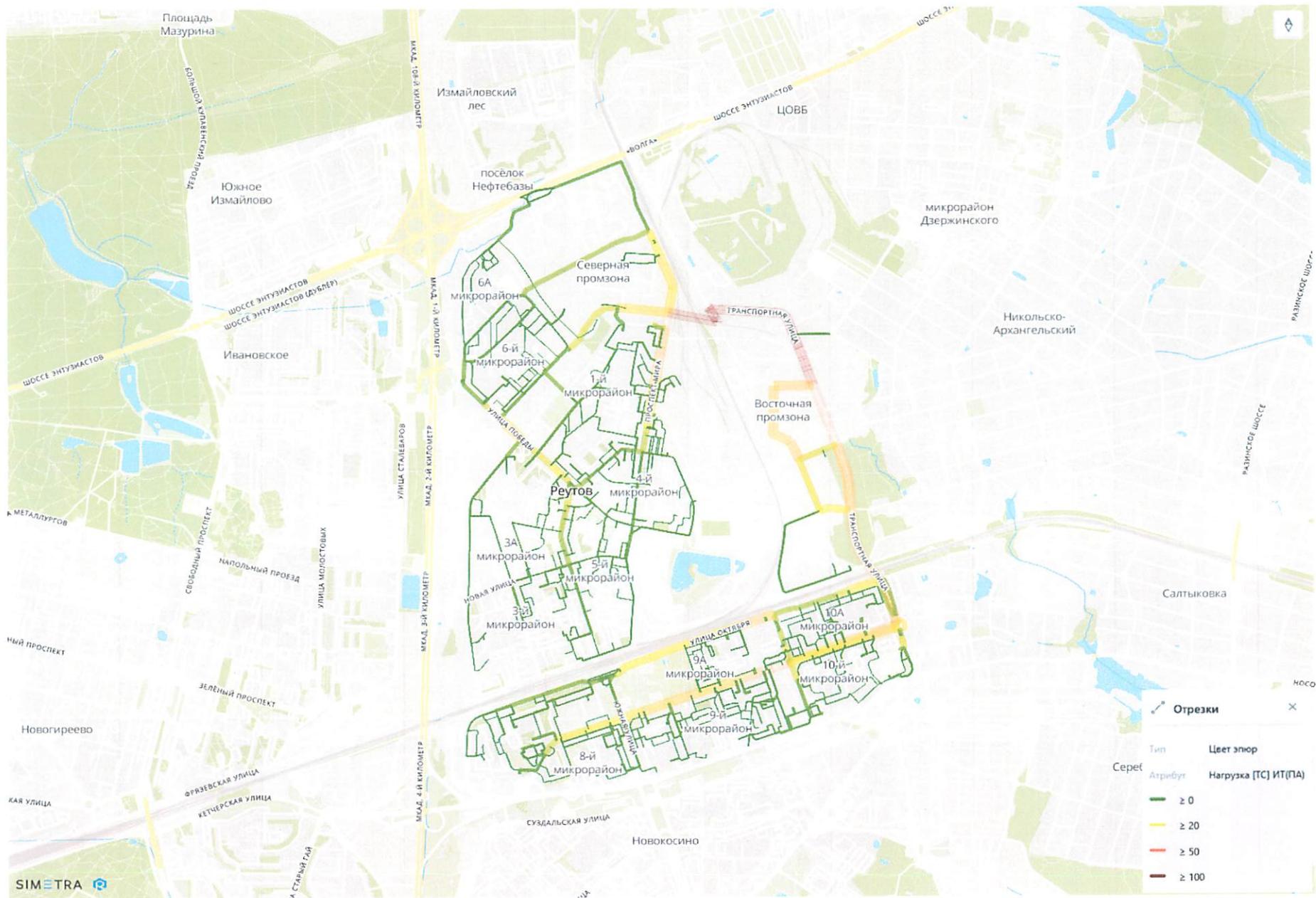


Рисунок 6.1.4 – Картограмма распределения нагрузки на УДС ГО Реутов на 2040 год

## 6.1 Прогноз основных показателей безопасности дорожного движения

Производя оценку прогнозных значений, следует отметить, что показатели безопасности дорожного движения имеют преимущественно стохастическую природу, в связи с чем, очень сложно достоверно прогнозировать их изменение на отдаленные периоды. Особенно это касается данных по количеству погибших, содержащих относительно малые объемы выборки. При этом, подразумевается, что все мероприятия по организации дорожного движения, проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры будут выполняться в соответствии с графиком, предусмотренным настоящей программой.

Данные по количеству погибших не характеризуются стабильностью значений, однако за счет реализации мероприятий по дополнительному техническому оснащению пересечений и примыканий автомобильных дорог, системному обустройству участков улично-дорожной сети пешеходными ограждениями, обустройству нерегулируемых пешеходных переходов освещением, искусственными дорожными неровностями, системами светового оповещения, дорожными знаками с внутренним освещением и светодиодной индикацией, а также устройствами дополнительного освещения, предполагается значительное сокращение числа дорожно-транспортных происшествий уже к 2028 г., что, в свою очередь, позволит понизить показатель социального риска до уровня целевых показателей в рамках национальных проектов. Сводные прогнозные показатели, с разбивкой по годам представлены в таблице 6.1.1.

Таблица 6.1.1 – Прогнозные показатели безопасности дорожного движения

Наименование показателя/критерия		2026–2030	2031–2035	2036–2040
1	Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети, шт.	0	0	0
2	Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. человек, чел.	1	0	0
3	Показатель, характеризующий тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий, %	5,0	5,0	5,0

При расчёте показателя социального риска использовались прогнозные значения, полученные на основе статистических данных по оценке численности населения Управления Федеральной службы государственной статистики по г. Москве и Московской области в период с 2014 по 2024 год. Прогноз делался из наилучшего «инерционного» сценария развития, предполагающего сохранение текущих трендов естественного движения и миграционного оттока.

## 6.2 Прогноз параметров, характеризующих дорожное движение

Модели спроса на транспорт, полученные в результате математического моделирования, описывают качественно и количественно перемещения и учитывают: причины возникновения ТП, выбор цели ТП, выбор ТС и выбор пути. Конечной целью разработки транспортной модели является возможность построения качественных обоснованных прогнозов развития транспортной ситуации с учетом внесения различных факторов, влияющих на транспортную инфраструктуру и изменение социально-экономического развития региона.

Оценка предлагаемого к реализации варианта осуществлялась на основе сравнения показателей эффективности с базовым вариантом, за который приняты существующее состояние ОДД на расчетный срок без реализации предлагаемых в рамках КСОДД мероприятий.

С целью определения перспективного увеличения и перераспределения потока легкового транспорта по сети учитывались мероприятия по строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры на расчетные сроки. Обработка информации осуществлялась по средствам создания в модели дополнительных сценариев с вводом вариантов развития перспективной сети.

В качестве основных атрибутов, характеризующих транспортную модель на расчетный период до 2038 года, учитываются также: повышение уровня автомобилизации, развитие жилой застройки, строительство и организации новых производств, сопровождающиеся увеличением новых рабочих мест. В рамках каждого из сценариев производились модификации элементов транспортного графа, оказывающие наиболее значимое воздействие на транспортно-эксплуатационные показатели улично-дорожной сети рассматриваемой зоны моделирования.

Результатом моделирования развития транспортной ситуации, стала разработка двух вариантов проектирования, дающих представление об изменении дорожной ситуации на различных этапах внедрения мероприятий. По каждому из вариантов определены параметры дорожного движения. Следует учитывать, что на данном этапе итоговые целевые показатели представлены усредненными значениями, определенными исходя из обобщенных результатов транспортного моделирования в рамках частной концепции КСОДД, результаты анализа приведены в таблице 6.2.1.

Таблица 6.2.1 – Прогноз состояния транспортной ситуации при реализации проектных решений

№	Наименование целевого показателя (индикатора)	2025 (факт)	Периоды реализации		
			2026–2030	2031–2035	2036–2040
1	Средняя скорость движения транспортных средств по сети, км/ч	30,3	29,0	31,0	40,0
2	Средняя плотность движения по сети, авт./км	74,5	75,1	70,2	65,0

Оценка заполняемости парковочного пространства, включая анализ зафиксированных мест остановки и стоянки автомобилей непосредственно на проезжей части или обочине, показала отсутствие массовой потребности в данной услуге на большей части территории. Наличие доступного пространства по УДС, позволяет говорить о высоком уровне обеспеченности территории парковочным пространством. Вместе с тем, в рамках КСОДД прогнозируется устройство дополнительных машино-мест согласно таблице 6.2.2.

Таблица 6.2.2 – Прогноз развития парковочного пространства

№	Наименование целевого показателя (индикатора)	2025 г.	Периоды реализации					
			2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.	2031 – 2040 гг.
1	Общее количество парковочных мест, машиномест	39000	39043	39125	39158	39200	39255	39656
2	Количество дополнительно проектируемых парковочных мест, машиномест	-	43	82	33	42	55	401

Как и предполагалось на стадии разработки вариантов, в случае применения комплексного подхода по изменению дорожно-транспортной ситуации, в развитии транспортной инфраструктуры происходит улучшение основных показателей.

В результате анализа прогнозируемых величин можно видеть, что назначенные мероприятия позволяют стабилизировать ситуацию и выйти на положительную динамику уже в середине рассматриваемого периода, а к 2040 году значительно улучшить транспортную ситуацию, обеспечить требуемые уровни обслуживания и безопасности дорожного движения, несмотря на прогнозируемый рост транспортной подвижности населения.

### 6.3 Прогноз параметров, эффективности организации дорожного движения

К основным параметрам эффективности, характеризующим потерю времени (задержку) в движении транспортных средств и (или) пешеходов, относятся:

- средней задержкой транспортных средств в движении на участке дороги;
- временным индексом, выражающим удельные потери времени транспортного средства на единицу времени движения транспортного средства;
- уровнем обслуживания дорожного движения, представляющим собой показатель, выражающий отношение средней скорости движения транспортных средств к скорости транспортных средств в условиях свободного движения, согласно приложению;
- показателем перегруженности дорог, выражающим долю времени, в течение которого на участке дороги сохраняются условия движения, соответствующие неудовлетворительному уровню обслуживания дорожного движения;
- буферным индексом, отражающим удельные дополнительные затраты времени движения транспортного средства, обусловленные непредсказуемостью условий движения и рассчитываемым как отношение времени движения по участку дороги к среднему времени движения по этому участку дороги, которое не превышает 85 процентов обследованных проездов транспортных средств по этому участку дороги. Сравнительные параметры приведены в таблице 6.3.1.

Таблица 6.3.1 – Сравнительные показатели эффективности организации дорожного движения

№	Наименование целевого показателя (индикатора)	2025 (факт)	Периоды реализации		
			2026–2030	2031–2035	2036–2040
1	Средняя задержка транспортных средств в движении, сек	14,52	14,86	13,68	13,17
2	Среднее время в пути, мин.	28 мин 30 сек	32 мин	29 мин 15 сек	24 мин
3	Временной индекс	1,19	1,20	1,17	1,14
4	Уровень обслуживания дорожного движения	В	В	В	В
5	Показатель перегруженности дорог	0,068	0,07	0,054	0,031
6	Буферный индекс	0,25	0,26	0,22	0,2

#### 6.4 Прогноз негативного воздействия транспортной инфраструктуры на окружающую среду и здоровье населения

Транспорт является основным источником загрязнения атмосферного воздуха на территории муниципального образования. В условиях увеличения численности населения и уровня автомобилизации это может спровоцировать увеличение экологической нагрузки со стороны автомобильного транспорта.

Задачами транспортной инфраструктуры в области снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду являются – сокращение вредного воздействия транспорта на здоровье человека за счет снижения объемов воздействий, выбросов и сбросов, количества отходов на всех видах транспорта, а также мотивация перехода транспортных средств на экологические чистые виды топлива.

Усредненные существующие и прогнозные показатели выбросов вредных веществ приведены в таблице 6.4.1.

Таблица 6.4.1 – Прогноз изменения объемов выброса вредных веществ

№	Наименование целевого показателя (индикатора)	2025 (сущ)	Периоды реализации		
			2026–2030	2031–2035	2036–2040
1	Масса выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников на дорожной сети, тонн/год	13047,53	13322,30	13207,96	13508,26
2	Эмиссия CO (г/час)	8056,13	8173,27	8215,16	8402,14
3	Эмиссия NO (г/час)	2455,45	2641,3	2492,49	2511,06
4	Эмиссия NO <sub>2</sub> (г/час)	3784,74	3877,58	3848,34	3979,81
	Эмиссия CH <sub>4</sub> (г/час)	598,12	515,95	521,59	527,38

Основное сдерживание роста уровня выбросов ожидается в среднесрочный период, за счет окончания проведения ремонтных работ и локально–реконструкционных мероприятий (оптимизации светофоров, регулировании скоростного режима, организации парковочного пространства и т.д.), запланированных на первую очередь, что как следствие приводит к снижению уровня задержки и простоя. При этом, в последнем период происходит неизбежный рост показателя, за счет увеличения общей протяженности корреспонденций (строительство новых дорог) и количества транспорта участвующего в перемещениях.

Реализация мероприятий Программы направлена в первую очередь на сокращение существующего уровня выбросов, а также предотвращения возможного их возрастания и минимизации экологического ущерба.

*Социально–экономическая эффективность* – соотношение социального эффекта, который может быть измерен в денежном выражении, и стоимости затраченных ресурсов.

При расчете социально-экономической эффективности в качестве денежных оттоков для каждого шага расчетного периода определяются затраты, связанные с реализацией планируемых мероприятий, в том числе:

- капитальные вложения в строительство (реконструкцию, капитальный ремонт) предлагаемых объектов транспортной инфраструктуры с распределением их по годам;
- затраты на ремонт и капитальный ремонт предлагаемых объектов в соответствии с принятой нормативной или расчетной периодичностью их выполнения;
- ежегодные затраты на содержание в соответствии с принятым нормативным или расчетным уровнем его содержания.

Основными выгодами (эффектами) от развития транспортной инфраструктуры для населения выделены:

- сокращение себестоимости поездок или транспортно-эксплуатационных расходов на поездки. В случае реализации всех предлагаемых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры улучшатся условия передвижения по сети автомобильных дорог, сократится время простоев в транспортных заторах, снизится перепробег, что будет способствовать снижению транспортно-эксплуатационных расходов на поездку;
- сокращение времени в пути. В случае реализации всех предлагаемых мероприятий сократится среднее время поездок (время в пути) пользователей;
- снижение потерь от ДТП. Реализация предлагаемых мероприятий будет способствовать улучшению условий движения и повышению БДД;
- снижение экологического ущерба. В случае реализации программных мероприятий сократится число выбросов от автомобилей в атмосферу и улучшится экологическая обстановка в городе.

Для расчета расходов на эксплуатацию и содержание автомобильного транспорта были использованы показатели удельного расхода топлива на 100 км пробега для различных видов транспортных средств и цены 1 литра топлива. Затраты на содержание и эксплуатацию автомобиля (за исключением затрат на ГСМ) принимают на уровне 20–25% в суммарных транспортно-эксплуатационных затратах и учитывают соответствующим поправочным коэффициентом.

Эффект от снижения экологического ущерба от передвижных источников рассчитывается исходя из количества топлива, израсходованного передвижным источником за отчетный период, и нормативов платы за выбросы. Расчет платы за выбросы загрязняющих веществ в атмосферу выполняется на основании ГОСТ Р 56162–2019 «Метод расчета количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферу потоками автотранспортных средств на автомобильных дорогах разной категории».

Для оценки эффективности проектов используются следующие основные показатели эффективности инвестиционных проектов: интегральный эффект или чистый дисконтируемый доход, индекс доходности инвестиций, внутренняя норма доходности и срок окупаемости.

Так, расчеты, выполненные согласно действующим методическим рекомендациям, показали, что срок окупаемости данного проекта 12 лет 8 месяцев, при этом чистый дисконтированный доход составит порядка 57 752,198 тыс. рублей.

Предварительная оценка показателей эффективности реализации мероприятий КСОДД показала, что реализация данного проекта удовлетворяет требованиям, предъявляемым к объектам, финансирование которых осуществляется из государственного бюджета.

## **6.5 Ожидаемый эффект от внедрения мероприятий по организации дорожного движения**

Оценка эффективности и результативности КСОДД представляет собой совокупность показателей оценки фактической эффективности в процессе и по итогам реализации программы, характеризующих успешность ее выполнения в экономической, социальной и экологической сферах. Эффективность и результативность программы оцениваются с учетом объема ресурсов, направленных на реализацию мероприятий, и возможных рисков.

Оценка эффективности реализации КСОДД производится ежегодно и обеспечивается мониторингом результатов ее реализации в целях уточнения степени решения задач и выполнения мероприятий программы.

Для оценки эффективности реализации программы используются показатели (критерии) эффективности, которые отражают выполнение мероприятий программы.

Оценка эффективности реализации программы производится путем сравнения фактически достигнутых показателей за соответствующий год с утвержденными значениями показателей (критериев).

Основными параметрами интегральной оценки эффективности мероприятий предлагаемого к реализации варианта развития транспортной инфраструктуры являются время в пути и распределение средней скорости. Также для оценки эффективности использовались такие показатели как вероятность возникновения ДТП, экологическая нагрузка на окружающую среду и доступность объектов транспортной инфраструктуры.

В частности, ожидается сокращение количества ДТП на 25%, средней задержки ТС на 9,3% от значений на год разработки КСОДД.

За счет проведения запланированных мероприятий, связанных с совершенствованием схемы организации дорожного движения, строительством, ремонтом и содержанием автомобильных дорог, и как следствие сокращением задержек транспортных средств, ожидается незначительный рост удельного уровня выброса вредных веществ автомобильным транспортом, который с учётом прогнозируемого роста интенсивности движения в долгосрочной перспективе составит не более 5%. Как отмечалось выше, с целью предотвращения роста количества выбросов, органам государственной власти необходимо способствовать активному развитию экологически чистых видов транспорта, и развитию систем общественного транспорта.

Расчет социально-экономического эффекта выполнен с использованием положений:

– Методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 года №1512 «Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот»;

– ОДМ 218.4.023–2015 «Методические рекомендации по оценке эффективности строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог»

– ОДМ 218.4.005–2010 «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах».

При оценке эффективности инвестиций в дорожные проекты следует различать следующие ее виды: общественную, коммерческую и бюджетную. Общественная эффективность характеризует социально-экономические последствия осуществления проекта для общества в целом, коммерческая – его финансовые последствия для

конкретных участников (инвесторов) и бюджетная – финансовые последствия проекта для федерального, регионального или местного бюджета.

С учетом значительного числа рассматриваемых мероприятий, планируемых до 2040 года, и различных сроков их реализации для всего перечня мероприятий была произведена комплексная оценка социально–экономических эффектов.

Исходными данными для расчета эффекта от реализации мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры являются расчетные показатели, полученные в результате разработки математической транспортной модели городского округа Реутов на соответствующие расчетные сроки:

- средняя скорость передвижения на индивидуальном автомобиле;
- среднесуточный объем корреспонденций;
- масса выбросов вредных веществ от автотранспорта.

*Общий эффект от реализации мероприятий КСОДД* определяется как сумма эффектов от экономии времени в пути пассажиров и грузов  $MЭ_{вр}^{\circ}$ , повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов  $MЭ_{пб}^{\circ}$  и снижения массы выбросов вредных веществ  $MЭ_{ж}$  по сравнению с базовым сценарием.

$$MЭ = MЭ_{вр}^{\circ} + MЭ_{пб}^{\circ} + MЭ_{ж}$$

При этом, монетизированный эффект от снижения массы от выбросов загрязняющих веществ автомобильным транспортом в атмосферный воздух  $MЭ_{ж}$  определяется как разница между экологическим ущербом от выбросов загрязняющих веществ автомобильным транспортом в атмосферный воздух при реализации базового сценария и при реализации соответствующего сценария за период, соответствующий расчетному сроку КСОДД.

$$MЭ_{ж} = MЭ_{ж}(\text{базовый сценарий}) - MЭ_{ж}(\text{рассматриваемый сценарий})$$

Оценка экологического ущерба рассчитывается с использованием рекомендуемой оценки экологического ущерба на 1 тонну выбросов загрязняющих веществ автомобильным транспортом, приведенной в Приложении 2 Методических рекомендаций по разработке документов транспортного планирования субъектов Российской Федерации (таблица 6.5.1).

Таблица 6.5.1 – Рекомендуемые оценки экологического ущерба на 1 тонну выбросов загрязняющих веществ автомобильным транспортом

Вещество	CO	NOx	НМЛЮС	SO2	Дисперсные частицы (PM)
Ущерб, тыс. руб./тонну	3,084	245,353	36,116	236,154	913,222

Монетизированный эффект экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года определяется по формуле:

$$MЭ_{BP}^{\delta} = \sum_{t=a}^T \frac{MЭ_{BP}^t}{(1+rb)^{(t-n+0.5)}}$$

где, T – последний год реализации инфраструктурного проекта;

t – календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a – первый год реализации инфраструктурного проекта;

$MЭ_{BP}^t$  – монетизированный эффект экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в году t;

rb – ставка дисконтирования;

n – базовый год;

0,5 – корректирующая величина, обеспечивающая распределение дисконтируемых денежных потоков в течение года.

Монетизированный эффект экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в году t ( $MЭ_{BP}^t$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{BP}^t = MЭ_{BP_{ан}}^t + MЭ_{BP_{гр}}^t,$$

где,  $MЭ_{BP_{ан}}^t$  – монетизированный эффект экономии времени в пути экономически активного населения при реализации инфраструктурного проекта в году t;

$MЭ_{BP_{гр}}^t$  – монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году t при реализации инфраструктурного проекта.

Монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов рассчитывается в случае, если транспортировка пассажиров и грузов до и (или) при реализации инфраструктурного проекта осуществляется с использованием автомобильных дорог. Указанный эффект в ценах базового года ( $MЭ_{ПБ}^{\delta}$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{ПБ}^{\delta} = \sum_{t=a}^T \frac{MЭ_{ПБ}^t}{(1+rb)^{(t-n+0.5)}}$$

где, T – последний год реализации инфраструктурного проекта;

$t$  – календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

$a$  – первый год реализации инфраструктурного проекта.

$MЭ'_{ПБ}$  – монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году  $t$ ;

$rb$  – ставка дисконтирования;

$n$  – базовый год;

0,5 – корректирующая величина, обеспечивающая распределение дисконтируемых денежных потоков в течение года.

Монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году  $t$  определяется по формуле:

$$MЭ'_{ПБ} = MЭ'_{ПБнас} + MЭ'_{ПБгр},$$

где,  $MЭ'_{ПБнас}$  – монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году  $t$ ;

$MЭ'_{ПБгр}$  – монетизированный эффект повышения безопасности транспортировки грузов при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году  $t$ .

Монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  определяется по формуле:

$$MЭ'_{ПБнас} = \sum_{k=1}^K \left( \Pi'_{ПАС(б)к} - \Pi'_{ПАС(н)к} \right),$$

где,  $K$  – количество участков пути следования с однородными дорожными условиями;

$k$  – участок пути следования с однородными дорожными условиями;

$\Pi'_{ПАС(б)к}$  – величина потерь в результате ДТП с участием пассажиров на  $k$ -м участке пути следования с однородными дорожными условиями до начала реализации инфраструктурного проекта. В случае если в рамках инфраструктурного проекта предполагается создание нового пути следования, выбирается альтернативный путь, наиболее часто используемый до реализации инфраструктурного проекта;

$\Pi'_{ПАС(н)к}$  – величина потерь в результате ДТП с участием пассажиров на  $k$ -м участке пути следования с однородными дорожными условиями при реализации инфраструктурного проекта.

Величина потерь в результате ДТП с участием пассажиров рассчитывается только для автомобильного транспорта, для других видов транспорта величина потерь принимается равной 0.

Величина потерь в результате ДТП с участием пассажиров на k–м участке пути следования с однородными дорожными условиями в году t определяется по формуле:

$$\Pi'_{\text{ПЛСК}} = \text{Дн}' \times Z_k \times 10^{-6} \times Y'_{\text{ДТП}} \times M_T \times N'_k \times L_k,$$

где,  $\text{Дн}'$  – количество календарных дней в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

$Z_k$  – количество ДТП на k–м участке в расчете на 1 млн. автомобилей/километров;

$Y'_{\text{ДТП}}$  – средний ущерб от одного ДТП в году t;

$M_T$  – итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть ДТП;

$N'_k$  – среднегодовая суточная интенсивность движения на k–м участке в году t, автомобилей/сутки;

$L_k$  – протяженность k–го участка с однородными дорожными условиями, километров.

Кроме того, для оценки эффективности проектов используются следующие основные показатели, базирующиеся на соизмерении затрат на их осуществление и результатов от реализации: интегральный эффект или чистый дисконтируемый доход, индекс доходности инвестиций и срок окупаемости.

Чистый дисконтируемый доход – сумма дисконтированных потоков чистых выгод по проекту, определяемая как разница между результатами и затратами на протяжении всего расчетного периода. Согласно расчетам на конец прогнозного периода (2040 г.) показатель отрицательный, это связано с большим сроком окупаемости проектов в сфере дорожного хозяйства. При этом, значительный срок окупаемости дорогостоящих инфраструктурных проектов является нормальным, так как срок эксплуатации строящихся объектов транспортной инфраструктуры значительно превышает срок их социально–экономической окупаемости.

Индекс доходности инвестиций представляет собой отношение суммы дисконтируемых эффектов к величине дисконтируемых капиталовложений.

Срок окупаемости инвестиций – это минимальный временной интервал (от начала осуществления проекта), за пределами которого ЧДД становится и в дальнейшем остается неотрицательным.

В качестве ставки дисконтирования, применяемой при расчете показателей, используется ключевая ставка Центрального Банка РФ – 17,0%.

Результаты расчета социально–экономического эффекта от реализации мероприятий КСОДД по развитию транспортной инфраструктуры представлены в таблице 6.5.2.

Таблица 6.5.2 – Результаты расчета социально–экономического эффекта от реализации мероприятий

№ п/п	Наименование показателя	Значение
1	Монетизированный эффект от экономии времени в пути пассажиров и грузов, тыс. рублей	7894.6
2	Монетизированный эффект от повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов, тыс. рублей	5905,331
3	Монетизированный эффект от снижения выбросов в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками, тыс. рублей	3847.48
4	Суммарный дисконтированный денежный поток при ставке дисконта 17,0%, тыс. рублей	339718,8126
5	Чистый дисконтированный доход, тыс. рублей	57752,198
6	Индекс прибыльности	0,8547
7	Срок окупаемости	12 лет 8 мес

Прогнозная оценка эффективности проектных мероприятий показала, что при их реализации обеспечивается гармоничное развитие транспортной инфраструктуры в зависимости от потребностей городского округа и региона в целом, в частности, достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание транспортной и пешеходной инфраструктуры, происходит оптимизация дорожного движения.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В настоящее время задача проработки схем организации дорожного движения является актуальным направлением разрешения проблемы дорожно-транспортной ситуации на перспективу для любого муниципального образования.

В работе получены результаты анализа текущей ситуации на улично-дорожной сети городского округа Реутов, и деятельности органов местного самоуправления направленной, на совершенствование транспортной инфраструктуры, организацию дорожного движения, снижение условий возникновения ДТП. Разработаны обоснованные предложения по совершенствованию схемы организации дорожного движения.

Мероприятия, которые вошли в КСОДД городского округа Реутов Московской области, отвечают требованиям Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 18 февраля 2025 года №49 «Об установлении Требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения» и состоят из комплекса мер, соответствующих стратегическим направлениям развития и потребностям в сфере организации дорожного движения с точки зрения их технического, экономического и экологического обоснования.

КСОДД городского округа Реутов взаимосвязана с документами территориального планирования, программами транспортного и социально-экономического развития и основана на результатах исследований текущих и прогнозных показателей дорожного движения, а также статистических данных. Реализацию данных мероприятий планируется осуществлять в рамках действующих и перспективных федеральных, региональных и муниципальных целевых программ.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
2. Федеральный закон от 29.12.2017 № 443–ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257–ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131–ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;
5. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 № 190–ФЗ;
6. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»;
7. Приказ Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 г. № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»;
8. ГОСТ Р 50597–2017 «Дороги автомобильные и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;
9. ГОСТ 32945–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки дорожные. Технические требования»;
10. ГОСТ Р 52290–2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования»;
11. ГОСТ 32865–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Знаки переменной информации»;
12. ГОСТ Р 52289–2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств»;
13. ГОСТ 32953–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Разметка дорожная. Технические требования»;
14. ГОСТ 33128–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Технические требования»;

15. ГОСТ Р 52607–2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования»;
16. ГОСТ 32964–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Искусственные неровности сборные. Технические требования. Методы контроля»;
17. ГОСТ Р 52605–2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения»;
18. ГОСТ 33151–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Технические требования. Правила применения»;
19. ГОСТ 32753–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Покрытия противоскольжения цветные. Технические требования»;
20. ГОСТ 24.501–82 «Автоматизированные системы управления дорожным движением. Общие требования»;
21. ГОСТ Р 52766–2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
22. ГОСТ 34.401–90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования»;
23. ГОСТ Р 51090–2017 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов»;
24. ГОСТ 12.4.026–2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний»;
25. ГОСТ 32866–2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Световозвращатели дорожные. Технические требования»;
26. ГОСТ 33385–2015 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожные светофоры. Технические требования»;
27. ОДМ 218.2.007–2011 «Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства».

## РАЗРАБОТКА МАТЕМАТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ГОРОДСКОГО ОКРУГА РЕУТОВ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

### Общее положение

Транспортная инфраструктура является одной из важнейших инфраструктур, обеспечивающих жизнь крупных городов и регионов. Значительные темпы автомобилизации – увеличение количества транспортных средств как личных, так и общественных, привело к тому, что в современных условиях эффективное решение задач управления транспортными потоками должно осуществляться на очень высоком уровне. Подготовка и принятие любых управленческих решений в области транспортного планирования и организации дорожного движения должны в обязательном порядке включать в себя в качестве обосновывающих материалов элементы моделирования дорожного движения.

Объектом управления в системе управления дорожным движением является транспортный поток, состоящий из технических средств (автомобилей, мотоциклов, автобусов и так далее). Но, даже рассматривая только технические аспекты управления дорожным движением, необходимо иметь ввиду, что этот объект весьма своеобразен и сложен с точки зрения управления его свойствами. Дорожное движение представляет собой техно–социальную систему, в которой участники движения по–разному ведут себя на дороге и реагируют на различные события, что значительно усложняет анализ такой системы и определяет специфику объекта управления.

Для поиска эффективных стратегий управления транспортными потоками, а также поиска оптимальных решений по развитию УДС, проектированию элементов сети, организации движения необходимо моделирование и прогнозирование движения. В настоящее время программы имитационного моделирования являются эффективным инструментом, который широко используется при проектировании интеллектуальных транспортных систем.

Структурная схема макроскопической транспортной модели представляет собой совокупность элементарных звеньев объекта и связей между ними и является графическим изображением процесса моделирования транспортного потока. Система состоит из двух основополагающих моделей – модели транспортного предложения и модели транспортного спроса. Модель транспортного предложения – это транспортная сеть, состоящая из узлов (перекрестков, развязок и т.д.) и соединяющих их ребер (улиц.

дорог и т.д.), предоставляющая возможность перемещения участников транспортного движения и учитывающая затраты на данные перемещения.

Модели спроса на транспорт описывают качественно и количественно перемещения и учитывают: причины возникновения ТП, выбор цели ТП, выбор ТС и выбор пути. Конечной целью разработки транспортной модели является возможность построения качественных обоснованных прогнозов развития транспортной ситуации с учетом внесения различных факторов, влияющих на транспортную инфраструктуру и изменение социально-экономического развития региона.

### **А.1 Задание параметров транспортных районов, определяющих объем и структуру транспортного спроса**

Основным этапом построения математической модели является создание «транспортных районов». Транспортные районы – элементарные единицы пространственной структуры области планирования. Транспортные районы выполняют в модели две основных функции:

- отражают структуру распределения функционально-пространственного потенциала области моделирования;
- формируют основу агрегированного описания состояния транспортной системы области моделирования.

Оптимальным является районирование по функциональному признаку, при этом учитывается административно территориальное деление территории, планировочная структура, а также границы естественных и искусственных преград.

Жилые районы делились по принципу принадлежности к крупным кварталам и жилым массивам, имеющим несколько общих въездов/выездов. Промышленные зоны и территории предприятий группировали по наличию общих въездов/выездов, парковок и мест доступа.

Помимо транспортных районов в модель вносили кордонные районы – транспортные районы, генерирующие/поглощающие транзитный поток относительно рассматриваемой зоны моделирования.

Расположение кордонных транспортных районов было определено исходя границ территории по основным транспортным магистралям опорной сети городского округа. По итогам разделения на транспортные районы было выделено 25 районов, из них 4 кордонных.

Графическое отображение транспортных районов представлено на рисунке А.1.1.

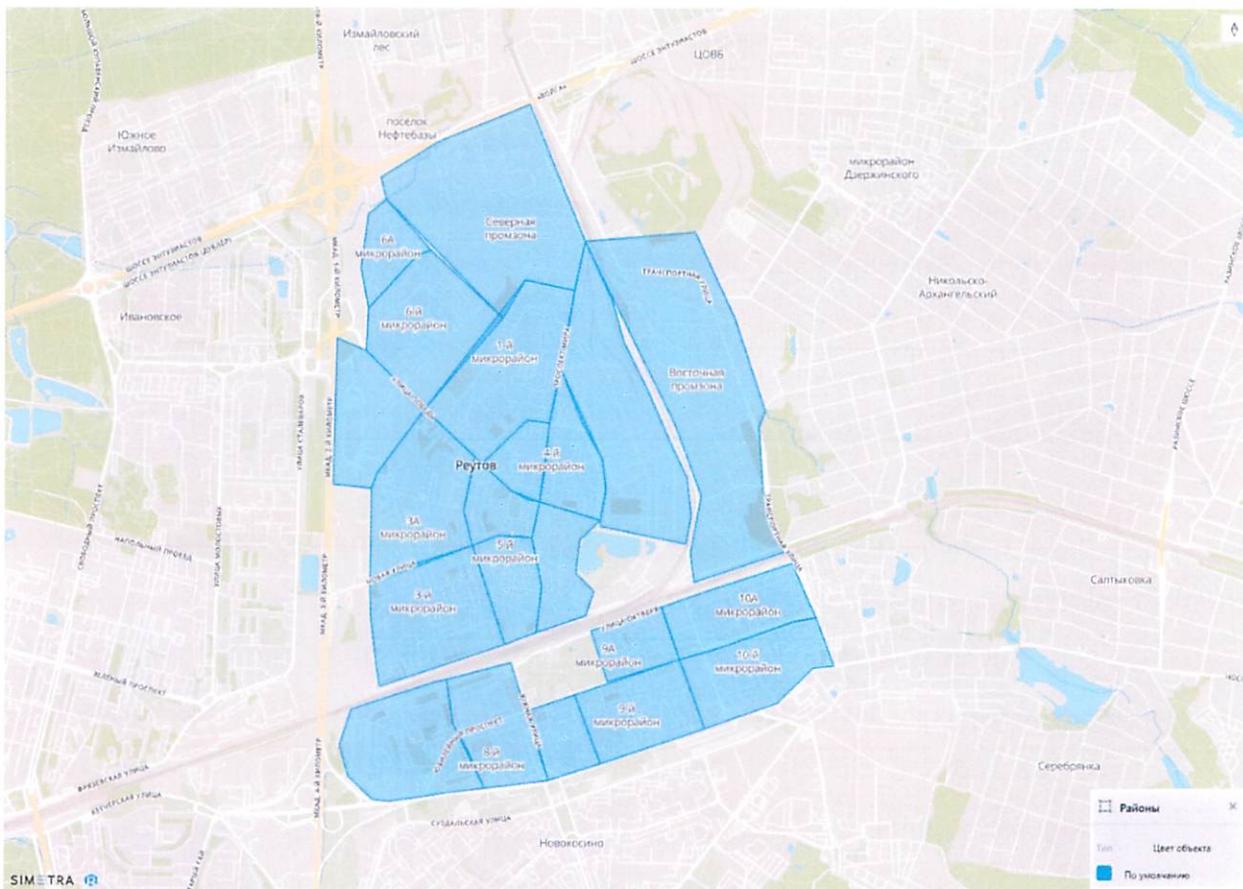


Рисунок А.1.1 – Транспортные районы

## А.2 Создание графа УДС: ввод параметров улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов

Создание модели транспортной сети городского округа Реутов Московской области происходило на основе картографических данных, а также результатов натурного обследования.

В качестве основных элементов транспортной модели УДС использовались следующие объекты:

*узел* – объект модели транспортного предложения, являющийся модельным образом перекрестка, развязки, примыкания а/д, стыковки ж/д и т.д. В узлах учитываются разрешенные/запрещенные повороты для любого вида транспорта, при наличии светофорного регулирования – длительность разрешенных сигналов, задержка на совершение маневра и др.

*отрезок* – объект модели транспортного предложения, являющийся модельным образом элементарного участка а/д, ж/д и т.д. Каждый отрезок характеризуется рядом геометрических параметров (длина, количество полос для движения ТС, кривизна и др.) и динамических параметров (максимальная разрешенная скорость, пропускная

способность), а также списком систем транспорта, для движения которых открыт данный отрезок;

В результате ввода данных, смоделированная УДС представлена в виде ориентированного графа со следующими геометрическими и техническими параметрами:

- геометрия дороги (пространственное положение и конфигурация изображения автодороги, максимально приближенные к реальному пространственному положению и параметрам плана дороги);
- расположение перекрестков, пересечений, примыканий, проездов в виде точечных объектов;
- конфигурация съездов транспортных развязок;
- длина элемента УДС;
- количество полос движения в каждом направлении;
- расчетная и разрешенная скорости движения по участку сети;
- пропускная способность по каждому направлению перегона улицы или дороги;
- запреты движения по элементу УДС (наличие одностороннего движения, запрет для движения грузовых машин разного типа);
- разрешенные направления движения на перекрестках, примыканиях, пересечениях;
- ранг автомобильной дороги (привлекательность для пользователя).

Для имитации реальных условий движения на пересечении/примыкании учитывались:

- режим регулирования перекрестка (регулируемый, нерегулируемый);
- пропускная способность перекрестка или поворота;
- базовые задержки при проезде перекрестка или поворота;
- приоритетные направления движения.

В комплексе, данный набор параметров УДС достаточно полно воспроизводит все основные составляющие, оказывающие влияние на динамику транспортных потоков, осуществляющих движение по моделируемому участку автомобильной дороге или улицы, накладывая при этом ограничения на распределение ТП по УДС, воздействуя тем самым на выбор пути следования.

По результатам внесения всех элементов, мы получаем актуальную модель улично-дорожной сети, отражающую дорожную ситуацию и действующие методы ОДД на рассматриваемой территории.

### А.3 Ввод данных о геометрических параметрах моделируемых участков сети дорог

При разработке транспортной модели была использована стандартная четырёхшаговая модель расчета транспортного спроса. Преимущество использования именно этой модели связаны с тем, что она достаточно точно описывает этапы формирования спроса на транспорт, при этом позволяя работать с агрегированными данными без потери в качестве результатов моделирования, что, в свою очередь, сокращает время расчета и позволяет оценивать большее количество сценариев в единицу времени. Расчет обычно проводится по отдельным слоям спроса. Результатом работы вычислительного алгоритма модели являются расчетные (модельные) значения интенсивности движения.

При создании транспортной модели муниципального образования было сформировано 6 слоёв спроса, рисунок А.3.1.

ИД СЛОЯ СПРОСА	ОДНОЗНАЧНЫЙ КОД СЛОЯ СПРОСА	НАЗВАНИЕ СЛОЯ СПРОСА	КОД МОДЕЛИ СПРОСА ДЛЯ ДАННОГО СЛОЯ
1	01_ДР	Дом – Работа	ПАСС
2	02_РД	Работа – Дом	ПАСС
3	03_ДП	Дом – Прочее	ПАСС
4	04_ПД	Прочее – Дом	ПАСС
5	05_ПП	Прочее – Прочее	ПАСС

Рисунок А.3.1 – Снимок экрана программы с введенными слоями спроса

Создание четырехшаговой модели на следующем шаге состоит из следующих этапов:

#### *Этап 1 – создание (генерация) модели транспортного движения*

На данном этапе рассчитываются объемы движения из источника и объемы движения в цель для всех транспортных районов, детализированные по слоям спроса. Например, коэффициент создания для референтных лиц «Трудоспособное население», равный 0,4, будет означать, что 50% проживающих трудоспособных лиц в данном районе будут перемещаться из этого района. Также в этом районе существуют рабочие места, являющиеся источником притяжения для перемещающихся, коэффициент притяжения 0,9 будет значить, что район притягивает число людей, эквивалентное 90% от количества

рабочих мест, причем некоторая часть трудоспособного населения будет притягиваться в свой район проживания, к этим рабочим местам.

Параметры создания транспортного движения			
<input type="checkbox"/> Рассчитать атрибуты только для активных районов			
Инициализировать атрибуты пассивных районов с помощью 0			
<input type="checkbox"/> Нормирование сумм только для активных районов			
<input type="checkbox"/> Сложить значения			
Слой спроса	Нормирование сумм	Определение транспортного потока из источника	Определение транспортного потока в цель
1 AP01_G01 Д-Р	Сумма объема тр. потока в цель	$0.4 * [\text{TRUDOSPOSOBNOE\_NASELENIE}]$	$0.4 * [\text{RABOCHIE\_MESTA}]$
2 AP02_G01 Д-Ш	Сумма объема тр. потока в цель	$0.6 * [\text{SHKOLNIKI}]$	$0.6 * [\text{SHKOLNIE\_MESTA}]$
3 AP03_G01 Д-Д\С	Сумма объема тр. потока в цель	$0.6 * [\text{DOSHKOLNIKI}] + 0.1 * [\text{NASELENIE}]$	$0.6 * [\text{DOSHKOLNIE\_MESTA}]$
4 AP04_G01 Д-П	Сумма объема тр. потока в цель	$0.1 * [\text{NASELENIE}]$	$0.1 * [\text{PROCHIE\_MESTA}]$
5 AP05_G01 Р-Д	Сумма объема тр. потока из источника	$0.6 * [\text{RABOCHIE\_MESTA}]$	$0.6 * [\text{TRUDOSPOSOBNOE\_NASELENIE}]$
6 AP06_G01 Ш-Д	Сумма объема тр. потока из источника	$0.7 * [\text{SHKOLNIE\_MESTA}]$	$0.7 * [\text{SHKOLNIKI}]$
7 AP07_G01 Д\С-Д	Сумма объема тр. потока из источника	$0.6 * [\text{DOSHKOLNIE\_MESTA}]$	$0.6 * [\text{DOSHKOLNIKI}] + 0.1 * [\text{NASELENIE}]$
8 AP08_G01 П-Д	Сумма объема тр. потока из источника	$0.2 * [\text{PROCHIE\_MESTA}]$	$0.2 * [\text{NASELENIE}]$

Рисунок А.3.2 – Параметры создания транспортного движения

*Этап 2 – распределение транспортного движения по районам.* На этапе распределения транспортного движения по районам рассчитываются объемы ТП между всеми транспортными районами, детализированные по слоям спроса, но без детализации по видам транспорта. Результатами расчета являются элементы матриц корреспонденций; для элемента матрицы корреспонденций личного транспорта единицей измерения является «поездка автомобиля», для элемента матрицы корреспонденций пассажирского транспорта – «поездка человека».

Базовым положением для расчета матриц корреспонденций является следующее: корреспонденция из одного района в другой будет тем больше, чем больше емкости районов прибытия и отправления, и чем ближе друг к другу расположены эти районы. Здесь близость или дальность районов понимается не в географическом, а в транспортном смысле, как некоторая комплексная оценка быстроты и удобства передвижения по транспортной сети. В рамках данной методики рекомендуется в качестве численной меры дальности использовать обобщенную цену передвижения из района в район по оптимальному пути. Тем самым обеспечивается согласованность расчета корреспонденций с процедурой расщепления корреспонденций по видам транспорта, а также с распределением корреспонденций по путям в сети.

Таким образом, первым шагом в расчете матриц корреспонденций является расчет матриц обобщенных цен передвижений между районами.

Расчет матриц обобщенных цен передвижений производится отдельно для всех видов легкового и грузового транспорта. Типовой математической моделью для расчета межрайонных корреспонденций является гравитационная модель

Каждый элемент матрицы корреспонденций представляет собой количество необходимых перемещений из транспортного района  $i$  в транспортный район  $j$ . Матрица корреспонденций относится к интервалу времени (время моделирования) и поэтому содержит только поездки, которые совершаются в пределах этого интервала времени, которым может быть час, сутки, год.

*Этап 3 – выбор транспорта.* На этапе выбора транспорта рассчитываются матрицы корреспонденций, каждая из которых соответствует поездкам с использованием определенного вида транспорта. Поездки, сведенные в матрицу, могут относиться к системам транспорта (например: пешком, на велосипеде, на пассажирском транспорте, на личном транспорте), к группе людей (например, работающие, учащиеся) или к целям поездки (поездка на работу, свободное время и развлечения).

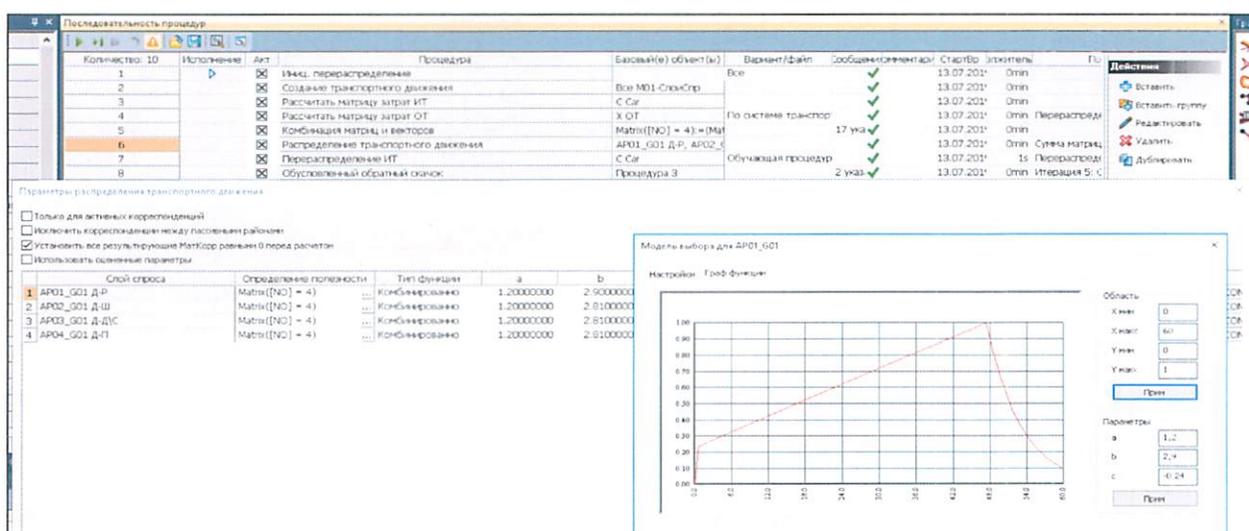


Рисунок А.3.3 – Параметры распределения ТС

*Этап 4 – создание модели перераспределения (выбор пути).* Расчет перераспределения, дифференцированный по видам транспорта, позволяет получить модельные значения интенсивности ТП. Полученные матрицы корреспонденций содержат данные о количестве людей, совершающих перемещения на личном транспорте между районами. Так как модель распределяет по сети ТС, а не людей полученную на предыдущем этапе матрицу корреспонденций необходимо разделить на коэффициент наполненности автомобилей, полученный из социологического опроса. Этап перераспределения является завершающим в цикле расчёта спроса. Вид интерфейса отображения последовательности процедур модели показан на рисунке А.3.4.

Количество: 11	Исполнение	Акт	Процедура	Базовый(е) объект(ы)	Вариант/файл	Messages	Comment	StartTime	Duration	ResultMessage
1	▶	<input checked="" type="checkbox"/>	Иниц. перераспределение		Все	✓		27.11.2011		Omin
2		<input checked="" type="checkbox"/>	Создание транспортного движения	Все MO1-СлужСпр		✓		27.11.2011		Omin
3		<input type="checkbox"/>	Рассчитать матрицу затрат ОТ	ОТ ОТ	По расписанию			21.11.2011	1s	Перераспреде
4		<input checked="" type="checkbox"/>	Рассчитать матрицу затрат ИТ	С Car		✓		27.11.2011		Omin
5		<input checked="" type="checkbox"/>	Рассчитать матрицу затрат ОТ	ОТ ОТ	По системе транспор	✓		27.11.2011		Omin Перераспреде
6		<input checked="" type="checkbox"/>	Комбинация матриц и векторов	Matrix([NOC] = 4) := (Mat		✓		27.11.2011		Omin
7		<input checked="" type="checkbox"/>	Распределение транспортного движения	Все MO1-СлужСпр		✓		27.11.2011		Omin Сумма матриц
8		<input checked="" type="checkbox"/>	Перераспределение ИТ	С Car	Равновесное перерас	✓		27.11.2011		4s Распределени
9		<input checked="" type="checkbox"/>	Обусловленный обратный скачок	Процедура 4		✓ 8 cond		27.11.2011		Omin Итерация 5: В
10		<input checked="" type="checkbox"/>	Анализ перераспределения			✓		27.11.2011		Omin
11		<input checked="" type="checkbox"/>	Расчет транспортного движения кордонных районов			✓ 1 cond		27.11.2011		Omin

Рисунок А.3.4 – Последовательность процедур четырехшаговой модели

#### А.4 Расчет с помощью разработанной модели спроса данных об источнике, цели, количестве желаемых поездок

На основе данных социально-экономической статистики для каждого транспортного района определены численности различных слоев спроса (население, работающее население, учащиеся, дети дошкольного возраста), а также введены данные о соответствующих этим слоям спроса объектах притяжения (рабочие места, количество мест в школах и детских садах; сведения о наличии крупных торговых центров, рынков и других мест).

Далее, была найдена доля людей данного слоя спроса (рабочие места), совершающих перемещение в рассматриваемый среднестатистический день – степень создания. Аналогично рассчитывали показатель, характеризующий количество перемещений в цель (перемещение из одного транспортного района в другой). На данном примере это доля «работающее население», которые заняты в рассматриваемый день. В результате вышеперечисленных действий для каждого района рассчитывали число людей, которые будут перемещаться из этого района-источника (в т.ч. внутрирайонные перемещения), а также число людей, которые приедут или придут в этот район в качестве цели.

Далее распределяли этих людей по районам, т.е. определяли в какие именно районы поедут люди из конкретного района и из каких именно районов приедут в данный транспортный район. На последующих этапах моделирования спроса в модели рассчитывали затраты на передвижения между районами с использованием личного транспорта и пассажирского транспорта.

Интерфейс управления моделью спроса показан на рисунке А.4.1.

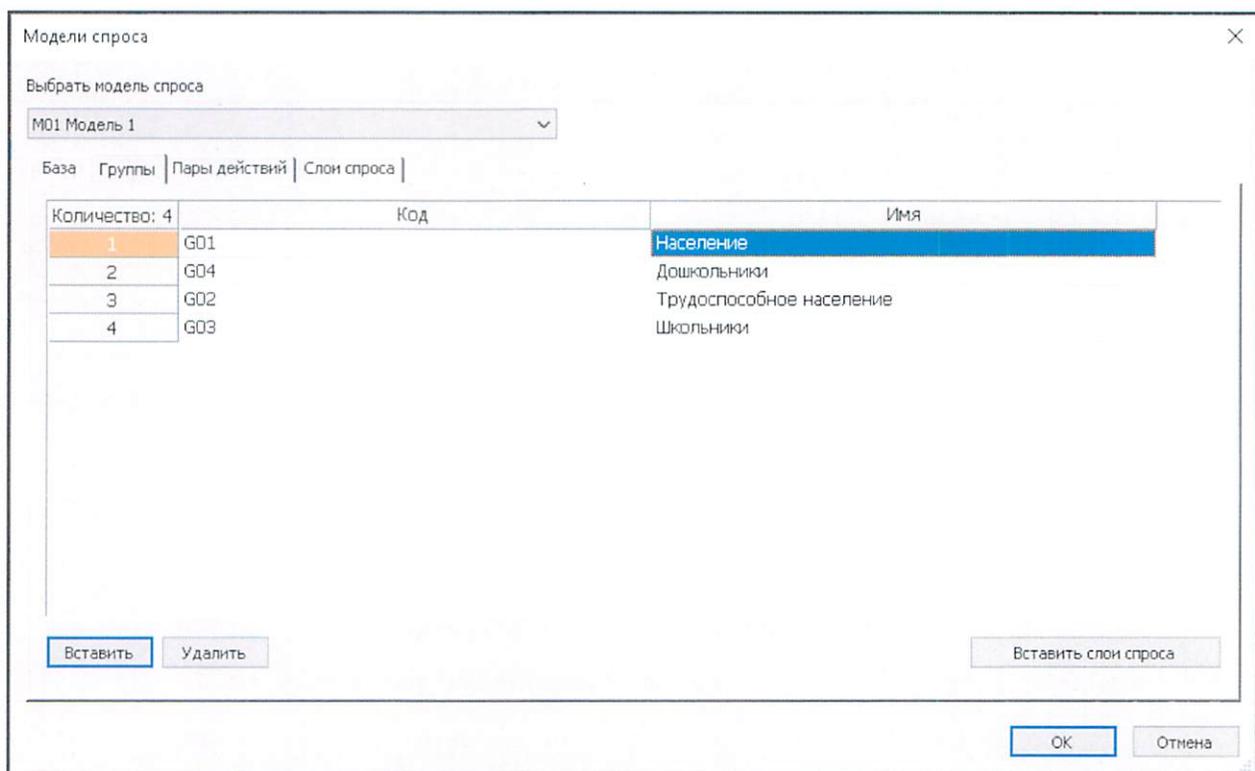


Рисунок А.4.1– Группы спроса

Для кордонных районов, в отличие от стандартных транспортных районов, данные социально–экономической статистики не вводят. Это связано с тем, что показатели подвижности населения указанных населенных пунктов будут отличаться. Кордонные районы имеют связь с сетью посредством примыканий к магистралям.

Исходными данными для таких районов служит информация о количестве входящих и выходящих транспортных единиц, полученная в ходе проведения транспортного обследования. Эти ТС делят на транзитный трафик, который проходит УДС муниципального образования насквозь, и трафик, который распределяют между транспортными районами в соответствии с указанным параметром притяжения. Таким параметром притяжения является один из атрибутов транспортных районов, соответствующий данным социально–экономической статистики.

Соотношение между количеством ТС, которые являются транзитным трафиком и теми, которые имеют целью перемещения один из транспортных районов, задают показателем доли транзита отдельно для каждого кордонного района.

Таким образом, часть выходящего из кордонного района потока притягивается в транспортные районы области моделирования, а часть потока, соответствующая доли транзита, распределяется между другими кордонными районами в соответствии с заданными для них входящими потоками.

В результате получены все перемещения из источника в цель для всех транспортных и кордонных районов, содержащиеся в соответствующих матрицах корреспонденций, но не известны пути следования по этим корреспонденциям.

На заключительном этапе создания четырехшаговой модели расчета транспортного спроса определяются пути движения для каждой корреспонденции – это перераспределение ТП по сети.

Решение осуществляется итерационным методом, т.е. программа поэтапно распределяет потоки сначала по кратчайшим, с точки зрения временных затрат, путям, затем, с учетом появившейся загрузки УДС, по новым путям, которые, с учетом изменившегося уровня загрузки, становятся наиболее привлекательными с точки зрения времени в пути.

Таким образом, в результате множества проходов, ТП распределяются моделью по УДС таким образом, как если бы эта задача стояла перед реальными людьми, которыми движет желание избежать «пробок» и сократить свое время в пути.

Распределение потоков по сети равномерно, если оно удовлетворяет принципу Уордропа (Wardrop), состоящему в том, что нагрузка должна распределяться по сети таким образом, чтобы затраты на передвижение по всем путям, используемым представителями одной корреспонденции, было одинаковым. Другими словами, распределение равномерно, если для каждого участника движения затраты на всех альтернативных путях превосходят или равны затратам на его текущем пути, и любой переход на другой путь не приводил бы к уменьшению личных затрат участника движения.

#### **А.5 Калибровка мультимодальной макромоделю по интенсивности транспортных и пассажирских потоков**

После завершения основных операций построения модели, производится сравнение данных, выдаваемых моделью с реальной транспортной ситуацией. Для проведения этой операции, данные по интенсивности движения, полученные из натурных наблюдений, вносятся в модель и с помощью стандартных статистических показателей (коэффициент корреляции, средняя относительная ошибка) определяется качество результатов расчётов. При отклонении заранее определенных показателей от допустимой нормы – проводится калибровка модели.

Общие параметры, используемые при калибровке транспортной модели, представлены в таблице А.5.1.

Таблица А.5.1 – Параметры, используемые при калибровке транспортной модели

Объект калибровки	Корректирующий параметр
Данные структуры пространственного развития	Количество перемещений по слоям и сегментам спроса
Функции оценки – параметры и вид функций, оценивающих вероятность совершения поездки в зависимости от длины и/или времени в пути в моделях распределения транспортного движения и выбора транспорта	Распределение длительности и/или дальности поездок и пропорции между индивидуальным легковым транспортом и пассажирским транспортом
Элементы главных диагоналей матриц затрат	Изменение количеств перемещений внутри района
Скорость и пропускная способность на отрезках	Выбор пути при перераспределении
Функции ограничения пропускной способности: параметры и вид функций, показывающих зависимость задержек в пути от загрузки дороги (отношение интенсивности движения к пропускной способности)	Выбор пути при перераспределении
Местоположение привязки примыканий к сети	Выбор пути при перераспределении
Доли входящих/выходящих потоков, приходящихся на каждое примыкание, в общем потоке транспортного района–источника/района–цели	Изменение пропорций распределения, выходящего и входящего потоков района по примыканиям, изменение путей при перераспределении

Полученные значения показателей качества модели говорят о том, что модель в целом отражает существующую ситуацию с точностью, достаточной для использования построенной модели в целях долгосрочного прогнозирования. Значения коэффициента колеблются в диапазоне от  $-1$  до  $1$ . Чем ближе данное значение к  $1$ , тем точнее транспортная модель показывает распределение нагрузки на УДС.

В процессе калибровки разработанной модели проводилась серия вычислительных экспериментов с моделью с целью достижения максимально-возможного уровня соответствия данных натурных обследований расчетным значениям интенсивности.

Для базовой транспортной модели коэффициент корреляции составил  $0,76$ . Средняя относительная ошибка составила  $29,4\%$ .

Полученные значения показателей качества модели говорят о том, что модель в целом отражает существующую ситуацию с точностью, достаточной для использования построенной модели в целях долгосрочного прогнозирования.

#### **А.6 Проведение расчетов параметров дорожного движения на участках сети дорог для базового года**

Распределение корреспонденций по конкретным путям в сети, производимое для всех видов транспорта с учетом их взаимного влияния, позволяет получить модельные значения интенсивности ТП.

В качестве результатов расчета модели рассмотрены основные показатели, характеризующие транспортные потоки, а именно интенсивность движения и временные оценочные показатели.

Картограмма распределения уровня транспортной загрузки УДС городского округа Реутов показана на рисунке А.6.1.

Обобщённые данные анализа текущей транспортной ситуации представлены в таблице А.6.1.

Таблица А.6.1 – Текущая транспортная ситуация на 2025 г.

Скорость поездки	Средние значения			Максимальная загрузка УДС
	Длина корреспонденции	Время поездки	Средняя загрузка УДС	
30,3 км/ч	12,23 км	28 мин 30 сек	40,61%	70,74%

По результатам предварительного анализа картограмм интенсивности, можно сделать вывод о том, что в целом пропускная способность улиц и дорог городского округа Реутов находится в пределах допустимых значений.

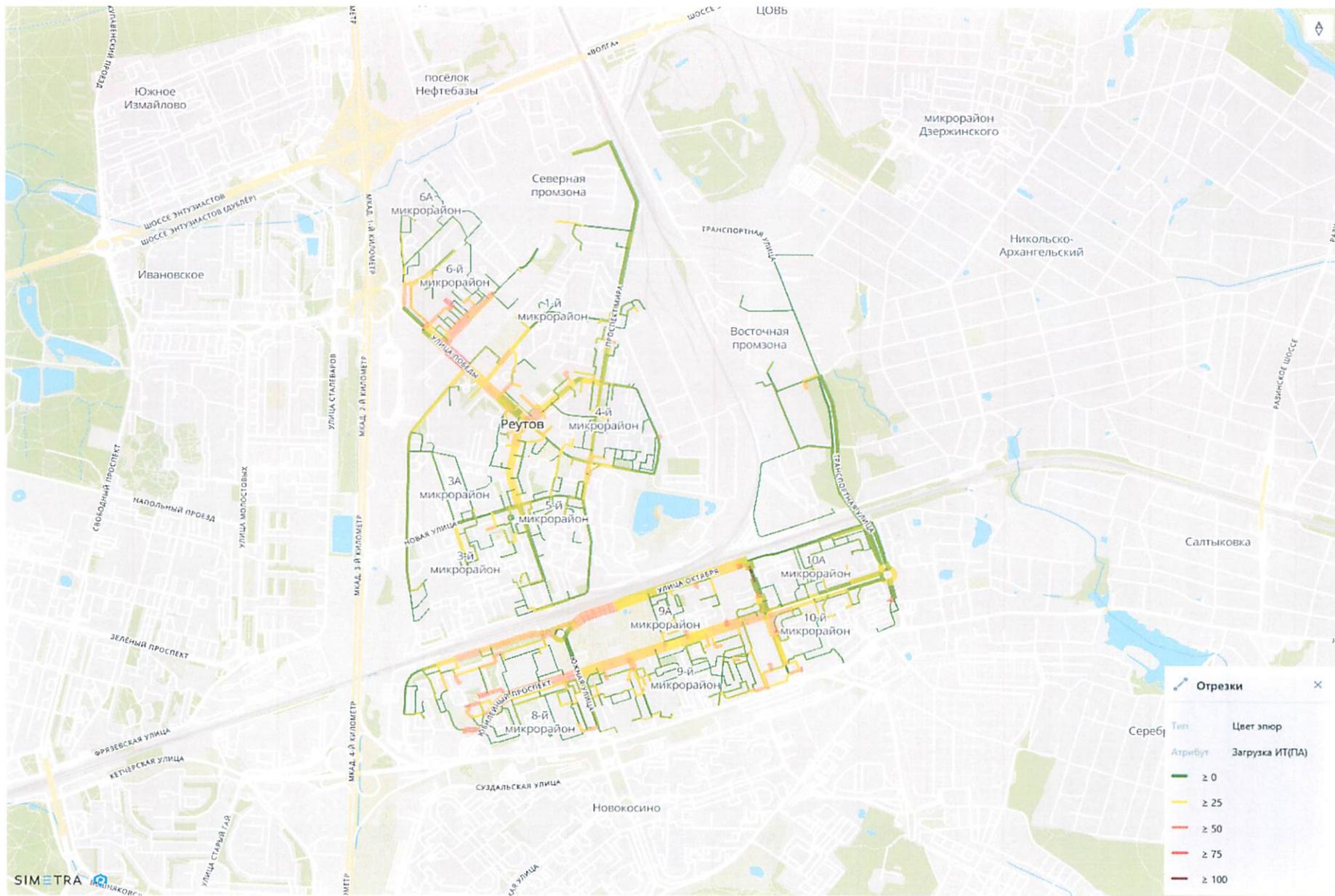


Рисунок А.6.1 – Картограмма распределения транспортной загрузки УДС на 2025 г.

## **А.7 Разработка варианта транспортной макромоделли прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития**

С целью оценки перспективного увеличения и перераспределения по сети потока транспортных средств необходимо произвести модификации, разработанной ранее модели с учётом ряда целевых показателей на прогнозный период. Обработка информации осуществлялась посредством создания в модели дополнительных сценариев.

В качестве основных атрибутов, влияющих на возможные изменения в транспортной ситуации на территории городского округа в расчётный период 2026 – 2040 года учитываются следующие пункты развития:

- повышение уровня автомобилизации;
- развитие административной и жилой застройки;
- строительство и организации новых производств, которые будут сказываться на точках тяготения и увеличении рабочих мест.

По каждому транспортному району вводились прогнозные данные социально-экономической статистики в рассматриваемые сроки.

По аналогии с вводом данных социально-экономической статистики на этапе проведения транспортного районирования, в прогнозную модель вносилась та же информация только на прогнозный период.

Результатом моделирования изменения ключевых показателей, стала разработка варианта проектирования, получившего название «базовый», дающего представление об изменении дорожной ситуации на конец прогнозного периода при условии стагнации в развитии транспортной инфраструктуры. В рамках разработки данного варианта делается допущение, что существующая транспортная система достаточно устойчивая и способна обеспечивать требуемый уровень безопасности и обслуживания дорожного движения в условиях минимального финансирования с реализацией точечных мероприятий по устранению «узких» мест и локальных проблем на улично-дорожной сети без оптимизации работы всех действующих транспортных систем.

Следует учитывать, что на данном этапе итоговые целевые показатели представлены усредненными значениями, определёнными исходя из обобщённых результатов транспортного моделирования в рамках частной концепции КСОДД, результаты анализа прогнозируемой ситуации приведены в таблице А.7.1.

Таблица А.7.1– Результаты моделирования транспортной ситуации в рамках базового варианта развития (параметры дорожного движения)

Средние значения				Максимальная загрузка УДС
Скорость поездки	Длина корреспонденции	Время поездки	Средняя загрузка УДС	
<b>Проектная ситуация (2030 г.)</b>				
29,0 км/ч	13 км	32 мин	48,6%	75%
<b>Проектная ситуация (2035 г.)</b>				
31,0 км/ч	14км	29 мин 15 сек	48,61%	71,74%
<b>Проектная ситуация (2040 г.)</b>				
40,0 км/ч	15 км	24 мин	36,1%	52,74%

**ПРИЛОЖЕНИЕ Б**

**ПЕРЕЧЕНЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, В ГРАНИЦАХ ГОРОДСКОГО ОКРУГА РЕУТОВ**

Таблица Б.1 – Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значений

№ п/п	Идентификационный номер	Наименование автомобильной дороги	Техническая категория	Протяженность, км	Тип покрытия
Общего пользования федерального значения					
1	00 ОП ФЗ М-7	"Волга" Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань	I	1,2	Асфальтобетон
Общего пользования регионального значения					
1	46 ОП РЗ 46К-9651	«г. Реутов, ул. Транспортная»	IV	3,734	Асфальтобетон
2	46 ОП РЗ 46К-9659	«Проезд 4305 от ул. Октября до Носовихинского шоссе. 1 этап, Трасса 3»	II	0,403	Асфальтобетон
3	46 ОП РЗ 46К-9660	«Путепровод через железнодорожные пути на 16 км Горьковского направления Московской железной дороги (в районе станции Реутов) (1 этап)»	IB	1,202	Асфальтобетон

Таблица Б.2 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Площадь (тыс. кв.м.)	Протяженность (км)	Кадастровый номер
1	г. Реутов, Солнечный проезд	2,650	0,303	50:48:0030203:6489
2	г. Реутов, Больничный проезд (ул. Ленина)	2,386	0,286	50:48:0000000:456
3	г. Реутов, площадь по ул. Южной, д.2	1,140	0,160	
4	г. Реутов, ул. Рабочая	3,494	0,637	50:48:0000000:1474
5	г. Реутов, ул. Никольская	5,775	0,825	50:48:0000000:34994
6	г. Реутов, Юбилейный просп.	37,907	1,925	50:48:0000000:30711
7	г. Реутов, проезд ж/д переезд – Никольская церковь	3,803	1,331	-
8	г. Реутов, ул. имени академика В.Н.Челомея	3,352	0,740	50:48:0030304:5006

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Площадь (тыс. кв.м.)	Протяженность (км)	Кадастровый номер
9	г. Реутов, проезд ул. Победы – ул. Советская	2,350	0,486	-
10	г. Реутов, ул. 1-ая Железнодорожная	4,970	0,478	50:48:0020203:399
11	г. Реутов, ул. 7-ая Верхняя линия	1,56	0,229	50:48:0000000:30722
12	г. Реутов, ул. Ашхабадская	3,352	0,740	50:48:0000000:252
13	г. Реутов, ул. Войтовича	1,531	0,338	50:48:0000000:2435
14	г. Реутов, ул. Головашкина и проезд Садовый (ул. Базовая)	10,879	0,959	50:48:0000000:1805
15	г. Реутов, ул. Дзержинского	9,270	1,000	50:48:0000000:304
16	г. Реутов, ул. Железнодорожная	3,986	0,280	50:48:0000000:905
17	г. Реутов, ул. Калинина	2,189	0,376	50:48:0000000:2207
18	г. Реутов, ул. Кирова	2,134	0,370	50:48:0000000:444
19	г. Реутов, ул. Комсомольская	18,986	2,150	50:48:0000000:387
20	г. Реутов, ул. Котовского	4,086	0,406	50:48:0000000:30723
21	г. Реутов, ул. Лесная	4,922	0,563	50:48:0000000:550
22	г. Реутов, ул. Молодежная	5,682	0,635	50:48:0000000:30724
23	г. Реутов, ул. Некрасова	5,096	1,356	50:48:0000000:1475
24	г. Реутов, ул. Новая	13,600	1,250	50:48:0000000:316
25	г. Реутов, ул. Новогиреевская	2,562	0,401	50:48:0000000:891
26	г. Реутов, ул. Октября	9,225	0,869	50:48:0000000:1263
27	г. Реутов, ул. Парковая	5,606	0,365	50:48:0000000:2407
28	г. Реутов, ул. Советская	7,686	0,901	50:48:0000000:2652
29	Автомобильная дорога внутриквартальная г. Реутов, ул. Советская	3,700	0,279	-
30	г. Реутов, ул. Строителей	5,660	1,112	50:48:0000000:183
31	г. Реутов, ул. Фабричная	10,802	1,591	50:48:0000000:2930
32	г. Реутов, ул. Юрия Гагарина	10,487	1,066	50:48:0000000:1655
33	г. Реутов, ул. Заводская	2,345	0,331	50:48:0000000:2450
34	г. Реутов, ул. Профсоюзная	4,627	0,715	50:48:0000000:282

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Площадь (тыс. кв.м.)	Протяженность (км)	Кадастровый номер
35	г. Реутов, ул. Октября (от Никольского переезда до ул. Южная)	21,824	1,260	-
36	г. Реутов, ул. Южная	13,334	0,982	50:48:0000000:368
37	г. Реутов, просп. Мира	38,575	3,430	50:48:0000000:34988
38	г. Реутов, ул. Ленина	15,937	1,135	50:48:0000000:454
39	г. Реутов, ул. Победы	18,311	1,365	50:48:0000000:34998
40	г. Реутов, Реутовских ополченцев	9,800	0,672	50:48:0010101:6471
41	г. Реутов, Юбилейный проезд	5,750	0,303	50:48:0030203:6488
42	г. Реутов, проезд ул. Профсоюзная- 1ая линия	1,400	0,200	-
43	г. Реутов, проезд ул. Профсоюзная- Госфильмофонд	1,950	0,300	-
44	г. Реутов, Юбилейный просп. от ПК 0+00 (ул. Ак. Челомея) до ПК 6+14 (пр.4305)	12,324	0,614	50:48:0000000:29776
45	г. Реутов, Транспортный пер.	2,659	0,587	50:48:0000000:34991
46	г. Реутов, площадь у Администрации	4,300	0,182	50:48:0010406:47
Итого		363,964	36,483	

ПЕРЕЧЕНЬ МАРШРУТОВ РЕГУЛЯРНЫХ ПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДСКОГО ОКРУГА РЕУТОВ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Таблица В.1 – Выдержка из Реестра межмуниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Московской области

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики ТС				
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологич. хар-ки	
												Кол-во ТС	Класс	Евро 4	Евро 6
1	1168	25к	Реутово - Балашиха (Повский квартал)	ул. Ленина, ул. Победы, МКАД, Горьковское ш., Леоновское ш., ул. Карбышева, ул. Некрасова, Горьковское ш., Новокосе ш.	Новокосе ш., Горьковское ш., ул. Некрасова, ул. Карбышева, Леоновское ш., Горьковское ш., МКАД, ул. Победы, ул. Ленина	43,7	19,5	24,2	УОП	НРТ	А	7	МК	0	7
2	5066	25	МЦД Реутов - Балашиха (Повский кв.)	ул. Ленина, ул. Победы, ш. Энтузиастов, Леоновское ш., ул. Карбышева, ул. Некрасова, ш. Энтузиастов, Владимирская ул., Новокосе ш.	Новокосе ш., Владимирская ул., Горьковское ш., Владимирская ул., ш. Энтузиастов, ул. Некрасова, ул. Карбышева, Леоновское ш., ш. Энтузиастов, ул. Победы, ул. Ленина	43,8	19,1	24,7	УОП	РТ	А	2	МК	2	0

Таблица В.2 – Выдержка из Реестра смежных межрегиональных маршрутов регулярных перевозок между городом Москвой и Московской областью, начальный остановочный пункт которых находится на территории Московской области

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
1	16	28	Балашиха-2 - МЦД Реутов	ул. Объединения, ул. Свердлова, ул. Спортивная, ул. Крупешина, ул. Советская, ш. Энтузиастов, М-7 Волга, МКАД, Ивановский мост, ул. Победы, ул. Советская, просп. Мира, ул. Новая, ул. Ленина, ул. Дзержинского	ул. Дзержинского, ул. Ленина, ул. Новая, просп. Мира, ул. Советская, ул. Победы, Ивановский мост, ул. Сталеваров, ш. Энтузиастов, М-7 Волга, ш. Энтузиастов, ул. Советская, ул. Крупешина, ул. Спортивная, ул. Свердлова, ул. Объединения	34,7	17,3	17,4	УОП	РТ	Автобус	4	СК	4	0	0	пригородное
2	23	104к	Балашиха-3 - Москва (м. Шоссе Энтузиастов)	Балашиха-3, пр-т Ленина, ул. Советская, автомагистраль "Москва - Нижний Новгород", ш. Энтузиастов, м. Шоссе Энтузиастов	м. Шоссе Энтузиастов, ш. Энтузиастов, автомагистраль "Москва - Нижний Новгород", ул. Советская, пр-т Ленина, Балашиха-3	34,0	17,0	17,0	УОП	НРТ	Автобус	10	МК	10	0	0	пригородное
3	32	291/291к	Балашиха (а/с Южная) - Котельники (ТЦ МЕГА Белая Дача) - Москва (ТК Садовод)/Балашиха (м/р Южный) - Москва (м. Шоссе Энтузиастов)	ул. Некрасова, Шоссе Энтузиастов, МКАД, Территория ТК "Садовод"	ул. Верхние Поля, МКАД, шоссе Энтузиастов, ул. Некрасова	51,67	28,48	23,19	УОП	НРТ	Автобус	5	МК	5	0	0	пригородное
4	36	336	Балашиха (а/с Южная) - Москва (м. Партизанская)	ул. Некрасова, ул. Карбышева, Леоновское ш., ш. Энтузиастов, Главная ал., Измайловское ш., 1-я Владимирская ул.	1-я Владимирская ул., Измайловское ш., Главная аллея, ш. Энтузиастов, Леоновское ш., ул. Карбышева, ул. Некрасова	39,6	20,0	19,6	УОП	РТ	Автобус	4	СК	4	0	0	пригородное
5	213	100/100к	Агрогородок - ст. Железнодорожная - Москва (м. Выхино)	Пионерская ул., Луговая ул., Нов. ул., Пролетарская ул., Октябрьская ул., Носовихинское ш., Центральная ул., Носовихинское ш., Реутовская ул., Вешняковская ул.	Вешняковская ул., Реутовская ул., Носовихинское ш., Центральная ул., Носовихинское ш., Октябрьская ул., Пролетарская ул., Нов. ул., Луговая ул., Пионерская ул.	36,2	18,1	18,1	УОП	НРТ	Автобус	2	СК	2	0	0	пригородное
6	215	142	Балашиха (Агрогородок) - Москва (м. Новокосино) - ст. Реутово	ул. Пионерская, ул. Пролетарская, Носовихинское ш., ул. Центральная, Носовихинское ш., ул. Южная	ул. Южная, Носовихинское ш., ул. Центральная, Носовихинское ш., ул. Пролетарская, ул. Пионерская	34,0	18,0	16,0	УОП	РТ	Автобус	16	МК	16	0	0	пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
			(м/р Павлино) - Москва (м. Выхино)	Носовихинское ш., ул. Центральная, Носовихинское ш., ул. Кетчерская, ул. Реутовская, ул. Вешняковская, ул. Красный Казанец	Вешняковская, ул. Реутовская, ул. Кетчерская, Носовихинское ш., ул. Центральная, Носовихинское ш., ул. Керамическая							11	МК	11	0	0	
8	792	399	Электросталь (ул. Ялагина) - Москва (м. Партизанская)	ул. Ялагина, ул. Победы, ул. Мира, ул. Корешкова, ул. Николаева, ул. Советская, Фрязовское ш., Ногинское ш., "Москва - Нижний Новгород", ш. Энтузиастов, Главная аллея, Измайловское ш., Вернисажная ул.	Вернисажная ул., Измайловское ш., Главная аллея, ш. Энтузиастов, "Москва - Нижний Новгород", Ногинское ш., Фрязовское ш., ул. Советская, ул. Николаева, ул. Корешкова, ул. Мира, ул. Победы, ул. Ялагина	113,4	56,7	56,7	УОП	РГ	Автобус	17	БК	17	0	0	пригородное
9	802	322	Ногинск (Вокзал) - Москва (м. Партизанская)	ул. Трудовая, ул. 3 Интернационала, ул. Магистральная, "Москва - Нижний Новгород", Владимирская ул., ш. Энтузиастов, Главная аллея, Измайловское ш.	Измайловское ш., Главная аллея, ш. Энтузиастов, ул. Владимирская, "Москва - Нижний Новгород", ул. Магистральная, ул. 3 Интернационала, ул. Трудовая, Фабричное ш., ул. Б. Московская, Химбазовское ш.	107,4	54,0	53,4	УОП	РГ	Автобус	17	МК	17	0	0	пригородное
10	807	445	Обухово - Москва (м. Партизанская)	Богородский г.о., рп Обухово ул. Яковлева, ул. 3-го Интернационала, ул. Советская, ул. Ленина; Горьковское ш. (М-7 Волга); г.о. Балашиха ш. Энтузиастов; г. Москва, ш. Энтузиастов, Главная ал., Измайловское ш.	г. Москва Измайловское ш., Главная ал., ш. Энтузиастов; г.о. Балашиха ш. Энтузиастов; Горьковское ш. (М-7 Волга); Богородский г.о., ул. Ленина, ул. Советская, ул. 3-го Интернационала, ул. Яковлева	78,8	39,4	39,4	УОП	РГ	Автобус	2	МК	2	0	0	пригородное
11	1166	917к	ст. Реутово - Москва (м. Новогиресво)	ст. Реутово, ул. Дзержинского, ул. Ленина, ул. Победы, ул. Сталеваров, ул. Саянская, ул. Молостовых, Зеленый просп., м. Новогиресво	м. Новогиресво, Зеленый просп., ул. Молостовых, ул. Саянская, ул. Сталеваров, ул. Победы, ул. Ленина, ул. Дзержинского, ст. Реутово	13,4	6,7	6,7	УОП	НРТ	Автобус	13	МК	0	13	0	пригородное
12	1965	473к	Балашиха (ул. Твардовского) - Москва (м. Перово)	Зеленый просп., 3-я Владимирская ул., ш. Энтузиастов., Горьковское ш., Леоновское ш., ул. Карбышева, ул. Твардовского	ул. Твардовского, ул. Карбышева, Леоновское ш., Горьковское ш., Саянская ул., МКАД, Свободный просп., Зеленый просп.	34,4	17,2	17,2	УОП	НРТ	Автобус	16	МК	16	0	0	пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
13	2177	533к	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	ул. Дзержинского, Комсомольская ул., Лесная ул., ул. Строителей, ул. Победы, ул. Сталеваров, Зеленый просп.	Зеленый просп., ул. Сталеваров, ул. Победы, ул. Строителей, Лесная ул., Комсомольская ул., ул. Дзержинского	13.08	6.5	6.54	УОП	НРТ	Автобус	11	МК	0	11	0	пригородное
14	2532	15	ЖК Измайловский лес - МЦД Реутов - Москва (м. Первомайская)	ул. Реутовская, ул. Станция Стройка, ш. Энтузиастов, просп. Мира, ул. Ашхабадская, ул. Дзержинского, ул. Ленина, ул. Победы, ул. Ивановский Мост, ул. Сталеваров, ул. Саянская, Свободный проспект, Большой Купавенский проезд, Измайловский просп., 15-я Парковая улица, ул. Первомайская, 9-я Парковая улица	9-я Парковая улица., ул. Первомайская, 15-я Парковая улица, Измайловский просп., Большой Купавенский проезд, Свободный проспект, ул. Саянская, ул. Сталеваров, ул. Ивановский Мост, ул. Победы, ул. Ленина, ул. Дзержинского, ул. Ашхабадская, просп. Мира, ш. Энтузиастов, ул. Станция Стройка, ул. Реутовская	43	20.5	22.5	УОП	РТ	Автобус	6	СК	6	0	0	пригородное
15	2533	17	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	ул. Дзержинского, ул. Ленина, ул. Победы, ул. Сталеваров, Фряжевская ул., Свободный просп., Зеленый просп.	Зеленый просп., ул. Сталеваров, ул. Победы, ул. Ленина, ул. Дзержинского,	14.2	7.1	7.1	УОП	РТ	Автобус	14	БК	14	0	0	пригородное
16	2898	1064	ст. Реутово - Москва (м. Новокосино) - Люберцы (ул. Наташинская)	Южная ул., Городецкая ул., Салтыковская ул., Каскадная ул., ул. Урицкого, ул. Попова, ул. Воинов-Интернационалистов, Комсомольский просп., просп. Победы, просп. Гагарина, Наташинская ул.	Наташинская ул., просп. Гагарина, просп. Победы, Комсомольский просп., ул. Воинов-Интернационалистов, ул. Попова, ул. Урицкого, Каскадная ул., Салтыковская ул., Городецкая ул., Южная ул.	22.2	11.1	11.1	УОП	РТ	Автобус	7	СК	7	0	0	пригородное
17	2954	193/193к	Балашиха (м/р Новый свет) - Москва (м. Новогиреево)	Звездная ул., ул. Советская, ш. Энтузиастов, М7 "Волга", МКАД, Ивановский Мост, ул. Победы, Зеленый просп.	5-й просп., ул. Сталеваров, МКАД, М7 "Волга", ш. Энтузиастов, ул. Советская, Звездная ул.	35.2	18.0	17.2	УОП	НРТ	Автобус	20	МК	20	0	0	пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
18	2955	1250к	ЖК «Новое Бисерово» - Москва (м. Новокосино)	ул. Орлова, Горьковское ш., Владимирская ул., Горьковское ш., МКАД, Пособихинское ш., Городецкая ул.	Городецкая ул., Пособихинское ш., МКАД, ш. Энтузиастов, Горьковское ш., ул. Владимирская, Горьковское ш., ул. Орлова	46,0	25,4	20,6	УОП	НРТ	Автобус	12	МК	12	0	0	пригородное
19	2956	1263к	ЖК «Измайловский Лес» - м. Новогиреево	Реутовская ул., ул. Станция Стройка, ш. Энтузиастов, Свободный просп.	Свободный просп., ш. Энтузиастов, ул. Станция Стройка, Реутовская ул.	11,1	4,9	6,2	УОП	НРТ	Автобус	10	МК	10	0	0	пригородное
20	19	550к	Заря - Москва (м. Новогиреево)	Московская ул. (пос. Заря), ул. Ленина (пос. Заря), ул. Маршала Батникова (пос. Заря), Восточное шоссе, пос. Северный, а/д М-7 «Волга», МКАД, ул. Сталеваров, Зеленый просп.	Зеленый просп., ул. Сталеваров, ш. Энтузиастов, а/д М-7 «Волга», пос. Северный, Восточное шоссе, ул. Маршала Батникова (пос. Заря), ул. Ленина (пос. Заря), Московская ул. (пос. Заря)	52,0	26,0	26,0	УОП	НРТ	Автобус	6	МК	6	0	0	пригородное
21	804	382	Ногинск (п. Октября) - Москва (м. Партизанская)	ул. Текстилей, ул. Декабристов, ул. Патриаршая, ул. Комсомольская, ул. Трудовая, ул. 3-го Интернационала, Горьковское ш. (М-7), ш. Энтузиастов, Главная аллея, Измайловское ш.	Измайловское ш., Главная аллея, ш. Энтузиастов, Горьковское ш. (М-7), ул. Трудовая, ул. Комсомольская, ул. Патриаршая, ул. Декабристов, ул. Текстилей	110,0	55,0	55,0	УОП	РТ	Автобус	12	БК	12	0	0	пригородное
22	954	386к	Павловский Посад - Москва (м. Партизанская)	ул. Привокзальная, ул. Герцена, пл. Революции, ул. Кирова, ул. Льва Толстого, ул. Мира, пер. Ленинградский, ул. Маяковского, ул. Дорожная, ул. Новая, Горьковское шоссе (трасса М-7), Владимирская ул., шоссе Энтузиастов, Главная аллея, Измайловское шоссе	Измайловское шоссе, Главная аллея, шоссе Энтузиастов, Владимирская ул., Горьковское шоссе (трасса М-7), ул. Новая, Дорожная ул., ул. Маяковского, Ленинградский пер., ул. Мира, ул. Льва Толстого, пл. Революции, ул. Кирова, ул. Герцена, Привокзальная ул.	149,7	75,0	74,7	УОП	НРТ	Автобус	4	БК	4	0	0	междугородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
23	1167	579к	ст. Реутово - Москва (м. Новогиреево)	Анхабадская ул.(г.Реутов), просп. Мира, Советская ул., ул. Победы, ул. Сталеваров (Москва), Зеленый просп. (Москва)	Зеленый просп. (Москва), ул. Сталеваров (Москва), ул. Победы (г.Реутов), Советская ул., просп. Мира, Анхабадская ул.	14,6	7,3	7,3	УОП	НРТ	Автобус	16	МК	0	0	16	пригородное
24	1922	587к	Монино (ВВА им. Гагарина) - Москва (м. Перово)	ул. Маршала Красовского, Московская ул., а/д 46К-7150 «Свердловский - М-7 «Волга», а/д М-7 «Волга», ш. Энтузиастов, Свободный просп., Зеленый просп.	Зеленый просп., 2-я Владимирская ул., ш. Энтузиастов, а/д М-7 «Волга», а/д 46К-7150 «Свердловский - М-7 «Волга», Московская ул., ул. Маршала Красовского	67,6	33,8	33,8	УОП	НРТ	Автобус	20	МК	0	0	20	пригородное
25	2349	886к	платф. Чкаловская - пос. Свердловский (м/р Лукино-Варино) - Москва (м. Перово)	ул. Радиоцентр – 5, Щелковское ш., Монинское ш., ул. Держинского, ул. Народного Ополчения, ул. Алексея Короткова, Заречная ул., Молодежная ул., ул. Строителей, ул. Алексея Короткова, Заводская ул., Монинское ш., Центральная ул., Первомайская ул., Нагорная ул., ул. Ленина, ул. Строителей, ул. Гоголя, ул. Кирова, Первомайская ул., ул. 7 Ноября, Новинское ш., Железнодорожная ул., а/д 46К-7150 Свердловский - М-7 «Волга», М-7 «Волга», ш. Энтузиастов, ш. Энтузиастов (дублер), Свободный просп., Зеленый просп.	Зеленый просп., 2-я Владимирская ул., ш. Энтузиастов, М-7 «Волга», а/д 46К-7150 Свердловский – М-7 «Волга», Железнодорожная ул., Новинское ш., ул. 7 Ноября, ул. Кирова, ул. Гоголя, ул. Горького, Нагорная ул., Первомайская ул., Центральная ул., Монинское ш., Заводская ул., ул. Алексея Короткова, ул. Строителей, Молодежная ул., Заречная ул., ул. Алексея Короткова, ул. Народного Ополчения, ул. Держинского, Монинское ш., Щелковское ш., ул. Радиоцентр – 5	101,6	50,2	51,4	УОП	НРТ	Автобус	25	МК	25	0	0	междугородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
26	2503	940к	ст. Реутово - ст. Люберцы - Котельники (ПЦ МЕГА Белая Дача)	Южная ул. (Реутов), Городецкая ул. (Москва), Новокосинская ул. (Москва), ул. Николая Старостина (Москва), Салтыковская ул. (Москва), ул. Рудневка (Москва), Лухмановская ул. (Москва), Красковская ул. (Москва), ул. 8 Марта (Люберцы), ул. Воинов-Интернационалистов, Комсомольский просп., Волковская ул., Смирновская ул. (Люберцы), Держинское шоссе, Новогорьевское шоссе	Новогорьевское шоссе, Держинское шоссе, Смирновская ул. (Люберцы), Волковская ул., Комсомольский просп., ул. Воинов-Интернационалистов, ул. 8 Марта (Люберцы), Красковская ул. (Москва), Лухмановская ул. (Москва), ул. Рудневка (Москва), Салтыковская ул. (Москва), ул. Николая Старостина (Москва), Новокосинская ул. (Москва), Городецкая ул. (Москва), Южная ул. (Реутов).	36,4	18,0	18,4	УОП	ПРТ	Автобус	18	МК	0	0	18	пригородное
27	2504	941к	ст. Реутово - Люберцы (115 кв.) - Котельники (ПЦ МЕГА Белая Дача)	Южная ул. (Реутов), Городецкая ул. (Москва), Новокосинская ул. (Москва), Салтыковская ул. (Москва), Святозерская ул. (Москва), Лухмановская ул. (Москва), Красковская ул. (Москва), ул. 8 Марта (Люберцы), ул. Льва Толстого, ул. Воинов - Интернационалистов, Комсомольский просп., Октябрьский просп., ул. Власова, ул. Кирова, Комсомольская ул., Шосейная ул., Юбилейная ул. (Люберцы), Держинское шоссе, Новогорьевское шоссе	Новогорьевское шоссе, Держинское шоссе, Юбилейная ул. (Люберцы), Шосейная ул., Комсомольская ул., ул. Кирова, ул. Власова, Октябрьский просп., Комсомольский просп., ул. Воинов-Интернационалистов, ул. Льва Толстого, ул. 8 Марта (Люберцы), Красковская ул. (Москва), Лухмановская ул. (Москва), Святозерская ул. (Москва), Салтыковская ул. (Москва), Новокосинская ул. (Москва), Городецкая ул. (Москва), Южная ул. (Реутов)	42	20,6	21,4	УОП	ПРТ	Автобус	12	МК	0	0	12	пригородное
28	2576	916к	ТРЦ Реутов Парк - Москва (м. Новокосино)	г.о. Реутов Московская обл.: Проектируемый проезд № 4305, ул. Октября, Южная ул., Носовихинское ш.; г. Москва: Городецкая ул.	г. Москва: Городецкая ул.; г.о. Реутов Московская обл.: Носовихинское ш., Южная ул., ул. Октября, Проектируемый проезд № 4305	6,76	3,22	3,54	УОП	ПРТ	Автобус	10	МК	0	0	10	пригородное
29	2690	926к	Реутов (ж/д ст. Реутово) - Москва (м. Выхино)	ул. Ленина (Реутов), ул. Победы, МКАД, Кетчерская ул. (Москва), Реутовская ул. (Москва), Вешняковская ул. (Москва)	Вешняковская ул. (Москва), Реутовская ул. (Москва), Кетчерская ул. (Москва), МКАД, Новая ул., ул. Стронтелей	20,0	10,0	10,0	УОП	ПРТ	Автобус	10	МК	0	0	10	пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц. автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения		
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки				
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5	
30	4009	1209к	г. Ногинск - Москва (м. Новогиреево)	Комсомольская ул., Электростальское ш., ул. Радченко, ул. 3-го Интернационала, Магистральная ул., а/д М-7 «Волга», шоссе Энтузиастов (Москва), Свободный просп. (Москва)	Свободный просп. (Москва), шоссе Энтузиастов (Москва), а/д М-7 «Волга», Магистральная ул., ул. 3-го Интернационала, ул. Радченко, Электростальское шоссе, ул. Комсомольская	86,0	43,0	43,0	УОП	НРТ	Автобус	20	МК	20	0	0	пригородное	
31	4014	1214к	Электросталь (Вокзал) - Москва (м. Партизанская)	ул. Коренкова, просп. Ленина, Северная ул., Ногинское ш., а/д М-7 «Волга», шоссе Энтузиастов . Главная аллея, Московский просп., 2-я ул. Измайловского зверинца, Вернисажная ул., Измайловское ш., Проектируемый пр. № 6604, Проектируемый пр. № 6604, Измайловское ш.	Измайловское ш., Вернисажная ул., 2- я ул. Измайловского зверинца, Московский просп., Главная аллея, шоссе Энтузиастов (Москва), а/д М-7 «Волга», Ногинское ш., Северная ул., просп. Ленина, ул. Коренкова	105,5	52,8	52,7	УОП	НРТ	Автобус	20	МК	20	0	0	междугородное	
32	4026	1226к	Реутов (Реутов Парк) - Москва (Рынок Садовый)	ул. Южная, Носовихинское ш., МКАД-ул. Транспортная, Юбилейный проспект, ул. Южная, ул. Г.И. Котовского, Новосовихинское ш.	ул. Верхние поля, МКАД, ш. Носовихинское, ул. Городецкая, ул. Суздальская, ул. Южная-ш. Носовихинское, ул. Южная, Юбилейный проспект, ул. Транспортная	31,65 (4,68)	16,28 (2,2)	15,37 (2,48)	УОП	НРТ	Автобус	17	МК	17	0	0	пригородное	
33	4027	1227к	Машково - Марусино - Москва (м. Новокосино)	Заречная ул., а/д Марусино, Зенинское шоссе, ул. Недорубова (Москва), Проектируемый проезд № 598, ул. Лухмановская, ул. Рудневка, Салтыковская ул. (Москва), ул. Николая Старостина (Москва), Новокосинская ул. (Москва), Городецкая ул. (Москва); Заречная ул., а/д Марусино, Зенинское шоссе, ул. Вертолетчиков, ул. Липчанского, Рождественская ул., ул. Покровская	Городецкая ул. (Москва), Новокосинская ул. (Москва), ул. Николая Старостина (Москва), Салтыковская ул. (Москва), ул. Святоозерская, ул. Лухмановская, Проектируемый проезд № 598, Проектируемый проезд № 265, ул. Недорубова (Москва), Зенинское шоссе, а/д Марусино, Заречная ул.; ул. Покровская, Рождественская ул., ул. Липчанского, ул. Вертолетчиков, Зенинское ш., а/д Марусино, Заречная ул.	31,6	16,0	15,6	УОП	НРТ	Автобус	20	МК	0	0	0	20	пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
34	953	375к	Электрогорск - Москва (м. Партизанская)	пл. Вокзальная, ул. Советская, Горьковское ш. (трасса М-7), Владимирская ул., шоссе Энтузиастов, Главная аллея, Измайловское шоссе	Измайловское ш., Главная ал., шоссе Энтузиастов, Владимирская ул. Горьковское ш. (трасса М-7), ул. Советская, пл. Вокзальная	148,5	74,3	74,2	УОП	НРТ	Автобус	3	БК	3	0	0	междугородное
35	25	108/108к	Балашиха-2 - Москва (м. Новогиреево)	Балашиха-2, ул. Спортивная, ул. Советская, автомагистраль "Москва - Нижний Новгород", ш. Энтузиастов, ул. Сталеваров, м. Новогиреево	м. Новогиреево, ул. Сталеваров, ш. Энтузиастов, автомагистраль "Москва - Нижний Новгород", ул. Советская, ул. Спортивная, Балашиха-2	32,0	16,0	16,0	УОП	НРТ	Автобус	24	МК	24	0	0	пригородное
36	28	125/125к	Балашиха (м/р Южный) - Москва (м. Новогиреево)	а/с "Южная", ул. Некрасова, ул. Карбышева, автомагистраль "Москва - Нижний Новгород", ш. Энтузиастов, ул. Сталеваров, м. Новогиреево	м. Новогиреево, ул. Сталеваров, ш. Энтузиастов, автомагистраль "Москва - Нижний Новгород", ул. Карбышева, ул. Некрасова, а/с "Южная"	36,0	18,0	18,0	УОП	НРТ	Автобус	22	МК	22	0	0	пригородное
37	31	193	Балашиха (м/р Новый свет) - Москва (м. Новогиреево)	ул. Звездная, ул. Советская, ш. Энтузиастов, М-7 Волга, МКАД, ул. Сталеваров, Зеленый просп.	Зеленый просп., ул. Сталеваров, ш. Энтузиастов, М-7 Волга, ш. Энтузиастов, ул. Советская, ул. Звездная	34,6	18,2	16,4	УОП	РТ	Автобус	5	БК	5	0	0	пригородное
38	37	337	Балашиха-3 - Москва (м. Партизанская)	ул. Чехова, пр-т Ленина, ул. Советская, ш. Энтузиастов, ш. Энтузиастов (дублер), ш. Энтузиастов, Главная аллея, Измайловское ш., Вернисажная ул.	Измайловское ш., Главная аллея, ш. Энтузиастов, ш. Энтузиастов, ул. Советская, пр-т Ленина, ул. Чехова	39,0	19,4	19,6	УОП	РТ	Автобус	3	БК	3	0	0	пригородное
39	806	444	Старая Кулавна (3-д Акрихин) - Москва (м. Партизанская)	ул. Кирова, ул. Б. Московская, ул. Первомайская, "Москва - Нижний Новгород", ш. Энтузиастов, Главная аллея, Измайловское ш., Вернисажная ул.	Измайловское ш., Главная аллея, ш. Энтузиастов, "Москва - Нижний Новгород", ул. Первомайская, ул. Б. Московская, ул. Кирова	68,4	34,2	34,2	УОП	РТ	Автобус	10	МК	10	0	0	пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
40	2744	1012к	Балашиха (мкр. Дзержинского) - Москва (м. Новокосино)	м/р Дзержинского, Вишняковское ш., 1-я Железнодорожная ул., Железнодорожная ул., Никольская ул., Профсоюзная ул., Проектируемый проезд № 4305, Юбилейный просп., Южная ул., Городецкая ул., Суздальская ул., Городецкая ул., м/р Дзержинского, Вишняковское шоссе, 1-я Железнодорожная ул., Железнодорожная ул., Никольская ул., Профсоюзная ул., Заводская ул., Транспортная ул., а/д М-7 «Волга», МКАД, ул. Сталевазов, Зеленый просп.	Городецкая ул., Южная ул., Юбилейный просп., Проектируемый проезд № 4305, Профсоюзная ул., Никольская ул., Железнодорожная ул., 1-я Железнодорожная ул., Вишняковское ш., м/р Дзержинского, Зеленый просп., Свободный просп., шоссе Энтузиастов, а/д М-7 «Волга», Транспортная ул., Заводская ул., Профсоюзная ул., Никольская ул., Железнодорожная ул., 1-я Железнодорожная ул., Вишняковское шоссе, м/р Дзержинского	27,20	14,0	13,2	УОП	НРТ	Автобус	20	МК	0	0	20	пригородное
41	214	11111к	Железнодорожный (м/р Павдино) - Москва (м. Новогиреево)	ул. Люберецкая, ул. Керамическая, Носовихинское ш., ул. Кетчерская, ул. Старый Гай, ул. Веняковская, ул. Юности, Союзный просп., Зеленый просп.	Зеленый просп., Союзный просп., ул. Юности, ул. Веняковская, ул. Старый Гай, ул. Кетчерская, Носовихинское ш., ул. Керамическая, ул. Люберецкая	32,0	16,0	16,0	УОП	НРТ	Автобус	16	МК	16	0	0	пригородное
42	4098	108	Балашиха-2 - Москва (м. Новогиреево)	Объединения, ул. Свердлова, Спортивная ул., ул. Крупенина, Советская ул., ш. Энтузиастов, МКАД, ул. Сталевазов, Зеленый просп.	Зеленый просп., Свободный просп., ш. Энтузиастов, Советская ул., ш. ул. Крупенина, Спортивная ул., ул. Свердлова, ул. Объединения	30,8	15,7	15,1	УОП	РТ	Автобус	1					пригородное
43	4099	125	Балашиха (м/р Южный) - Москва (м. Новогиреево)	ул. Некрасова, ул. Карбышева, Леоновское ш., ш. Энтузиастов, МКАД, ул. Сталевазов, Зеленый просп.	Зеленый просп., Свободный просп., ш. Энтузиастов, Леоновское ш., ул. Карбышева, ул. Некрасова	28,3	14,2	14,1	УОП	РТ	Автобус	15					пригородное
44	4100	306	Балашиха (м/р Новое Измайлово) - Москва (м. Новогиреево)	Горенский бульв., ул. Ситникова, ш. Энтузиастов, Свободный просп.	Зеленый просп., Свободный просп., ш. Энтузиастов, ул. Стронтелей, Горенский бульв.	18,8	8,4	10,4	УОП	РТ	Автобус	12					пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения		
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки				
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5	
45	4102	473	Балашиха (ул. Твардовского) - Москва (м. Перово)	ул. Твардовского, ул. Карбышева, Леоновское ш., ш. Энтузиастов, Свободный просп., Зеленый просп.	Зеленый просп., 3-я Владимирская ул., ш. Энтузиастов, Леоновское ш., ул. Карбышева, ул. Твардовского	32,0	16,1	15,9	УОП	РГ	Автобус	11						пригородное
46	4103	1473	Балашиха (м/р Сакраменто) - Москва (м. Новогиреево)	Владимирская ул., ш. Энтузиастов, Свободный просп., Зеленый просп.	Зеленый просп., 5-й просп. Новогиреева, Федеративный просп., Свободный просп., ш. Энтузиастов, Владимирская ул., Горьковское ш.	37,9	18,4	19,5	УОП	РГ	Автобус	5						пригородное
47	4104	533	Реутов (ул. Комсомольская) - Москва (м. Новогиреево)	Комсомольская ул., ул. Дзержинского, Комсомольская ул., Лесная ул., ул. Строителей, ул. Победы, Ивановский мост, ул. Сталеваров, Зелёный просп.	Зелёный просп., ул. Сталеваров, Ивановский мост, ул. Победы, ул. Строителей, Лесная ул., ул. Кирова, Новая ул., Комсомольская ул., ул. Дзержинского, Комсомольская ул.	14,4	7,6	6,8	УОП	РГ	Автобус	6						пригородное
48	4105	1533	Реутов (м/р 6А) - Москва (м. Новогиреево)	Садовый пр-д, ул. Некрасова, ул. Победы, Ивановский мост, ул. Сталеваров, Зелёный просп.	Зелёный просп., ул. Сталеваров, Ивановский мост, ул. Победы, Садовый пр-д, ул. Некрасова	11,4	6,1	5,3	УОП	РГ	Автобус	2						пригородное
49	4109	1250	Балашиха (ЖК Новое Бисерово) - Москва (м. Новокосино)	ул. Орлова, ул. Полевые Наделы, Школьная ул., Горьковское ш., Владимирская ул., ш. Энтузиастов, МКАД, Кетчерская ул., Носовихинское ш., Городецкая ул.	Носовихинское ш., МКАД, ш. Энтузиастов, Владимирская ул., Горьковское ш., Школьная ул., ул. Полевые Наделы, ул. Орлова	46,9	24,1	22,8	УОП	РГ	Автобус	8						пригородное
50	4110	1263	Балашиха (ЖК Измайловский Лес) - Москва (м. Новогиреево)	Реутовская ул., ул. Станция Стройка, ш. Автомагистраль Москва – Нижний Новгород, ш. Энтузиастов, Свободный просп.	Свободный просп., ш. Энтузиастов, ш. Автомагистраль Москва – Нижний Новгород, ул. Станция Стройка, Реутовская ул.	13,2	7,2	6,0	УОП	РГ	Автобус	2						пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
51	4114	579	МЦД Реутов - Москва (м. Новогиреево)	ул. Дзержинского, Ашхабадская ул., просп. Мира, Советская ул., ул. Победы, ул. Сталеваров, Зеленый просп.	Зеленый просп., ул. Сталеваров, ул. Победы, Советская ул., просп. Мира, Ашхабадская ул., ул. Дзержинского	14,5	7,6	6,9	УОП	РТ	Автобус	14					пригородное
52	4115	587	Монино (ВВА им. Гагарина) - Москва (м. Новогиреево)	ул. Маршала Красовского, ул. Баранова, Авиационная ул., Госпитальная ул., ул. Маршала Красовского, Горьковское ш., Магистральная ул., Горьковское ш., Владимирская ул., ш. Энтузиастов, Свободный просп.	Свободный просп., ш. Энтузиастов, Владимирская ул., Магистральная ул., Горьковское ш., ул. Маршала Красовского, Госпитальная ул., Авиационная ул., ул. Баранова, Московская ул., ул. Маршала Красовского	60,0	29,2	30,8	УОП	РТ	Автобус	5					пригородное
53	4119	886	пос. Свердловский (м/р Лукино-Варно) - Москва (м. Новогиреево)	ул. Строителей, ул. Алексея Короткова, ул. Заводская, Монинское ш., ул. Центральная, ул. Первомайская, ул. Нагорная, ул. Ленина, ул. Строителей, ул. Гоголя, ул. Кирова, ул. Первомайская, ул. 7 ноября, Новинское ш., ул. Железнодорожная, Горьковское ш., ш. Энтузиастов, Свободный просп., Зеленый просп.	Зеленый просп., Свободный просп., ш. Энтузиастов, Горьковское ш., ул. Железнодорожная, Новинское ш., ул. Кирова, ул. Гоголя, ул. Горького, ул. Нагорная, ул. Первомайская, ул. Центральная, Монинское ш., ул. Заводская, ул. Алексея Короткова	81,4	41,1	40,3	УОП	РТ	Автобус	10					пригородное
54	4123	916	ТРЦ Реутов Парк - Москва (м. Новокосино)	Транспортная ул., ул. Октября, Южная ул.	Южная ул., ул. Октября, Транспортная ул.	7,4	3,6	3,8	УОП	РТ	Автобус	4					пригородное
55	4124	926	МЦД Реутов - Москва (м. Выхино)	ул. Дзержинского, ул. Ленина, ул. Победы, Ивановский мост, МКАД, Кетчерская ул., Реутовская ул., Вешняковская ул., ул. Красный Казанец	ул. Красный Казанец, Вешняковская ул., Реутовская ул., Кетчерская ул., МКАД, ул. Победы, ул. Ленина	20,1	10,0	10,1	УОП	РТ	Автобус	3					пригородное

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер	Наименование маршрута	Наименования улиц, автомобильных дорог, по которым предполагается движение ТС		Протяженность маршрута (км)			Порядок посадки и высадки пассажиров	Вид регулярных перевозок	Характеристики транспортных средств					Вид сообщения	
				Прямой путь	Обратный путь	Общая	Прямой путь	Обратный путь			Вид ТС	ТС		Экологические хар-ки			
												Кол-во	Класс	Евро 3	Евро 4		Евро 5
56	4125	1012	Балашиха (м/р Дзержинского) - Москва (м. Новокосино)	Вишняковское ш., 1-я Железнодорожная ул., Никольская ул., Профсоюзная ул., Транспортная ул., Юбилейный просп., ул. Г.И. Котовского, Носовихинское ш.	Носовихинское ш., Южная ул., Юбилейный просп., Транспортная ул., Профсоюзная ул., Никольская ул., 1-я Железнодорожная ул., Вишняковское ш.	14,9	7,1	7,8	УОП	РТ	Автобус	11					пригородное
57	4127	1209	Ногинск - Москва (м. Новогиреево)	Трудовая ул., ул. 3-го Интернационала, Магистральная ул., Горьковское ш., Парковая ул., Горьковское ш., ул. Калинина, Горьковское ш., Магистральная ул., Горьковское ш., Владимирская ул., ш. Энтузиастов, Свободный просп., Саперный пр-д, 2-й просп. Новогиреева, Зеленый просп.	Зеленый просп., Свободный просп., ш. Энтузиастов, Владимирская ул., Горьковское ш., Магистральная ул., Горьковское ш., ул. Калинина, Горьковское ш., Парковая ул., Горьковское ш., Магистральная ул., ул. 3-го Интернационала, Трудовая ул.	84,9	42,7	42,2	УОП	РТ	Автобус	6					пригородное
58	4129	1226	ТРЦ Реутов Парк - Москва (м. Новокосино)	Транспортная ул., Юбилейный просп., ул. Г.И. Котовского, Носовихинское ш.	Носовихинское ш., Южная ул., Юбилейный просп., Транспортная ул.	4,8	2,4	2,4	УОП	РТ	Автобус	8					пригородное
59	1708	110	Балашиха-2 (СНТ «Поляна») - Москва (м. Новогиреево)	ул. Трубецкая, ул. Свердлова, ул. Спортивная, ул. 40 лет Октября, ул. Чехова, просп. Ленина, ул. Советская, ш. Энтузиастов, МКАД, ул. Сталеваров, Зеленый просп.	5-й просп. Новогиреево, Зеленый просп., ул. Сталеваров, ш. Энтузиастов, ул. Советская, просп. Ленина, ул. Чехова, ул. 40 лет Октября, ул. Спортивная, ул. Свердлова, ул. Трубецкая	49,9	24,3	25,6	УОП	РТ	Автобус	18					пригородное

Таблица В.3 – Характеристики остановочных пунктов общественного транспорта в границах ГО Реутов

№ п/п	Наименование остановочного пункта	Адрес расположения	Координаты расположения	Наличие ДЗ 5.16	Наличие остановочной площадки	Наличие посадочной площадки	Наличие павильона	Наличие электронных информационных табло	Наличие информации о маршрутах	Наличие средств общего пользования (скамья, мусорный бак)
1	Молодежная д.2	ул. Молодежная	55.746206, 37.846398	+	+	+	+	-	-	+
2	ул. Октября д.5	ул. Октября (от ул. Южная до ул. Молодежная)	55.750182, 37.851656	+	+	+	+	-	+	+
3	МЦД Реутов 2А	ул. Октября (от ул. Южная до ул. Молодежная)	55.750912, 37.855452	+	+	+	+	-	+	+
4	МЦД Реутов 1В (ул. Южная)	ул. Южная	55.750859, 37.860383	+	+	+	+	-	+	+
5	МЦД Реутов 1С (ул. Южная)	ул. Южная	55.750477, 37.860843	+	+	+	+	-	+	+
6	ул. Южная	ул. Южная	55.748323, 37.862237	+	+	+	+	-	+	+
7	ул. Южная	ул. Южная	55.747586, 37.862315	+	+	+	+	-	+	+
8	ул. Октября (у Храма)	ул. Октября (от Южной до ЖД переезда)	55.752678, 37.863695	+	+	+	+	-	+	+
9	ул. Октября д.18	ул. Октября (от Южной до ЖД переезда)	55.753448, 37.867960	+	+	+	+	-	+	+
10	ул. Октября д.42	ул. Октября (от Южной до ЖД переезда)	55.755606, 37.879539	+	+	+	+	-	+	+
11	ул. Октября д.52	ул. Октября (от Южной до ЖД переезда)	55.756743, 37.885325	+	+	+	+	-	-	+
12	ул. Октября д.52	ул. Октября (от Южной до ЖД переезда)	55.756730, 37.884633	+	+	+	+	-	+	+
13	Ростелеком	Юбилейный проспект	55.750101, 37.866481	+	+	+	+	-	+	+
14	Ростелеком	Юбилейный проспект	55.750166, 37.865828	+	+	+	+	-	+	+
15	Городской суд	Юбилейный проспект	55.751910,	+	+	+	+	-	+	+

№ п/п	Наименование остановочного пункта	Адрес расположения	Координаты расположения	Наличие ДЗ 5.16	Наличие остановочной площадки	Наличие посадочной площадки	Наличие павильона	Наличие электронных информационных табло	Наличие информации о маршрутах	Наличие средств общего пользования (скамья, мусорный бак)
			37.875545							
16	Городской суд	Юбилейный проспект	55.751884, 37.874789	+	+	+	+	-	+	+
17	Юбилейный д.66	Юбилейный пр-т (от ул.Ак.Челомея до пр.4305)	55.752920, 37.881045	+	+	+	+	-	+	+
18	Юбилейный д.72	Юбилейный пр-т (от ул.Ак.Челомея до пр.4305)	55.753843, 37.884755	+	+	+	+	-	+	+
19	10-й мкрн.	Юбилейный пр-т (от ул.Ак.Челомея до пр.4305)	55.753984, 37.886539	+	+	+	+	-	+	+
20	МЦД Реутов 4А	ул. Дзержинского	55.752048, 37.855883	+	+	+	+	-	-	+
21	МЦД Реутов (ул.Дзержинского)	ул. Дзержинского	55.752027, 37.854947	+	+	+	-	-	-	-
22	МЦД Реутов (ул.Ленина)	ул. Ленина	55.753512, 37.858721	+	+	+	+	+	-	+
23	МЦД Реутов (ул.Ленина)	ул. Ленина	55.753808, 37.858815	+	+	+	+	+	-	+
24	ул. Ленина	ул. Ленина	55.756453, 37.857079	+	+	+	+	+	-	+
25	ул. Ленина	ул. Ленина	55.756843, 37.857087	+	+	+	+	+	-	+
26	Горсовет	ул. Ленина	55.761503, 37.856233	+	+	+	+	+	-	+
27	Горсовет	ул. Ленина	55.761241, 37.855949	+	+	+	+	+	-	+
28	Фабрика	ул. Ашхабадская	55.759089, 37.862254	+	+	+	+	+	-	+
29	Фабрика	ул. Ашхабадская	55.758577, 37.861899	+	+	+	+	+	-	+
30	ул. Победы	ул. Победы	55.768114,	+	+	+	+	+	-	+

№ п/п	Наименование остановочного пункта	Адрес расположения	Координаты расположения	Наличие ДЗ 5.16	Наличие остановочной площадки	Наличие посадочной площадки	Наличие павильона	Наличие электронных информационных табло	Наличие информации о маршрутах	Наличие средств общего пользования (скамья, мусорный бак)
			37.846506							
31	ул. Победы	ул. Победы	55.767774, 37.846745	+	+	+	+	+	-	+
32	Площадь Академика Челомея	ул. Победы	55.764702, 37.852770	+	+	+	+	+	-	+
33	Площадь Академика Челомея	ул. Победы	55.764079, 37.853667	+	+	+	+	+	-	+
34	ДК Мир	ул. Советская	55.764531, 37.853634	+	+	+	+	+	-	+
35	Мебельный магазин	ул. Советская	55.767596, 37.864039	+	+	+	+	+	-	+
36	Мебельный магазин	ул. Советская	55.767705, 37.863640	+	+	+	+	+	-	+
37	пр-т Мира 23	пр-т Мира	55.762753, 37.863164	+	+	+	+	+	-	+
38	пр-т Мира 23	пр-т Мира	55.762753, 37.863164	+	+	+	+	+	-	+
39	пр-т Мира 43	пр-т Мира	55.767816, 37.864448	+	+	+	+	+	-	+
40	пр-т Мира 43	пр-т Мира	55.767107, 37.864420	+	+	+	+	+	-	+
41	Станция Стройка	пр-т Мира	55.779535, 37.862675	+	+	+	+	+	-	+
42	Станция Стройка	пр-т Мира	55.779383, 37.862661	+	+	+	+	+	-	+

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

СВЕДЕНИЯ О ПАРКОВОЧНОМ ПРОСТРАНСТВЕ В ГРАНИЦАХ ГОРОДСКОГО ОКРУГА РЕУТОВ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Таблица Г.1 – Перечень мест парковок средств индивидуальной мобильности, расположенных в границах городского округа Реутов

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
1	55,753640	37,861080	Московская обл., г. Реутов, 5-й микрорайон
2	55.75086272906944	37.85995548837258	Московская обл., г. Реутов, Александровский сквер
3	55.765422	37,853623	Московская обл., г. Реутов, ДК "Мир", ул. Победы, 20
4	55.78016811499026	37.85817048555465	Московская обл., г. Реутов, индустриальный парк Строй парк, к1
5	55.763821999230956	37.84417700000003	Московская обл., г. Реутов, МКАД 2 км, 2, ТЦ "Шоколад", вход со стороны МКАД
6	55.76380405510302	37.84458947752272	Московская обл., г. Реутов, МКАД 2 км, 2, ТЦ "Шоколад", вход со стороны МКАД, "Офисмаг"
7	55.76247738348671	37.84437648752916	Московская обл., г. Реутов, МКАД 2 км, 2, ТЦ "Шоколад", главный вход
8	55.75478500583641	37.843307119484194	Московская обл., г. Реутов, МКАД 3 км, 3, "Вкусно и точка"
9	55,75485	37,843068	Московская обл., г. Реутов. МКАД 3 км, 3, "Вкусно и точка". "Велопарковка"
10	55.762643 880463415	37.84509765076117	Московская обл., г. Реутов, МКАД, 2-й километр, 2
11	55.746080303338054	37.86315070638473	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 12
12	55.74717369382815	37.87112664092524	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 14А
13	55,747478	37,873075	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 18В
14	55,748042	37,873538	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе. <sup>19</sup>
15	55.74772029084408	37.874212584269905	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 19А
16	55,749435	37,877006	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 27
17	55,745341	37,85615 6	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 4
18	55.752571984309384	37.886834971765836	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 45 ТЦ "Реутов Парк" вход со стороны двора
19	55,75219	37,887664	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 45, ТЦ "Реутов Парк" центральный вход
20	55,745385	37,857714	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 5, "СМД — Центр Молекулярной Диагностики"
21	55.74521881744392	37.85686756908137	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, "Бургер Кинг"
22	55,74559	37,857557	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, "Хинкальная"

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
23	55.745368018262475	37.85818520845308	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, 7
24	55.74571374952697	37.8627059423 7493	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, влIII
25	55.746103959456796	37.865849691836644	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, м. Новокосино. I
26	55.74548301116815	37.86180043358584	Московская обл., г. Реутов, Носовихинское шоссе, м. Новокосино, S
27	55.75396928191446	37.88648231086377	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "10-й микрорайон"
28	55.75393814771439	37.88651602210635	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "10-й микрорайон", парковка
29	55.75192598616953	37.874886246162504	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Городской суд"
30	55.76448476910653	37.85365111546645	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Дом культуры Мир"
31	55,764492	37,853712	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Дом культуры Мир"
32	55,751929	37,846907	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Комсомольскш улица"
33	55.7455003624572	37.86212425396687	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Метро Новокосино 5А"
34	55.74227	37,846396	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Молодёжная улица, 2"
35	55,748253	37,877333	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Носовихинское шоссе, 27"
36	55.764666634913276	37.85295520717813	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "пл. Академика Челомея" ДК "Мир"
37	55.76409517804259	37.85337594655155	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "пл. Академика Челомея" ул. Победы, 15
38	55,764699	37,852849	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Площадь Акшемика Челомея"
39	55,761533	37,856265	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Реутовский горсовет"
40	55.761596914999345	37.856310570764066	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Реутовский горсовет" УФСИН
41	55.75015444735062	37.865669196640084	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Ростелеком"
42	55.75262043956524	37.864339983522456	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Станция Реутово"
43	55.751756441971	37.88566598651485	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "ТРЦ Реутов-Парк"
44	55.75347182233476	37.88865955572941	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "ТРЦ Реутов-Парк"
45	55.7538923361203	37.88894923430302	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "ТРЦ Реутов-Парк"
46	55.75419181749495	37.87699028902875	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Улица Акмемика Челомея"
47	55,756849	37,85713	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Улица Ленина", 10
48	55.75694156870072	37.85711500227035	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Улица Ленина", 10,

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
			"Вкусвилл"
49	55,767739	37,846698	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Улица Победы"
50	55,752917	37,88114	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Юбилейный проспект, 66"
51	55.748398051582114	37.862281222755996	Московская обл., г. Реутов, Остановка общественного транспорта "Южная улица"
52	55,754599	37,868661	Московская обл., г. Реутов, Отстойно-разворотная площадка по ул. Железнодорожная, напротив д. 9
53	55,758788	37,867639	Московская обл., г. Реутов, парк "Фабричный пруд"
54	55.758122611409476	37.866404979206365	Московская обл., г. Реутов, парк "Фабричный пруд"
55	55.756467937662904	37.86612602946877	Московская обл., г. Реутов, парк "Фабричный пруд"
56	55.7652592988464	37.85288919999999	Московская обл., г. Реутов, площадь Академика Челомея
57	55.776342046922984	37.849211907445095	Московская обл., г. Реутов, Проектируемый проезд №6001
58	55,765778	37,864580	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 12к1
59	55,762914	37,862860	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 23
60	55,767854	37,864896	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 24
61	55,76839	37,865022	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 26А
62	55.76192402445627	37.86274658608077	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 3
63	55.76760218510088	37.863515079271394	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 39А
64	55.767773974004996	37.86438259360937	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 43
65	55.76845039923095	37.86439250000001	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 45 "Пятерочка"
66	55,769273	37,864853	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 47
67	55,769960	37,865083	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 49 "Яндекс лавка"
68	55,771687	37,865565	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 576
69	55.77156677523532	37.86509008433018	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 576 "Дикси"
70	55.774115164710544	37.86625477550229	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, 63
71	55.77363741924214	37.86657664058418	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, вл18
72	55.77228579081236	37.86592754600258	Московская обл., г. Реутов, просп. Мира, вл59
73	55.77948183891269	37.862553271073466	Московская обл., г. Реутов, проспект Мира, вл85к1 5
74	55,7684	37,852509	Московская обл., г. Реутов, Садовый пр., 3
75	55.768543999230964	37.85317599999999	Московская обл., г. Реутов, Смольный пр., 3, "Водоканал"
76	55,769955	37,853729	Московская обл., г. Реутов, Садовый проезд, 9к1
77	55.762581	37.858087	Московская обл., г. Реутов, сквер Зелёный угол

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
78	55.75205996745337	37.86804885548693	Московская обл., г. Реутов, Солнечный пр-д, "Прокат самокатов"
79	55.765303187249906	37.88383859983958	Московская обл., г. Реутов, ул. 5-я Линия, 2Б
80	55,749679	37,880339	Московская обл., г. Реутов, ул. Академика В.Н. Челомея, 11
81	55.75897260829129	37.86220463988882	Московская обл., г. Реутов, ул. Ашхабадская, 14
82	55,759157	37,862588	Московская обл., г. Реутов, ул. Ашхабадская, 16/1
83	55.759344665141306	37.86208662269219	Московская обл., г. Реутов, ул. Ашхабадская, 33
84	55,746709	37,867061	Московская обл., г. Реутов, ул. Г.И. Котовского, 12
85	55.74699684065701	37.869295897021374	Московская обл., г. Реутов, ул. Г.И. Котовского, 13А, "Спорт Сервис"
86	55,764267	37,860463	Московская обл., г. Реутов, ул. Гагарина, 15
87	55.76302062270623	37.858732907875634	Московская обл., г. Реутов, ул. Гагарина, 2, "Магнит Косметик"
88	55,764863	37,863820	Московская обл., г. Реутов, ул. Гагарина, 23
89	55,762738	37,868148	Московская обл., г. Реутов, ул. Гагарина, 33
90	55,761533	37,867834	Московская обл., г. Реутов, ул. Гагарина, 34А
91	55.76142872275161	37.86858829734456	Московская обл., г. Реутов, ул. Гагарина, 34В
92	55,751269	37,848053	Московская обл., г. Реутов, ул. Дзержинского, 1
93	55.75255374282702	37.857877494797236	Московская обл., г. Реутов, ул. Дзержинского, 11, Продуктовый рынок "СТАНЦИЯ"
94	55.75252240892382	37.85870524555577	Московская обл., г. Реутов, ул. Дзержинского, 11 Б
95	55,751465	37,847355	Московская обл., г. Реутов, ул. Дзержинского, 1А
96	55.751109705191766	37.848788469948886	Московская обл., г. Реутов, ул. Дзержинского, 2
97	55.751852332552524	37.85439230023732	Московская обл., г. Реутов, ул. Дзержинского, 6 (площадь МЦД-4, 3)
98	55.75214062197963	37.85649782135775	Московская обл., г. Реутов, ул. Дзержинского, 9 (площадь МЦД-4, 4)
99	55,753605	37,863603	Московская обл., г. Реутов, ул. Железнодорожная, 2В
100	55,754644	37,867052	Московская обл., г. Реутов, ул. Железнодорожная, 7Ас3
101	55,748782	37,878599	Московская обл., г. Реутов, ул. имени Академика В.Н. Челомея, 12
102	55,754599	37,874640	Московская обл., г. Реутов, ул. имени Академика В.Н. Челомея, 6
103	55,751259	37,879368	Московская обл., г. Реутов, ул. имени Академика В.Н. Челомея, 7
104	55,75402	37,876458	Московская обл., г. Реутов, ул. имени Академика В.Н. Челомея, 8
105	55,754061	37,856641	Московская обл., г. Реутов, ул. Калинина, 12
106	55.75386707357798	37.85693979848958	Московская обл., г. Реутов, ул. Калинина, 12 "КуулКлевер МясовЪ Отдохни"
107	55.76059921022066	37.84990953373449	Московская обл., г. Реутов, ул. Кирова, 15
108	55.75842893383167	37.85213309920667	Московская обл., г. Реутов, ул. Кирова, 4

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
109	55,758388	37,851775	Московская обл., г. Реутов, ул. Кирова 7
110	55,759682	37,851088	Московская обл., г. Реутов, ул. Кирова, 7к1
111	55,754948	37,852805	Московская обл., г. Реутов, ул. Комсомольская, 12
112	55,756462	37,851341	Московская обл., г. Реутов, ул. Комсомольская, 18/2
113	55.75321643152129	37.85261319774438	Московская обл., г. Реутов, ул. Комсомольская, 1А
114	55,756672	37,849764	Московская обл., г. Реутов, ул. Комсомольская, 21к1
115	55,755995	37,846781	Московская обл., г. Реутов, ул. Комсомольская, 27
116	55.754387276998116	37.85212566260765	Московская обл., г. Реутов, ул. Комсомольская 10к1
117	55.75565086971554	37.851866626068556	Московская обл., г. Реутов, ул. Комсомольская, 14
118	55,756841	37,857170	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 10
119	55,757759	37,856937	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 14
120	55,755723	37,856919	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 15
121	55,758519	37,856857	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 16
122	55.757819660055844	37.856141897718146	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 19/10,
123	55.75323255736778	37.85828884026361	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 1А, ТЦ "Карат"
124	55.74926516829888	37.848375531454174	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 2Б
125	55.74938864486084	37.849899445712225	Московская обл., г. Реутов, ул. Ошября, 3
126	55,753067	37,873438	Московская обл., Реутов, ул. Ошября, 30
127	55,754812	37,875573	Московская обл., Реутов, ул. Ошября, 36
128	55,753774	37,877658	Московская обл., Реутов, ул. Ошября, 38
129	55,755060	37,880533	Московская обл., Реутов, ул. Ошября, 42
130	55.75565903076163	37.88046106749379	Московская обл., Реутов, ул. Октября, 42
131	55,755345	37,881027	Московская обл., Реутов, ул. Октября, 44
132	55,755925	37,883267	Московская обл., г. Реутов, ул. Ошября, 48
133	55,756858	37,886109	Московская обл., г. Реутов, ул. Ошября, 52
134	55.75045497986483	37.85363220997732	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 5Б, "Wildberries"
135	55.750385527650494	37.85381723641436	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 5Б, "Магнит"
136	55.75136186851018	37.856712005037934	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, ст. МЦД "Реутов" (въезд 1)
137	55.75103511747927	37.85519923915352	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, ст. МЦД "Реутов" (въезд 2)
138	55.75995342348954	37.86349210021595	Московская обл., г. Реутов, ул. Парковая, 4
139	55,760276	37,863740	Московская обл., г. Реутов, ул. Парковая, 6

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
140	55,760645	37,865837	Московская обл., г. Реутов, ул. Парковая, 8к2
141	55.76318766214456	37.85513890846144	Московская обл., г. Реутов, ул. Победы, 15, "Дикси"
142	55.76461585770364	37.852430810208595	Московская обл., г. Реутов, ул. Победы, 19А
143	55,766528	37,849663	Московская обл., г. Реутов, ул. Победы, 22
144	55,766391	37,848410	Московская обл., г. Реутов, ул. Победы, 31
145	55,761905	37,858397	Московская обл., г. Реутов, ул. Победы, 6
146	55,760240	37,859151	Московская обл., г. Реутов, ул. Победы, 7
147	55,774539	37,846428	Московская обл., г. Реутов, ул. Реутовских ополченцев, 10
148	55,775204	37,848169	Московская обл., г. Реутов, ул. Реутовских ополченцев, 14
149	55,773770	37,849458	Московская обл., г. Реутов, ул. Реутовских ополченцев, 19
150	55,771095	37,846846	Московская обл., г. Реутов, ул. Реутовских ополченцев, 2
151	55.771729402042254	37.84646007297234	Московская обл., г. Реутов, ул. Реутовских Ополченцев, 4
152	55,772582	37,846249	Московская обл., г. Реутов, ул. Реутовских ополченцев, 6
153	55.77325189263343	37.846175646840244	Московская обл., г. Реутов, ул. Реутовских Ополченцев, 8
154	55.767105998846446	37.857912999999996	Московская обл., г. Реутов, ул. Советская, 12
155	55.76856048532034	37.85919626346629	Московская обл., г. Реутов, ул. Советская, 14к1
156	55,767602	37,858139	Московская обл., г. Реутов, ул. Советская, 18
157	55.76783095647414	37.859908340843646	Московская обл., г. Реутов, ул. Советская, 20Б
158	55.767568329123876	37.864114372707874	Московская обл., г. Реутов, ул. Советская, 39
159	55.76476278923092	37.855496921390824	Московская обл., г. Реутов, ул. Советская, 4к1
160	55,752860	37,857911	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 1А, ТЦ "Карат", "У ПиОыча"
161	55.75951358223914	37.855771727837976	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 20А, "Велопарковка"
162	55.758205302507456	37.85591064405031	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 21
163	55.7587601247912	37.8557299272972	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 21
164	55,760515	37,85515	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 27
165	55.752434156271256	37.85737458312539	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 3
166	55,753517	37,859579	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 4
167	55,754854	37,858654	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 4,
168	55.755595823117275	37.85808693378215	Московская обл., г. Реутов, ул. Ленина, 6
169	55,760434	37,847882	Московская обл., г. Реутов, ул. Лесная, 11
170	55,760040	37,846938	Московская обл., г. Реутов, ул. Лесная, 11к1

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
171	55,759917	37,852311	Московская обл., г. Реутов, ул. Лесная, 7
172	55.760092062647324	37.852851886467306	Московская обл., г. Реутов, ул. Лесная, 7,
173	55,760033	37,851377	Московская обл. г. Реутов, ул. Лесная, 9
174	55.760201985109255	37.85202652332626	Московская обл., г. Реутов, ул. Леснш,9, "Магнит Косметик"
175	55,74789	37,846921	Московская обл., г. Реутов, ул. Молодежная, 1
176	55,747338	37,848385	Московская обл., г. Реутов, ул. Молодежная, 4
177	55.74719938076462	37.848227887933746	Московская обл., г. Реутов, ул. Молодёжная, 4, "Центр развития детского творчества"
178	55,769971	37,846437	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 10
179	55.770805926356694	37.847647719513276	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 12, "Дикси"
180	55.77316117987497	37.84945867067449	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 17
181	55,772305	37,849787	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 18
182	55,772047699231	37.84971060000001	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 18, "Детская музыкальная школа № 2"
183	55,773783	37,849077	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 19
184	55,768484	37,846345	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 2
185	55.7688712794196	37.84649620187412	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 2, "Магнит Косметик"
186	55,772958	37,851386	Московская обл., г. Реутов, ул. Некрасова, 26
187	55.758315652179355	37.857360243324365	Московская обл., г. Реутов, ул. Новая, 15А
188	55.75823348019622	37.86113671269581	Московская обл., г. Реутов, ул. Новая, 18
189	55,757963	37,849412	Московская обл., г. Реутов, ул. Новая, 1А
190	55.75723334531555	37.85154974654171	Московская обл., г. Реутов, ул. Новая, 3
191	55.75742161452573	37.85208730678153	Московская обл., г. Реутов, ул. Новая, 3, ТЦ "Мшк"
192	55.75753351466d95	37.85257833170389	Московская обл., г. Реутов, ул. Новая, S
193	55,757237	37,85338	Московская обл., г. Реутов, ул. Новая, 6
194	55,753399	37,867955	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 18
195	55.752333373498125	37.868360249181165	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 20
196	55,752828	37,869521	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 22
197	55,753598	37,869834	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 24
198	55.75403753016036	37.87156099408649	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 24
199	55,753705	37,873051	Московская обл., г. Реутов, ул. Октября, 28
200	55.767076126197175	37.856661084653226	Московская обл., г. Реутов, ул. Советская, 7А
201	55,764092	37,850487	Московская обл., г. Реутов, ул. Строителей, 1

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
202	55,761007	37,846825	Московская обл., г. Реутов, ул. Строителей, 11
203	55,762651	37,848570	Московская обл., г. Реутов, ул. Строителей, 5
204	55,780013	37,863295	Московская обл., г. Реутов, ул. Транспортная, 1
205	55,76829720196553	37,880330270448106	Московская обл., г. Реутов, ул. Транспортная, 11с2
206	55,75666402968456	37,88792999487732	Московская обл., г. Реутов, ул. Транспортная, 27
207	55,751925865437016	37,88952317104339	Московская обл., г. Реутов, ул. Транспортная, возле "Реутов Парк"
208	55,751213	37,860731	Московская обл., г. Реутов, ул. Южная, 3В
209	55,750287	37,861277	Московская обл., г. Реутов, ул. Южная, S
210	55,77705558965853	37,84707686906929	Московская обл., г. Реутов, шоссе Автомагистраль Москва - Нижний Новгород, 1
211	55,7788590404738	37,85475335126967	Московская обл., г. Реутов, шоссе Автомагистраль Москва - Нижний Новгород, 19Вс1
212	55,749324156281425	37,86089322124059	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 17А Декоративный объект "РЕУТОВ"
213	55,74500310168127	37,852718191329274	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 2А
214	55,752252	37,867940	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 31
215	55,750062	37,866475	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 32/1
216	55,751318560630594	37,87041376442829	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 33
217	55,750788	37,869649	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 36 "Изобретариум 3.0"
218	55,751529	37,872137	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 37
219	55,74955384814131	37,87040373549185	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 38
220	55,752105	37,871567	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 39
221	55,746070	37,852676	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 3В, "Пипони"
222	55,75189897169378	37,87354185052297	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 41, "Платежный терминал"
223	55,752764	37,874634	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 43, "Территория Фитнеса"
224	55,75374105420574	37,87699565344678	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 45
225	55,75254966536116	37,87700359491657	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 47, "Бери заряд"
226	55,75230219422367	37,87582134531189	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 47, "Озон"
227	55,75281579569143	37,878549047504606	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 49, "Велопарковка"
228	55,75293934820037	37,87976900157968	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 51
229	55,75364138340104	37,87869689617807	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 51, "Пятерома"
230	55,75346247127963	37,882164876764364	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 57, "Велопарковка"
231	55,74758530943395	37,85503568955116	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 6, "Стоматология"
232	55,75230704734966	37,878235001976655	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 60

№ п/п	Широта	Долгота	Адрес
233	55.753981	37.884920	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 63
234	55.75401499951419	37.88483690681758	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 63, "Ароматный Мир"
235	55,755520	37,887338	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 69
236	55.74749695446961	37.85347757604154	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 7, Магнит"
237	55.75301194712931	37.88241417651892	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 70
238	55.753239	37.884189	Московская обл., г. Реутов, Юбилейный проспект, 72, "Озон"

Таблица Г.2 – Перечень медленных зон и зон, где парковка и передвижение средств индивидуальной мобильности запрещена

№ п/п	Широта	Долготы	Адрес	Примечание
1	55,765278	37,851969	Сквер за ДК "МИР" (ул. Советская)	Ограничение скоростного режима до 10 км/ч, и запрет парковки на всей территории парка
2	55,764527	37,853341		
3	55,767027	37,856625		
4	55,767656	37,855396		
5	55,762375	37,857324	Сквер "Зеленый угол" (ул. Победы)	
6	55,762155	37,857712		
7	55,762649	37,858481		
8	55,762829	37,858158		
9	55,750793	37,859415	Александровский сквер	
10	55,749179	37,860458		
11	55,749310	37,861084		
12	55,750932	37,860350		
13	55,751391	37,860593	Центральный парк (ул. Октября- ул. Юбилейный проспект)	
14	55,749436	37,861673		
15	55,750854	37,868893		
16	35,753210	37,867336		
17	55,759488	37,867728	Парк "Фабричный пруд" (ул. Гагарина - ул. Железнодорожная)	
18	55,759089	37,872152		
19	55,755553	37,867868		
20	55,756278	37,866187		
21	55,747833	37,849875	Сквер "Реутовских спортсменов"	

№ п/п	Широта	Долготы	Адрес	Примечание
22	55,746403	37,851005	(ул. Молодежная - Юбилейный проспект)	Ограничение скоростного режима до 5 км/ч, и запрет парковки на всей территории парка
23	55,746468	37,853019		
24	55,747069	37,851820		
25	55,751976	37,855608	Подземный переход МЦД (ул. Дзержинского - ул. Октября)	
26	55,751259	37,856045		
27	55,752434	37,858723	Подземный переход (ул. Дзержинского - ул. Октября)	
28	55,751510	37,859295		
29	55,752818	37,860843	Подземный переход (ул. Дзержинского - ул. Октября)	
30	55,752445	37,861418		

Таблица Г.3 – Перечень парковок общего пользования вдоль УДС, расположенных в границах городского округа Реутов

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
1	ул. Парковая	55.760124, 37.862765	55.760102, 37.863029	8	90°	100	Парковочный карман	ЛТС	80
2	ул. Строителей	55.761527, 37.846846	55.761317, 37.846780	8	90°	100	Парковочный карман	ЛТС	90
3	ул. Строителей	55.760293, 37.846732	55.759818, 37.846713	18	90°	225	Парковочный карман	ЛТС	90
4	ул. Строителей	55.760451, 37.846568	55.759668, 37.846540	36	90°	450	Парковочный карман	ЛТС	90
5	пр-д Садовый	55.769711, 37.855088	55.769520, 37.854736	14	90°	175	Парковочный карман	ЛТС	95
6	пр-д Садовый	55.769320, 37.854404	55.768940, 37.853787	17	90°	212,5	Парковочный карман	ЛТС	80
7	ул. Головашкина	55.769919, 37.855052	55.770023, 37.854856	8	90°	100	Парковочный карман	ЛТС	70
8	ул. Головашкина	55.770063, 37.854748	55.770833, 37.853275	32	90°	400	Обособленное парковочное пространство	ЛТС	90
9	ул. Головашкина	55.770896, 37.853179	55.771066, 37.852905	22	90°	275	Парковочный карман	ЛТС	80

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
10	ул. Головашкина	55.771269, 37.852514	55.771371, 37.852314	8	90°	100	Парковочный карман	ЛТС	50
11	ул. Головашкина	55.770497, 37.854153	55.770377, 37.854396	4	90°	50	Парковочный карман	ЛТС	40
12	ул. Головашкина	55.771263, 37.852727	55.771117, 37.852972	8	0°	150	Вдоль проезжей части	ЛТС	50
13	ул. Головашкина	55.771430, 37.852449	55.771346, 37.852614	4	90°	50	Парковочный карман	ЛТС	45
14	ул. Головашкина	55.771771, 37.851803	55.771524, 37.852291	13	90°	162,5	Парковочный карман	ЛТС	70
15	ул. Некрасова	55.770997, 37.846889	55.771285, 37.847341	16	90°	200	На прилегающей территории	ЛТС	80
16	ул. Академика Челомея	55.751917, 37.878130	55.751380, 37.878467	21	90°	262,5	Парковочный карман	ЛТС	85
17	ул. Академика Челомея	55.751253, 37.878538	55.749914, 37.879353	60	90°	750	Парковочный карман	ЛТС	90
18	ул. Академика Челомея	55.749632, 37.879541	55.749249, 37.879773	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	70
19	ул. Октября	55.749719, 37.849624	55.749663, 37.849326	8	90°	100	Парковочный карман	ЛТС	20
20	ул. Октября	55.749904, 37.850540	55.749736, 37.849730	26	90°	325	На прилегающей территории	ЛТС	40
21	ул. Октября	55.750491, 37.853509	55.750391, 37.853031	11	90°	137,5	Парковочный карман	ЛТС	70
22	ул. Октября	55.750688, 37.854576	55.750555, 37.853912	14	90°	175	Парковочный карман	ЛТС	50
23	ул. Октября	55.752491, 37.862760	55.752720, 37.863950	14	90°	175	Парковочный карман	ЛТС	70
24	ул. Новая	55.756567, 37.848967	55.756655, 37.849374	11	90°	137,5	Парковочный карман	ЛТС	80
25	ул. Новая	55.756770, 37.849887	55.756855, 37.850271	15	90°	187,5	Парковочный карман	ЛТС	70
26	ул. Новая	55.757012, 37.850988	55.757130, 37.851632	5	0°	93,75	Парковочный карман	ЛТС	85

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
27	ул. Новая	55.757318, 37.852791	55.757520, 37.853839	28	90°	350	Парковочный карман	ЛТС	70
28	ул. Новая	55.757594, 37.854295	55.757783, 37.855305	21	90°	262,5	Парковочный карман	ЛТС	50
29	ул. Новая	55.757835, 37.855652	55.757911, 37.856088	12	90°	150	Парковочный карман	ЛТС	85
30	ул. Новая	55.758096, 37.857369	55.758237, 37.858255	20	90°	250	Парковочный карман	ЛТС	40
31	ул. Новая	55.758383, 37.860652	55.758269, 37.861680	26	90°	325	На прилегающей территории	ЛТС	70
32	ул. Новая	55.757040, 37.850472	55.756955, 37.850095	9	90°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	80
33	ул. Новая	55.757340, 37.852204	55.757109, 37.850869	28	45°	378	Парковочный карман	ЛТС	40
34	Больничныи проезд	55.754378, 37.861613	55.754295, 37.862104	3	0°	56,25	Вдоль проезжей части	ЛТС	50
35	Юбилейный проспект	55.754327, 37.887296	55.753976, 37.885487	38	90°	475	Парковочный карман	ЛТС	60
36	Юбилейный проспект	55.754066, 37.886910	55.754194, 37.887596	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	80
37	Юбилейный проспект	55.753785, 37.885482	55.753852, 37.885809	7	90°	87,5	Парковочный карман	ЛТС	80
38	Юбилейный проспект	55.753756, 37.884344	55.753579, 37.883470	20	90°	250	Парковочный карман	ЛТС	50
39	Юбилейный проспект	55.753387, 37.883448	55.753629, 37.884661	26	90°	325	Парковочный карман	ЛТС	40
40	Юбилейный проспект	55.753514, 37.883127	55.753470, 37.882907	5	90°	62,5	Парковочный карман	ЛТС	40
41	Юбилейный проспект	55.753154, 37.882235	55.753269, 37.882787	12	90°	150	Парковочный карман	ЛТС	50
42	Юбилейный проспект	55.753376, 37.882432	55.753274, 37.881928	11	90°	137,5	Парковочный карман	ЛТС	60
43	Юбилейный проспект	55.753007, 37.881485	55.753098, 37.881926	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	50

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
44	Юбилейный проспект	55.753185, 37.881411	55.753067, 37.880831	13	90°	162,5	Парковочный карман	ЛТС	85
45	Юбилейный проспект	55.752765, 37.880227	55.752814, 37.880443	5	90°	62,5	Парковочный карман	ЛТС	80
46	Юбилейный проспект	55.752822, 37.879559	55.752753, 37.879193	8	90°	100	Парковочный карман	ЛТС	50
47	Юбилейный проспект	55.752702, 37.878979	55.752624, 37.878547	9	90°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	70
48	Юбилейный проспект	55.752474, 37.878712	55.752688, 37.879838	25	90°	312,5	Парковочный карман	ЛТС	60
49	Юбилейный проспект	55.752320, 37.876903	55.752162, 37.876087	18	90°	225	Вдоль проезжей части	ЛТС	70
50	Юбилейный проспект	55.751995, 37.876149	55.752166, 37.876995	16	90°	200	Парковочный карман	ЛТС	70
51	Юбилейный проспект	55.751657, 37.874426	55.751724, 37.874732	7	45°	94,5	Вдоль проезжей части	ЛТС	40
52	Юбилейный проспект	55.751506, 37.873691	55.751574, 37.873972	6	45°	81	Парковочный карман	ЛТС	50
53	Юбилейный проспект	55.751408, 37.873154	55.751498, 37.873594	10	45°	135	Парковочный карман	ЛТС	50
54	Юбилейный проспект	55.750501, 37.868524	55.750586, 37.868919	9	90°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	70
55	Юбилейный проспект	55.750304, 37.867482	55.750361, 37.867742	6	90°	75	На прилегающей территории	ЛТС	50
56	Юбилейный проспект	55.750186, 37.866836	55.750276, 37.867312	10	90°	125	На прилегающей территории	ЛТС	40
57	Юбилейный проспект	55.749676, 37.864260	55.749765, 37.864659	6	90°	75	Парковочный карман	ЛТС	40
58	Юбилейный проспект	55.749809, 37.864896	55.749914, 37.865437	11	90°	137,5	Парковочный карман	ЛТС	80
59	Юбилейный проспект	55.749564, 37.863704	55.749640, 37.864118	9	90°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	60
60	Юбилейный проспект	55.749888, 37.864333	55.749689, 37.863311	18	90°	225	Парковочный карман	ЛТС	80

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
61	Юбилейный проспект	55.749307, 37.862352	55.749441, 37.862978	14	90°	175	Парковочный карман	ЛТС	50
62	Юбилейный проспект	55.749662, 37.863130	55.749613, 37.862913	4	90°	50	Парковочный карман	ЛТС	70
63	Юбилейный проспект	55.749541, 37.862439	55.749429, 37.861883	18	90°	225	Парковочный карман	ЛТС	85
64	Юбилейный проспект	55.747752, 37.854794	55.747955, 37.855234	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	90
65	Юбилейный проспект	55.747974, 37.854731	55.747886, 37.854576	5	90°	62,5	Парковочный карман	ЛТС	80
66	Юбилейный проспект	55.747273, 37.854200	55.747543, 37.854478	11	90°	137,5	Парковочный карман	ЛТС	60
67	Юбилейный проспект	55.745256, 37.852360	55.745489, 37.852579	13	90°	162,5	Парковочный карман	ЛТС	90
68	ул. Ашхабадская	55.757734, 37.861935	55.757561, 37.861967	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	85
69	ул. Ашхабадская	55.755535, 37.862629	55.756039, 37.862725	17	90°	212,5	Парковочный карман	ЛТС	30
70	ул. Ашхабадская	55.755238, 37.862391	55.754483, 37.862289	12	0°	225	Парковочный карман	ЛТС	95
71	ул. Ашхабадская	55.754790, 37.862544	55.755184, 37.862615	16	90°	200	Парковочный карман	ЛТС	90
72	ул. Ашхабадская	55.754433, 37.862524	55.754715, 37.862541	9	90°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	85
73	ул. Ашхабадская	55.753981, 37.862460	55.754162, 37.862484	6	90°	75	Парковочный карман	ЛТС	80
74	ул. Ашхабадская	55.753785, 37.862414	55.753896, 37.862436	3	90°	37,5	Парковочный карман	ЛТС	40
75	ул. Дзержинского	55.752812, 37.858796	55.752665, 37.858051	6	0°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	70
76	ул. Железнодорожная	55.754703, 37.866300	55.754703, 37.866300	22	0°, 90°	343,75	Обособленное парковочное пространство	ЛТС	85
77	ул. Калинина	55.753906, 37.857201	55.753806, 37.856612	12	90°	150	На прилегающей территории	ЛТС	30

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
78	ул. Калинина	55.754063, 37.857989	55.753994, 37.857733	6	90°	75	Парковочный карман	ЛТС	70
79	ул. Кирова	55.757957, 37.852292	55.757476, 37.852573	20	90°	250	На прилегающей территории	ЛТС	30
80	ул. Котовского	55.749410, 37.866577	55.749143, 37.866744	5	0°	93,75	На прилегающей территории	ЛТС	50
81	ул. Котовского	55.747056, 37.867991	55.746798, 37.868179	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	80
82	ул. Лесная	55.760155, 37.853731	55.760207, 37.853308	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	85
83	ул. Лесная	55.760306, 37.852382	55.760343, 37.852051	6	90°	75	Парковочный карман	ЛТС	70
84	ул. Лесная	55.760320, 37.851277	55.760045, 37.853575	20	0°	375	Вдоль проезжей части	ЛТС	50
85	ул. Новогиреевская	55.755635, 37.852336	55.755514, 37.851663	14	90°	175	Парковочный карман	ЛТС	70
86	ул. Советская	55.766666, 37.856547	55.767126, 37.857184	18	90°	225	Парковочный карман	ЛТС	40
87	ул. Советская	55.767918, 37.859713	55.767881, 37.860079	6	90°	75	Парковочный карман	ЛТС	50
88	ул. Советская	55.769529, 37.860439	55.769901, 37.860838	16	90°	200	Парковочный карман	ЛТС	40
89	ул. Фабричная	55.767321, 37.876433	55.768026, 37.876492	25	90°	312,5	На прилегающей территории	ЛТС	15
90	ул. Фабричная	55.765131, 37.876933	55.765042, 37.877273	8	90°	100	На прилегающей территории	ЛТС	10
91	ул. Фабричная	55.765007, 37.877423	55.764914, 37.877753	8	90°	100	На прилегающей территории	ЛТС	15
92	ул. Фабричная	55.764713, 37.877977	55.764713, 37.877977	13	90°	162,5	Парковочный карман	ЛТС	20
93	ул. Фабричная	55.764119, 37.878467	55.764029, 37.878524	4	90°	50	Парковочный карман	ЛТС	20
94	ул. Гагарина	55.764287, 37.864086	55.764104, 37.866057	16	0°	300	Парковочный карман	ЛТС	50

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
95	ул. Гагарина	55.764013, 37.866445	55.762626, 37.867462	20	0°	375	Вдоль проезжей части	ЛТС	70
96	ул. Гагарина	55.762445, 37.867618	55.761782, 37.868090	13	0°	243,75	Вдоль проезжей части	ЛТС	70
97	ул. Гагарина	55.761466, 37.868266	55.760591, 37.868309	8	0°	150	На прилегающей территории	ЛТС	80
98	ул. Гагарина	55.760513, 37.868282	55.759828, 37.868073	10	0°	187,5	Парковочный карман	ЛТС	85
99	ул. Гагарина	55.760035, 37.868317	55.761451, 37.868527	50	90°	625	Вдоль проезжей части	ЛТС	80
100	ул. Гагарина	55.761643, 37.868427	55.762364, 37.867904	11	0°	206,25	Вдоль проезжей части	ЛТС	60
101	ул. Гагарина	55.762438, 37.867873	55.762608, 37.867768	5	90°	62,5	На прилегающей территории	ЛТС	80
102	ул. Гагарина	55.762684, 37.867688	55.762973, 37.867469	9	90°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	85
103	ул. Гагарина	55.763037, 37.867374	55.764172, 37.866507	16	0°	300	Вдоль проезжей части	ЛТС	50
104	ул. Южная	55.750020, 37.861236	55.750297, 37.861061	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	70
105	ул. Южная	55.750706, 37.860785	55.750897, 37.860674	7	90°	87,5	Парковочный карман	ЛТС	30
106	пр-т Мира	55.760708, 37.862741	55.761821, 37.862980	18	0°	337,5	Вдоль проезжей части	ЛТС	50
107	пр-т Мира	55.761982, 37.862988	55.762478, 37.863079	7	0°	131,25	Вдоль проезжей части	ЛТС	40
108	пр-т Мира	55.763055, 37.863044	55.764299, 37.863277	17	0°	318,75	Вдоль проезжей части	ЛТС	40
109	пр-т Мира	55.764707, 37.863628	55.765064, 37.863728	9	0°	168,75	Вдоль проезжей части	ЛТС	40
110	пр-т Мира	55.765064, 37.863728	55.765266, 37.863812	2	0°	37,5	Вдоль проезжей части	ЛТС	30
111	пр-т Мира	55.765579, 37.863903	55.765704, 37.863949	3	0°	56,25	Парковочный карман	ЛТС	50

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
112	пр-т Мира	55.766153, 37.864169	55.766398, 37.864251	10	90°	125	Парковочный карман	ЛТС	70
113	ул. Ленина	55.761003, 37.855730	55.759996, 37.855321	30	90°	375	Парковочный карман	ЛТС	85
114	ул. Ленина	55.759738, 37.855299	55.759738, 37.855299	8	0°	150	Вдоль проезжей части	ЛТС	80
115	ул. Ленина	55.758816, 37.855786	55.758237, 37.856062	10	0°	187,5	Вдоль проезжей части	ЛТС	70
116	ул. Ленина	55.757638, 37.856353	55.757234, 37.856577	15	90°	187,5	Парковочный карман	ЛТС	80
117	ул. Ленина	55.757005, 37.856742	55.756795, 37.856854	6	45°	81	Парковочный карман	ЛТС	60
118	ул. Ленина	55.757162, 37.856967	55.757313, 37.856899	6	90°	75	Парковочный карман	ЛТС	80
119	ул. Ленина	55.756082, 37.857259	55.755705, 37.857485	12	90°	150	Парковочный карман	ЛТС	70
120	ул. Ленина	55.755496, 37.857585	55.755131, 37.857784	11	90°	137,5	Парковочный карман	ЛТС	50
121	ул. Ленина	55.753952, 37.858462	55.753741, 37.858586	3	0°	56,25	Парковочный карман	ЛТС	70
122	ул. Ленина	55.753300, 37.858819	55.752993, 37.859008	6	0°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	80
123	ул. Ленина	55.753028, 37.859271	55.753287, 37.859126	4	0°	75	Вдоль проезжей части	ЛТС	15
124	ул. Ленина	55.753426, 37.859039	55.753618, 37.858905	8	90°	100	Парковочный карман	ЛТС	80
125	ул. Ленина	55.754160, 37.858627	55.754211, 37.858908	10	45°	135	На прилегающей территории	ЛТС	70
126	ул. Ленина	55.761650, 37.856394	55.761862, 37.856442	8	45°	108	Парковочный карман	ЛТС	50
127	ул. Победы	55.760774, 37.860301	55.760898, 37.860046	7	90°	87,5	Парковочный карман	ЛТС	50
128	ул. Победы	55.761071, 37.859691	55.761332, 37.859181	13	90°	162,5	Парковочный карман	ЛТС	30

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
129	ул. Победы	55.761471, 37.858922	55.761649, 37.858595	9	90°	112,5	Парковочный карман	ЛТС	10
130	ул. Победы	55.766796, 37.849040	55.766910, 37.848811	6	90°	75	Вдоль проезжей части	ЛТС	70
131	ул. Победы	55.766967, 37.848698	55.767148, 37.848362	10	90°	125	Вдоль проезжей части	ЛТС	50
132	ул. Победы	55.767609, 37.847490	55.767734, 37.847259	8	90°	100	Парковочный карман	ЛТС	50
133	ул. Рабочая	55.747642, 37.873850	55.747730, 37.873853	2	0°	37,5	Вдоль проезжей части	ЛТС	15
134	ул. Никольская	55.761735, 37.877025	55.762141, 37.876826	18	90°	225	Вдоль проезжей части	ЛТС	15
135	ул. Реутовских Ополченцев	55.770839, 37.846185	55.772150, 37.846079	20	0°	375	Парковочный карман	ЛТС	80
136	ул. Реутовских Ополченцев	55.772500, 37.846139	55.772869, 37.846152	9	45°	121,5	Парковочный карман	ЛТС	70
137	ул. Реутовских Ополченцев	55.773470, 37.846166	55.773794, 37.846158	10	45°	135	Парковочный карман	ЛТС	85
138	ул. Реутовских Ополченцев	55.774494, 37.846241	55.775173, 37.846933	23	45°	310,5	Парковочный карман	ЛТС	70
139	ул. Реутовских Ополченцев	55.770828, 37.845992	55.771307, 37.845963	16	90°	200	Парковочный карман	ЛТС	80
140	ул. Реутовских Ополченцев	55.771474, 37.845943	55.772007, 37.845884	16	90°	200	Парковочный карман	ЛТС	90
141	ул. Реутовских Ополченцев	55.772074, 37.845911	55.773100, 37.845907	32	90°	400	Вдоль проезжей части	ЛТС	85
142	ул. Реутовских Ополченцев	55.773156, 37.845895	55.774044, 37.845956	28	0°	525	Парковочный карман	ЛТС	80
143	ул. Реутовских Ополченцев	55.774299, 37.845944	55.775399, 37.847080	50	90°	625	Парковочный карман	ЛТС	80
144	ул. Реутовских Ополченцев	55.775399, 37.847080	55.776096, 37.848537	23	90°	287,5	Парковочный карман	ЛТС	70
145	Юбилейный проезд	55.754172, 37.872893	55.753409, 37.873364	28	90°	350	Парковочный карман	ЛТС	85

№	Адрес	Начало	Конец	Количество мест, ед.	Способ постановки ТС	Площадь парковки, м2	Вид парковочного пространства	Вид ТС	Заполняемость, %
146	Юбилейный проезд	55.753237, 37.873422	55.752903, 37.873647	13	90°	162,5	Парковочный карман	ЛТС	90
147	Юбилейный проезд	55.752068, 37.874427	55.752829, 37.873943	27	90°	337,5	Парковочный карман	ЛТС	90
148	Юбилейный проезд	55.752949, 37.873875	55.754294, 37.873055	40	90°	500	На прилегающей территории	ЛТС	90
149	Солнечный проезд	55.753227, 37.867524	55.752890, 37.867730	5	0°	93,75	Вдоль проезжей части	ЛТС	85
150	Солнечный проезд	55.752903, 37.867858	55.753170, 37.867660	4	0°	75	На прилегающей территории	ЛТС	90

УТВЕРЖДЕНА

Постановлением Администрации  
городского округа Реутов  
Московской области  
от 22.01.2026 № 22-ПА

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
ГОРОДСКОЙ ОКРУГ РЕУТОВ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

УТВЕРЖДАЕМАЯ ЧАСТЬ

2025 год

## СОДЕРЖАНИЕ

ПАСПОРТ КСОДД.....	3
ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ .....	8
ГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ.....	19
Рисунок 1 Существующее положение и планируемые изменения транспортного каркаса, направленные на повышение пропускной способности УДС .....	20
Рисунок 2 Существующее положение и мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры и регулированию скоростного режима .....	21
Рисунок 3 Существующее положение и развитию велотранспортной инфраструктуры.....	22
Рисунок 4 Существующее положение и мероприятия развития парковочного пространства.....	23
Рисунок 5 Существующее положение и мероприятия по регулированию движения ГТС ..	24

## ПАСПОРТ КСОДД

<p>Наименование КСОДД</p>	<p>Комплексная схема организации дорожного движения муниципального образования городской округ Реутов Московской области</p>
<p>Основания для разработки КСОДД</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Федеральный закон от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li> <li>- Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;</li> <li>- Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.1999 №184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004 №190-ФЗ;</li> <li>- Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2024 №309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»;</li> <li>- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18.02.2025 №49 «Об установлении Требований к составу и содержанию документации по организации дорожного движения».</li> </ul>
<p>Заказчик КСОДД и его местонахождение</p>	<p>Администрация городского округа Реутов 143966, Московская область, г.о. Реутов, ул. Ленина, д. 27 Тел.: 8 (495) 528-00-11</p>
<p>Разработчик КСОДД и его местонахождение</p>	<p>Общество с ограниченной ответственностью «Инвест Проект» 107497, г. Москва, ул. Монтажная, д. 9, строен. 1, этаж 3, помещение IV, офис 78 Тел.: +7 (495) 142-70-32 E-mail: info@investproekt.pro</p>
<p>Цель и задачи КСОДД</p>	<p>Цель проекта – разработка Программы мероприятий, направленной на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории муниципального образования.</p> <p>Задачи проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение безопасности дорожного движения (БДД);</li> <li>- обеспечение круглогодичной транспортной доступности, в том числе на общественном транспорте;</li> <li>- упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</li> <li>- приведение дорог и улиц в нормативное состояние;</li> </ul>

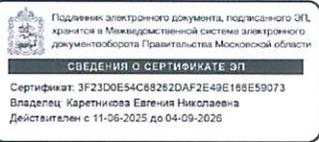
	<p>– повышение пропускной способности дорог и искусственных сооружений на них;</p> <p>– снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</p> <p>– снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.</p>				
Показатели оценки эффективности организации ДД	Наименование показателя/критерия	2025	2026–2030	2031–2035	2036–2040
	Средняя задержка, сек	14,52	14,86	13,68	13,17
	Временной индекс	1,19	1,20	1,17	1,14
	Уровень обслуживания ДД	В	В	В	В
	Показатель перегруженности	0,068	0,07	0,054	0,031
	Буферный индекс	0,25	0,26	0,22	0,2
	Масса выбросов от ТС, тонн/год	13047,53	13322,30	13207,96	13508,26
	Средняя скорость движения, км/ч	30,3	29,0	31,0	40,0
	Средняя плотность, авт./км	74,5	75,1	70,2	65,0
	Количество мест концентрации ДТП, шт.	0	0	0	0
	Количество погибших в ДТП на 100 тыс. человек, чел.	1	1	0	0
	Показатель, характеризующий тяжесть последствий ДТП, %	4,2	5,0	5,0	5,0
	Общее количество ПМ, машино-мест	39000	39240	39240	39641
	Количество дополнительно проектируемых ПМ, машино-мест	-	255	-	401
Сроки и этапы реализации КСОДД	<p>Срок реализации КСОДД 2026–2040 гг.</p> <p>Очередность реализации соответствуют установленным этапам прогнозирования:</p> <p>I этап – 2026–2030 гг. – краткосрочная перспектива;</p> <p>II этап – 2031–2035 гг. – среднесрочная перспектива;</p> <p>III этап – 2036–2040 гг. – долгосрочная перспектива.</p>				
Укрупненное описание запланированных мероприятий	<p><i>разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределению их по времени движения;</i></p> <p><i>повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности:</i></p> <p>– капитальный ремонт автомобильных дорог общего</p>				

	<p>пользования местного значения в краткосрочной перспективе 5,08 км;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения в краткосрочной перспективе – 5,24 км;</li> </ul> <p><i>оптимизации светофорного регулирования:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ул. Новая – ул. Строителей – ул. Комсомольская</li> </ul> <p>введение светофорного регулирования</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ул. Транспортная – пер. Транспортный</li> <li>- ул. Ленина – ул. Держинского</li> </ul> <p><i>развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- приведение в нормативное состояние 4,0 км тротуаров и пешеходных дорожек в краткосрочной перспективе;</li> <li>- устройство 12-ти дополнительных пешеходных переходов в одном уровне;</li> <li>- строительство 0,74 км новых тротуаров и пешеходных дорожек;</li> <li>- строительство 8,635 км велосипедных дорожек;</li> <li>- устройство подсветки пешеходных переходов и остановочных пунктов общественного транспорта;</li> <li>- обустройство пешеходных зон, пешеходных переходов и подходов к ним техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения;</li> <li>- обустройство пешеходных зон и парковых зон, где отсутствуют и не проектируются велосипедные дорожки, дорожными знаками 3.35 «Движение на средствах индивидуальной мобильности запрещено».</li> </ul> <p><i>организации движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обустройство существующих остановочных пунктов в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;</li> <li>- обустройство 14-го дополнительного остановочного пункта общественного транспорта общего пользования (установка навильона, обустройство остановочной и посадочной</li> </ul>
--	--

	<p>площадок, установка ДЗ 5.16);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- перенос 2-х остановочных пунктов общественного транспорта общего пользования;</li> </ul> <p><i>развитию парковочного пространства (в том числе за пределами дорог):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- приведение существующих парковочных площадок в нормативное состояние (устройство асфальтобетонного покрытия, нанесение разметки, установка ДЗ);</li> <li>- обустройство 255 новых парковочных машино-мест на 11-ти парковках общего пользования;</li> <li>- строительство 3-х многоуровневых паркингов.</li> </ul> <p><i>организации движения грузовых автомобилей:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- оборудование УДС дорожными знаками, регулирующими движение ГТС – ДЗ 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено»;</li> <li>- обеспечение контроля соблюдения движения ГТС по определённым маршрутам и наличия специальных разрешений.</li> </ul> <p><i>установлению скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- установка ДЗ 3.24 «Ограничение максимальной скорости» – 12 шт.;</li> <li>- устройство искусственных дорожных неровностей – 13 шт.</li> <li>- устройство искусственных дорожных неровностей, совмещенных с пешеходным переходом – 8 шт.;</li> </ul> <p><i>обеспечению безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- установка 7-ми светофоров типа Т.7.</li> </ul> <p><i>развитию дорог или участков дорог, направленных на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц, расположенных на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- строительство новых участков автомобильных дорог 2,77 км;</li> <li>- уширение проезжей части ул. Строителей;</li> <li>- реконструкция перекрестка пр-д. Садового и ул. Победы с реконструкцией светофорного объекта;</li> <li>- нанесение или обновление горизонтальной дорожной</li> </ul>
--	--

	<p>разметки;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- устройство ограничивающих пешеходных ограждений перильного типа;</li> <li>- установка наружного электроосвещения.</li> </ul> <p><i>расстановке работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- установка 2-х аппаратно-программных комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД.</li> </ul>
<p>Объемы и источники финансирования КСОДД</p>	<p>Объем финансирования запланированных мероприятий по организации дорожного движения на весь период реализации КСОДД составляет 932 808,3 тыс. рублей с учетом уровня индексации цен на соответствующий год.</p> <p>Источники финансирования запланированных мероприятий по организации дорожного движения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- федеральный бюджет – 0,0 тыс. рублей;</li> <li>- региональный бюджет – 488 188,7 тыс. рублей;</li> <li>- местный бюджет – 443 504,1 тыс. рублей;</li> <li>- внебюджетные источники – 1115,4 тыс. рублей.</li> </ul>

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЙ И ЗАКЛЮЧЕНИЙ  
 КОМПЛЕКСНОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
 МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ГОРОДСКОЙ ОКРУГ РЕУТОВ  
 МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Должность лица, согласующего органа (организации)	ФИО лица, согласующего органа (организации)	Результат согласования	Дата согласования	Подпись
Заместитель министра	Е.Н. Каретникова	согласовано	06.11.2025	 Подлинник электронного документа, подписанного ЭП, хранится в Межведомственной системе электронного документооборота Правительства Московской области <b>СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП</b> Сертификат: 3F23D0E54C68262DAF2E49E166E59073 Владелец: Каретникова Евгения Николаевна Действителен с 11-06-2025 до 04-09-2026
Заместитель руководителя Комитета	М.Ю. Демьянко	согласовано	24.11.2025	 Подлинник электронного документа, подписанного ЭП, хранится в Межведомственной системе электронного документооборота Правительства Московской области <b>СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП</b> Сертификат: 0BE2E90639B09467C5C51F8DC6241479F Владелец: Демьянко Максим Юрьевич Действителен с 15-04-2025 до 09-07-2026
Заместитель генерального директора ГБУ МО «Мосавтодор»	Э.Д. Джиоев	согласовано	13.10.2025	 Подлинник электронного документа, подписанного ЭП, хранится в Межведомственной системе электронного документооборота Правительства Московской области <b>СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП</b> Сертификат: 75B92C081C0862B9083D4B17E2903A17 Владелец: Джиоев Эдуард Джемалович Действителен с 17-10-2024 до 10-01-2026
Заместитель начальника Управления Госавтоинспекции	А.Б. Иванов	согласовано	16.10.2025	 <b>ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ</b> Сертификат: EA130BBD2A800E830CFFC618CA2B0C64 Владелец: Иванов Александр Борисович Действителен с 15.09.2025 по 09.12.2026
Начальник отдела БДД и содержания дорог управления экологии, транспорта и связи Администрации городского округа Балашиха	К.Б. Волковский	согласовано	22.10.2025	Письмо прилагается
Заместитель министра	Ю.О. Волощук	согласовано	15.12.2025	 Подлинник электронного документа, подписанного ЭП, хранится в Межведомственной системе электронного документооборота Правительства Московской области <b>СВЕДЕНИЯ О СЕРТИФИКАТЕ ЭП</b> Сертификат: 008036446AD6942DF06A0C1B74FCDDA6F Владелец: Волощук Юлия Олеговна Действителен с 20-02-2025 до 16-05-2026

**МСЭД**

## МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

бульвар Строителей, д. 7, г. Красногорск,  
Московская область, 143401

тел.: 8 (498) 602-01-71  
факс: 8 (498) 602-01-63  
mtdi@mosreg.ru

06.11.2025 № 22Исх-22404

ООО «Инвест Проект»

на № 02/10-6 от 02.10.2025

info@investproekt.pro

Администрации городского  
округа Реутов Московской  
области

Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области (далее – Министерство) рассмотрело обращение генерального директора ООО «Инвест Проект» М.В. Михайлиной по вопросу согласования проекта комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Реутов Московской области (далее - КСОДД) и сообщает.

Министерство считает возможным согласовать КСОДД в рамках имеющихся компетенций и рекомендовать для реализации администрацией городского округа Реутов Московской области с учетом внесения в КСОДД мероприятий в соответствии с приложенным перечнем, а также дополнительного рассмотрения возможности организации разворотной площадки в районе координат 55.750656, 37.847925 для маршрута 17Р.

Приложение: на 2 л. в 1 экз.

Заместитель министра



Е.Н. Каретникова



МСЭД

**КОМИТЕТ ПО АРХИТЕКТУРЕ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВУ  
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
(МОСОБЛАРХИТЕКТУРА)**

143407, Московская область, г. Красногорск,  
бульвар Строителей, д. 1

тел.: (498) 602 84 70  
e-mail: mosoblarh@mosreg.ru

24.11.2025 33Исх-12053/07-04

**Министерство транспорта  
и дорожной инфраструктуры  
Московской области**

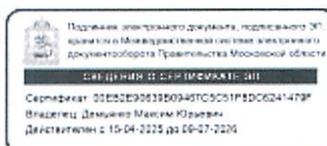
ООО «Инвест Проект»

info@investproekt.pro

В соответствии с письмом ООО «Инвест Проект» от 10.11.2025 № 10/11-2 Комитет по архитектуре и градостроительству Московской области в пределах предоставленных полномочий рассмотрел Комплексную схему организации дорожного движения муниципального образования городской округ Реутов Московской области и в соответствии с постановлением Правительства Московской области от 10.10.2019 № 707/34 согласовывает её в части соответствия документам территориального планирования и документации по планировке территории.

Дополнительно сообщаем, что согласование комплексных схем организации дорожного движения, предусмотренное ч. 9 ст. 17 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в соответствии с положением о Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области, утвержденным постановлением Правительства Московской области от 21.02.2017 № 115/7, осуществляется указанным ведомством.

Заместитель руководителя Комитета



М.Ю. Демьянко



ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
«МОСАВТОДОР»

143421, Московская область, г.о. Красногорск,  
тер. автодороги Балтия, км 26-й, д. 5, стр. 2

тел. (495) 287-37-97  
e-mail: mosavtodor@mosreg.ru

13.10.2025 № Иск 25614/2025

на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Генеральному директору  
ООО «ИнвестПроект»  
М.В. Михайлиной  
[info@investproekt.pro](mailto:info@investproekt.pro)

В Государственном бюджетном учреждении Московской области «Мосавтодор» (далее – ГБУ МО «Мосавтодор»), в части касающейся рассмотрено обращение от 02.10.2025 г. № ВХ-29471/2025, по вопросу согласования комплексной схемы организации дорожного движения городского округа Реутов Московской области (далее - КСОДД), в рамках муниципального контракта № 0848300044125000032 от 08.04.2025 года.

По результатам рассмотрения ГБУ МО «Мосавтодор» согласовывает КСОДД в рамках имеющихся полномочий.

Заместитель генерального директора  
ГБУ МО «Мосавтодор»

Э.Д. Джноев



исп.: Е.А. Ануфриев  
тел. +7(495)287-37-97 (доб. 1815)



**МВД России**

**ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ  
ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
по МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
(ГУ МВД России по Московской области)**

Никитский пер. д. 3, г. Москва, 125009  
тел. (495) 688-81-71

16.10.2025 № 3/257727356846  
на № 02/10-3 от 02.10.2025

О направлении информации

Генеральному директору  
ООО «Инвест Проект»

Михайлиной М.В.

ул. Монтажная, д.9, стр 1, этаж 3, пом. IV,  
комната 16, офис 78, г. Москва, 107497.  
E-mail: [info@investproekt.pro](mailto:info@investproekt.pro)

Госавтоинспекция  
МУ МВД России «Балашихинское»

Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Московской области Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) городского округа Реутов Московской области рассмотрена в рамках компетенции и согласована.

Заместитель начальника  
Управления Госавтоинспекции

А.Б. Иванов





**АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДСКОГО ОКРУГА БАЛАШИХА**  
**УПРАВЛЕНИЕ ЭКОЛОГИИ, ТРАНСПОРТА, ДОРОГ И**  
**СВЯЗИ**

143900, Московская область, г. Балашиха, ш. Энтузиастов, д. 7/1  
тел. (495) 521-67-67 (5117, 5121, 5914), (495) 524-14-37, (495) 524-15-67  
e-mail: utds@balashiha.ru

22.10.2025 1-8х-40094

на № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Генеральному директору  
ООО «Инвест Проект»  
М. В. Михайлиной  
127253 г. Москва, в/я 12  
info@investproekt.pro

Уважаемая Марина Витальевна!

Ваше обращение рассмотрено в Администрации Городского округа Балашиха, сообщая следующее.

В соответствии с муниципальным контрактом № 0848300044125000032 от 08.04.025 года осуществление разработки единой проектной документацией, с целью создания комплексного подхода к планированию и систематизации мероприятий на территории Городского округа Реутов Московской области, управление экологии, транспорта, дорог и связи Администрации Городского округа Балашиха не имеет замечаний для его реализации.

Начальник отдела безопасности дорожного  
движения и содержания дорог  
управления экологии, транспорта, дорог и связи  
Администрации Городского округа Балашиха

К.Б. Волковский



**МИНИСТЕРСТВО ЖИЛИЩНОЙ ПОЛИТИКИ  
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

бульвар Строителей, д. 1, г. Красногорск,  
Московская область, 143407

Тел/Факс (498) 602-16-00  
e-mail: minzhil@mosreg.ru

15.12.2025

13ИСХ-7514

Генеральному директору  
ООО «Инвест Проект»

М.В. Михайлиной

Уважаемая Марина Витальевна!

Министерство жилищной политики Московской области (далее – Министерство) рассмотрело Ваше обращение от 01.12.2025 № 01/12-1 о согласовании комплексной схемы организации дорожного движения муниципального образования городской округ Реутов Московской области (далее – КСОДД) и согласовывает ее без замечаний и предложений.

Заместитель министра



Ю.О. Волощук

Отисов А В  
E-498-602-16-00(47951)

Таблица 1 – Сводная Программа мероприятий с указанием источников и объемов финансирования (детализацию мероприятий см. в р. 5 Обосновывающей части КСОДД)

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах на 2024 год, тыс. рублей		
			2026-2030	2031-2035	2036-2040
<b>Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий</b>					
Капитальный ремонт и ремонт существующих автомобильных дорог местного значения общего пользования	2026-2040	Всего:	337350,3	269880,2	202410,2
		Местный бюджет	141687,1	113349,7	85012,3
		Региональный бюджет	195663,2	156530,5	117397,9
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2026-2030	Всего:	2323,6	0,0	0,0
		Местный бюджет	636,7	0,0	0,0
		Региональный бюджет	1686,9	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</b>					
Установка знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости», установка и обустройство искусственных неровностей	2026-2030	Всего:	1036,2	0,0	0,0
		Местный бюджет	1036,2	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств</b>					
Обустройство остановочных пунктов общественного транспорта (установка павильонов, устройство посадочной и остановочной площадок, дорожных знаков и нанесение разметки)	2026-2030	Всего:	8357,4	0,0	0,0
		Местный бюджет	8357,4	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах на 2024 год, тыс. рублей		
			2026-2030	2031-2035	2036-2040
<b>Мероприятия по организации пропуска транзитных и грузовых транспортных средств</b>					
Установка дорожных знаков, регулирующих движение грузовых транспортных средств	2026-2030	Всего:	11,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	11,0	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям</b>					
Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	2026-2030	Всего:	1268,8	0,0	0,0
		Местный бюджет	1078,4	0,0	0,0
		Региональный бюджет	190,3	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов</b>					
Ремонт тротуаров и пешеходных дорожек	2026-2040	Всего:	6720,0	7560,0	8480,0
		Местный бюджет	6720,0	7560,0	8480,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Обустройство пешеходного перехода (нанесение ДР 1.14.2, установка ДЗ 5.19.1 – 5.19.2)	2026-2030	Всего:	270,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	270,0	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах на 2024 год, тыс. рублей		
			2026-2030	2031-2035	2036-2040
Установка светофорного объекта с табло вызова пешехода (ТВП)	2026-2030	Всего:	1627,8	0,0	0,0
		Местный бюджет	1220,9	0,0	0,0
		Региональный бюджет	407,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
Строительство велодорожек (устройство АБ покрытия, освещения и установка технических средств ОДД (ДЗ 4.4.1, 4.4.2))	2026-2040	Всего:	25263,8	21630,8	18357,3
		Местный бюджет	18947,8	16223,1	13768,0
		Региональный бюджет	6315,9	5407,7	4589,3
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по введению светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог</b>					
Установка светофорных объектов типа Т.1	2026-2030	Всего:	3780,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	3780,0	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>Мероприятия по развитию парковочного пространства</b>					
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств посредством устройства асфальтобетонного покрытия и установки ТС ОДД согласно ГОСТ Р 52289-2019	2026-2030	Всего:	8580,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	7464,6	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	1115,4	0,0	0,0

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Источники финансирования	В ценах на 2024 год, тыс. рублей		
			2026-2030	2031-2035	2036-2040
<b>Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации</b>					
Установка стационарных АПК фото- и видеофиксации нарушения ПДД	2026-2030	Всего:	7901,0	0,0	0,0
		Местный бюджет	7901,0	0,0	0,0
		Региональный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
		Внебюджетные источники	0,0	0,0	0,0
<b>ИТОГО:</b>	2026-2040	<b>Всего:</b>	<b>404489,8</b>	<b>299071,0</b>	<b>229247,5</b>
		<b>Местный бюджет</b>	<b>199111,1</b>	<b>137132,8</b>	<b>107260,2</b>
		<b>Региональный бюджет</b>	<b>204263,3</b>	<b>161938,2</b>	<b>121987,2</b>
		<b>Федеральный бюджет</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
		<b>Внебюджетные источники</b>	<b>1115,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>

## ГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ

разработанный к комплексной схеме организации дорожного движения муниципального образования городской округ Реутов Московской области

Графический материал к комплексной схеме организации дорожного движения городского округа Реутов Московской области разработан в форматах А.4 и А.1. Картосхемы форма А.4 используются в рамках документа по обоснованию принятых мероприятий (Обосновывающая часть КСОДД), и представлены по тексту картами врезками для детализации существующего положения и назначенных мероприятий.

Карты формата А.1 прилагаются отдельным файлом и используются в тексте данного документа (Утверждаемая часть КСОДД) в сжатом варианте.

Детализация мероприятий, места дислокации проведения работ, объемы и сроки их реализации представлены в Обосновывающей части Настоящей КСОДД в п. 4.1 – 4.15 раздела 4 и раздела 5 соответственно.

Сводная Программа мероприятий, с указанием объемов и источников финансирования на весь период реализации КСОДД представлена в таблице 1.



Рисунок 1 Существующее положение и планируемые изменения транспортного каркаса, направленные на повышение пропускной способности УДС



Рисунок 2 Существующее положение и мероприятия по развитию пешеходной инфраструктуры и регулированию скоростного режима



Рисунок 3 Существующее положение и развитию велотранспортной инфраструктуры



Рисунок 4 Существующее положение и мероприятия развития парковочного пространства



Рисунок 5 Существующее положение и мероприятия по регулированию движения ГТС



Рисунок 6 Существующее положение и мероприятия по развитию движения ПТОП