

УТВЕРЖДЕНА
Постановлением Администрации
Одинцовского городского округа
от 03.06.2026 № 3099



**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ОДИНЦОВСКОГО ГОРОДСКОГО ОКРУГА
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ НА 2026-2040 ГОДЫ**

Том 2. Обосновывающая часть

Количество томов 2

Одинцово, 2026

Содержание

Обозначения и сокращения	4
1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации на территории Одинцовского городского округа Московской области	5
1.1 Результаты анализа документов стратегического и территориального планирования	5
1.2 Оценка социально-экономической деятельности	31
1.3 Оценка технического состояния автомобильных дорог	39
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	64
1.5 Оценка и анализ развития парковочного пространства, а также параметров размещения парковок общего пользования	99
1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения	105
1.7 Результаты анализа состава парка транспортных средств	108
1.8 Оценка основных параметров дорожного движения	112
1.9 Оценка параметров, характеризующих движение маршрутных транспортных средств по участкам дорог, движение по которым связано с потерей времени (задержками)	117
1.10 Основные показатели состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий за последние три года, предшествующих дате начала разработки КСОДД	119
1.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	142
2 Варианты проектирования КСОДД	144
2.1 Перечень мероприятий по организации дорожного движения и их описание	144
2.1.1 Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение по времени движения транспортных средств	145
2.1.2 Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности	147
2.1.3 Оптимизация циклов светофорного регулирования	150
2.1.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров)	163
2.1.5 Использование адаптивного регулирования на светофорных объектах (при наличии обоснования)	166
2.1.6 Развитие 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	167
2.1.7 Организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств	170
2.1.8 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)	172
2.1.9 Введение временных ограничения или прекращения движения транспортных средств	173
2.1.10 Организация реверсивного движения и (или) одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	174
2.1.11 Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог	176
2.1.12 Организация движения грузовых автомобилей	183
2.1.13 Установление скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	184
2.1.14 Обеспечение безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям	185
2.1.15 Развитие дорог или их участков, направленное на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц	186
2.1.16 Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения	190
2.2 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения вариантов проектирования КСОДД	193
2.2.1 Расчет прогнозных значений основных показателей состояния безопасности дорожного движения	193
2.2.2 Расчет прогнозных значений параметров, характеризующих дорожное движение	194
2.2.3 Расчет прогнозных значений параметров эффективности организации дорожного движения	195
2.2.4 Расчет прогнозных значений негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения	197
2.3 Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий по организации дорожного движения	197
2.4 Показатели результатов реализации КСОДД для совокупности улиц и дорог	210
3 Обоснование выбора утверждаемого варианта проектирования КСОДД	212
4 Очередность реализации мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД	213
5 Результаты оценки объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД	218
6 Графический материал	235

Обозначения и сокращения

- АЗС – автомобильная заправочная станция;
БДД – безопасность дорожного движения;
ДД – дорожное движение;
ДТП – дорожно-транспортное происшествие;
ИН – искусственная неровность;
КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;
КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения;
МЖД – Московская железная дорога
МКАД – Московская кольцевая автомобильная дорога;
МКДТП – место концентрации дорожно-транспортных происшествий;
ОДД – организация дорожного движения;
ОП – остановочный пункт;
ОПАТ – общественный пассажирский автомобильный транспорт;
ПДД РФ – Правила дорожного движения Российской Федерации;
ПОДД – проект организации дорожного движения;
ПП – пешеходный поток;
ПИР – проектно-изыскательские работы;
СИМ – средства индивидуальной мобильности;
СМР – строительно-монтажные работы;
СТП ТО МО – Схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области
ТП – транспортный поток;
ТПУ – транспортно-пересадочный узел;
ТС – транспортное средство;
ТСОДД – технические средства организации дорожного движения;
УДС – улично-дорожная сеть.

1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации на территории Одинцовского городского округа Московской области

1.1 Результаты анализа документов стратегического и территориального планирования

В рамках анализа документов стратегического и территориального планирования был выполнен анализ следующих документов:

- Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года;
- Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения;
- Схема территориального планирования Московской области — основные положения градостроительного развития;
- Схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области;
- Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года;
- Стратегия социально-экономического развития Московской области на период до 2030 года;
- Генеральный план Одинцовского городского округа Московской области, за исключением территории бывшего городского округа Звенигород Московской области;
- Генеральный план городского округа Звенигород Московской области;
- Прогноз социально-экономического развития Одинцовского городского округа Московской области на 2024-2026 годы;
- Прогноз социально-экономического развития Одинцовского городского округа Московской области на 2025-2027 годы;
- Прогноз социально-экономического развития Одинцовского городского округа Московской области на 2026 год и на период до 2028 года;
- Муниципальная программа Одинцовского городского округа Московской области "Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса" на 2023-2027 годы.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 года № 3363-р (ред. от 06 ноября 2024 года).

Транспортная стратегия РФ является основой для формирования генеральной схемы развития Единой опорной транспортной сети Российской Федерации, региональных стратегических планов развития транспортных систем, стратегий развития организаций, работающих в сфере транспорта.

В Российской Федерации транспорт является одной из основополагающих отраслей экономики и неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортный комплекс

обеспечивает географическую связанность между территориями страны и экономическую связанность всех отраслей экономики.

Цели и задачи развития транспортного комплекса определены на основании национальных целей и национальных приоритетов, документов стратегического планирования, исходя из анализа текущего состояния транспортного комплекса, опыта реализации предыдущей редакции Транспортной стратегии, зарубежного опыта и прогнозных экономических условий развития транспортного комплекса. Цели и задачи развития транспортного комплекса Российской Федерации являются основанием для определения принципов и направлений развития инфраструктуры транспортного комплекса и транспортных услуг.

Стратегическая цель реализации мероприятий Транспортной стратегии РФ – удовлетворение спроса экономики и общества на конкурентоспособные и качественные транспортные услуги.

В соответствии с основополагающими национальными целями и задачами развития Российской Федерации в Транспортной стратегии РФ определены миссия, стратегические приоритеты, цели и задачи развития транспортного комплекса.

В соответствии с данной системой целеполагания Транспортная стратегия РФ предусматривает реализацию следующих долгосрочных целей развития транспортной системы до 2030 года и на прогнозный период до 2035 года:

- цель 1 "Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий";
- цель 2 "Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма";
- цель 3 "Увеличение объема и скорости доставки грузов, в том числе транзитных, и развитие мультимодальных логистических технологий";
- цель 4 "Цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий".

Для достижения цели 1 "Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий" определены задачи:

- задача 1 "Повышение межрегиональной транспортной доступности территорий Российской Федерации для перевозок пассажиров и грузов";
- задача 2 "Обеспечение транспортной доступности удаленных территорий";
- задача 3 "Повышение транспортной доступности и связности транспортных систем в городских агломерациях";
- задача 4 "Повышение транспортной доступности Российской Федерации для глобальных рынков";
- задача 5 "Приведение транспортной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями и обеспечение ее долговременной устойчивости, включая обеспечение ее защищенности от воздействия изменений климата".

Для достижения цели 2 "Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма" определены задачи:

- задача 6 "Сокращение времени в пути "от двери до двери" для пассажиров";

- задача 7 "Создание безбарьерной и комфортной среды для пассажиров и туристов на всем протяжении поездки";

- задача 8 "Повышение качества для узловой пассажирской инфраструктуры и приведение объектов в соответствие с требованиями к качеству".

Для достижения цели 3 "Увеличение объема и скорости доставки грузов, в том числе транзитных, и развитие мультимодальных логистических технологий" определены задачи:

- задача 9 "Повышение скорости, надежности и полноты услуг по осуществлению грузовых перевозок, в том числе мультимодальных, транзитных";

- задача 10 "Ускоренное развитие участков международных транспортных коридоров, проходящих через Россию".

Для достижения цели 4 "Цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий" определены задачи:

- задача 11 "Цифровизация пассажирских перевозок";

- задача 12 "Цифровизация грузовых перевозок";

- задача 13 "Цифровизация жизненного цикла инфраструктуры и транспортных средств";

- задача 14 "Цифровизация управления транспортным комплексом";

- задача 15 "Повышение уровня технологического развития и декарбонизация транспортного комплекса".

Выделяются также базовые задачи, выполнение которых влияет на достижение всех целей:

- задача 16 "Обеспечение национальных интересов Российской Федерации при осуществлении государственной политики с целью развития транспортной отрасли";

- задача 17 "Снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду и климат в соответствии с принципами устойчивого развития";

- задача 18 "Обеспечение безопасности на транспорте и транспортной безопасности";

- задача 19 "Эффективное обслуживание внешней торговли Российской Федерации, развитие экспорта транспортных услуг, развитие международного сотрудничества";

- задача 20 "Кадровое сопровождение и повышение профессионализма сотрудников развитие человеческого капитала транспортного комплекса";

- задача 21 "Обеспечение обороноспособности страны и мобилизационной подготовки транспортного комплекса".

Развитие Единой опорной сети осуществляется в соответствии со следующими принципами на всех типах ключевых транспортных связей:

1. Создание условий для достижения целевых параметров транспортной доступности.

2. Ликвидация узких мест на транспортной сети.

3. Обеспечение надежности и безопасности функционирования транспортной инфраструктуры, поддержание ее нормативного состояния.

Инфраструктура Единой опорной сети должна создавать условия для обеспечения транспортной доступности центров экономического роста, удаленных территорий, ключевых туристских объектов. Приоритетами развития Единой опорной сети для достижения целевых значений транспортной доступности являются:

- развитие инфраструктуры скоростного сообщения – развитие скоростных и высокоскоростных путей сообщения (в первую очередь автомобильных дорог с разрешенной скоростью движения 130 километров в час (при строгом соблюдении норм безопасности));

- развитие инфраструктуры, обеспечивающей прямые, регулярные и круглогодичные транспортные связи между существующими и перспективными центрами экономического роста с необходимой частотой и комфортным для пассажиров расписанием.

Узкие места в Единой опорной сети ограничивают провозную способность транспортной системы Российской Федерации в целом и ограничивают развитие регионов. Ликвидация узких мест обеспечит существенный экономический эффект за счет сокращения объемов недовывезенных грузов и за счет улучшения доступности российских предприятий для глобальных рынков.

В период до 2035 года транспортная система должна развиваться в направлении "безлимитной инфраструктуры", нулевой протяженности узких мест. Целевое состояние Единой опорной сети обеспечивает гибкое перераспределение транспортных потоков вслед за изменением географической и отраслевой структуры спроса.

В опорной сети автомобильных дорог расшивка узких мест потребует реконструкции и капитального ремонта (увеличение количества полос движения) участков автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки, на которых наблюдаются регулярные образования транспортных заторов или сокращения скорости движения автомобилей относительно соседних участков дорог, и (или) создания (развития) альтернативных маршрутов. Приоритеты в ликвидации узких мест определяются с учетом текущего и перспективного спроса на перевозки по соответствующему участку дороги, а также принципа 1 по развитию Единой опорной сети – создания условий для достижения целевых параметров транспортной доступности.

Мероприятия развития автомобильных дорог в части обеспечения надежности и безопасности функционирования транспортной инфраструктуры должны быть направлены на достижение нулевой смертности на дорогах (принцип нулевой терпимости), в том числе за счет постоянного совершенствования стандартов организации дорожного

движения с учетом сложившейся мировой практики по достижению целей нулевой смертности и предупреждения совершения правонарушений путем установления систематически актуализируемой действенной меры ответственности и контроля безопасности дорожного движения, в том числе с передачей части полномочий в субъекты Российской Федерации.

Для автомобильных дорог опорной сети необходимо совершенствование стандартов ОДД. На дорогах с высокой интенсивностью грузового движения при их реконструкции целесообразно обеспечение нормативных (расчетных) нагрузок не менее 11,5 тонн на ось, что позволит снизить частоту ремонтов, замедлит образование колеи и повысит безопасность движения.

Для обеспечения сохранности автомобильных дорог опорной сети и обеспечения БДД посредством пресечения случаев нарушения правил движения тяжеловесных и (или) крупногабаритных ТС целесообразно развитие автоматизированного весогабаритного контроля (размещение автоматических пунктов весогабаритного контроля).

Существенное значение для повышения БДД будет иметь система превентивного информирования водителей о дорожной обстановке и происшествиях на маршруте.

Развитие пассажирских перевозок осуществляется в соответствии со следующими принципами, учитывающими направления цифровой трансформации транспортной отрасли:

- повышение уровня физической и финансовой доступности объектов жизнедеятельности (социальных, культурных, туристских услуг и индустриальных объектов);
- повышение качества осуществления пассажирских перевозок (удобство, скорость, комфорт);
- повышение уровня безопасности пассажирских перевозок;
- обеспечение доступности транспортной инфраструктуры и адаптация транспортных услуг для маломобильных групп населения.

Принципы устойчивого развития транспортного комплекса направлены на решение задачи по снижению негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду в соответствии с принципами устойчивого развития Транспортной стратегии РФ. Ключевым принципом устойчивого развития транспортного комплекса является обеспечение транспортных потребностей населения и бизнеса без ущерба для здоровья человека и состояния окружающей среды.

Реализация принципа по снижению негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду в соответствии с принципами устойчивого развития потребует следующих изменений в транспортной системе, касающихся организации дорожного движения:

- приоритетное использование электротранспорта и транспортных средств на альтернативных видах топлива, в том числе путем развития соответствующей инфраструктуры, в первую очередь на объектах Единой

опорной сети (заправочных станций, станций техобслуживания, производств по утилизации аккумуляторных батарей и других);

- сокращение негативного воздействия транспорта на человека и окружающую среду в агломерациях, предусматривающее:

- нормативно-правовую дифференциацию условий использования личного автомобильного транспорта в центральных частях крупных городов при одновременном развитии пассажирского транспорта общего пользования, а также инфраструктуры для средств индивидуальной мобильности;

- приоритетное использование внеуличного и городского электрического транспорта;

- развитие УДС городов и совершенствование ОДД для сокращения дорожных заторов и перепробегов автомобильного транспорта в городах;

- концентрацию основных ТП на небольшом числе магистральных улиц скоростного и грузового движения с высокой пропускной способностью, проходящих по возможности вне жилой застройки (по границам промышленных и коммунально-складских зон, в полосах отвода железных дорог);

- мероприятия по борьбе с шумовым загрязнением от транспорта, в том числе путем сокращения разрешенных скоростей движения на участках УДС, расположенных в районах с высокой плотностью населения, а также установки шумозащитных экранов и внедрения цифровых методов контроля уровня шума.

Принципы обеспечения безопасности на транспорте и транспортной безопасности нацелены на решение общих обеспечивающих задач транспортного комплекса, в том числе задачи по обеспечению безопасности на транспорте и транспортной безопасности, и включают:

- приоритет обеспечения безопасности на транспорте над сервисными параметрами перевозки, определенными в соответствии с ожиданиями ключевых пользователей;

- дифференцированный подход к требованиям качества и частоты сервисного обслуживания и ремонта транспортной инфраструктуры с учетом фактического использования и назначения;

- эффективный и регулярный профилактический ремонт ТС и транспортной инфраструктуры для существенного снижения негативных последствий и поддержки реализации целей Транспортной стратегии РФ в части повышения мобильности населения и развития внутреннего туризма, увеличения объема и скорости транзита грузов и снижения аварийности на дорогах;

- своевременное обновление технических стандартов и технологий для поддержания и обновления инфраструктуры, в том числе соблюдения принципа разумности при определении количества и длительности ремонтов инфраструктуры;

- предиктивная аналитика и контроль очагов аварийности, в том числе с использованием искусственного интеллекта;

- внедрение новых технологических решений, обеспечивающих контроль скорости и технического состояния ТС, включая телеметрию;

- обеспечение регуляторной поддержки и нормативно-правовой базы для повышения безопасности на транспорте в агломерациях, включая систему разрешения деятельности такси, снижение нештрафуемого порога, введение требований по разработке, оптимизации и внедрению комплексных схем ОДД;

- систематическое проведение аудита объектов транспортной инфраструктуры.

Интеллектуальные транспортные системы будут внедряться на всех видах транспорта для решения следующих задач:

- управление движением на автомобильных дорогах;

- управление сетью городского общественного транспорта, включая систему контроля перевозчиков, обеспечение приоритета движения общественного транспорта – управление городскими потоками, внедрение системы автобусных перевозок по требованию, мониторинг состояния инфраструктуры городского транспорта, администрирование парковочного пространства.

Схема территориального планирования Российской Федерации в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта) и автомобильных дорог федерального значения утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.03.2013 г. № 384-р (ред. от 27.11.2024) и определяет основы территориального планирования в области федерального транспорта.

Главная цель территориального планирования в области федерального транспорта определяется как создание условий для экономического роста Российской Федерации путем использования географических особенностей России как ее конкурентного преимущества на основе становления и развития ее транспортного каркаса – коммуникаций, связывающих сеть опорных городских поселений. Реализация этой цели предполагает формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры, что обеспечит надежную основу развития страны, ее целостность, повышение эффективности освоения и использования территории.

Достижение этой цели позволит обеспечить динамичный рост экономики России, социальное развитие и укрепление связей между ее регионами путем устранения территориальных и структурных диспропорций на транспорте, вовлечение в хозяйственный оборот новых территорий за счет создания дополнительных транспортных связей, повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки, рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Схема территориального планирования РФ содержит информацию о планируемом размещении на территории страны объектов федерального значения, в том числе железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного и автомобильных дорог.

В отношении автомобильных дорог, предусматриваются мероприятия по:

- увеличению протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям (кроме автомобильных дорог, входящих в состав международных транспортных коридоров);

- реконструкции перегруженных движением участков автомобильных дорог;

- ликвидации грунтовых разрывов;

- строительству и реконструкции обходов городов и других населенных пунктов;

- строительству пересечений автомобильных дорог и магистральных железных дорог в разных уровнях;

- реконструкции ремонтнепригодных искусственных сооружений, а также других искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках;

- повышению БДД;

- увеличению грузоподъемности, долговечности и эксплуатационной надежности автомобильных дорог;

- включению в сеть автомобильных дорог федерального значения новых автомобильных дорог, соответствующих установленным законодательством Российской Федерации критериям. При этом будет рассмотрено включение в их состав с передачей в федеральную собственность отдельных автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения, расположенных в зоне строительства указанных автомобильных дорог, после их строительства и реконструкции, осуществляемых, в том числе, за счет субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации;

- созданию условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения;

- по формированию устойчивых межрегиональных транспортных связей с соседними регионами и внутри регионов – с районными центрами и населенными пунктами.

Мероприятия, планируемые в рамках Схемы территориального планирования РФ на территории Одинцовского городского округа Московской области, касающиеся автомобильного транспорта:

- автомобильная дорога А-107 "Московское малое кольцо" Икша - Ногинск - Бронницы - Голицино - Истра - Икша (г. Бронницы, Дмитровский, Домодедовский районы, г. Звенигород, Истринский, Наро-Фоминский, Ногинский, Одинцовский, Подольский, Пушкинский, Раменский, Солнечногорский, Щелковский районы, г. Электросталь), реконструкция

автомобильной дороги на участке км 31 + 000 - км 54 + 540 протяженностью 23, 54 км, категория III;

- автомобильная дорога М-1 "Беларусь" Москва – граница с Республикой Беларусь (Московская область, Ленинский, Можайский, Одинцовский, Рузский районы, Смоленская область, Вяземский, Гагаринский, Кардымовский, Краснинский, Сафоновский, Смоленский, Ярцевский районы), строительство и реконструкция дороги протяженностью 490,17 км, категории – IБ и II, магистральная улица, с 2-8 полосами движения;

- автомобильная дорога А-106 Рублево-Успенское шоссе (Московская область, Красногорский, Одинцовский районы), реконструкция автомобильной дороги, в том числе строительство и реконструкция подъездов к с. Барвиха, г. Одинцово и с. Успенское: на участке км 0+480 – км 8+037 (подъезд к с. Барвиха) протяженностью 7,56 км, категория II; на участке км 0+947 – км 10+000 (подъезд к г. Одинцово) протяженностью 9,05 км, категория II; на участке км 0 – км 9+880 (подъезд к с. Успенское) протяженностью 9,88 км, категория II;

- автомобильная дорога А-109 Ильинское шоссе (Московская область, Красногорский, Одинцовский районы), реконструкция на участке км 0 – км 16+151 протяженностью 15,72 км, категория II.

Схема территориального планирования Московской области – основные положения градостроительного развития утверждена постановлением Правительства Московской области от 11 июля 2007 г. № 517/23 (в ред. постановлений Правительства Московской области от 13.02.2018 № 94/6, от 11.10.2021 № 992/33, от 16.04.2024 № 358-ПП, с изм., внесенными постановлением Правительства Московской области от 25.12.2019 № 1033/44) и одним из приоритетных направлений градостроительной политики Московской области определяет развитие транспортной инфраструктуры за счет формирования сетевой структуры автомобильных дорог общего пользования, увеличения плотности улично-дорожной и магистральной сети, развития инфраструктуры общественного транспорта.

Основные направления развития транспортной инфраструктуры Московской области:

1. Интеграция транспортных инфраструктур Московской области в опорную сеть автомобильных дорог Российской Федерации и международные транспортные коридоры.

2. 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.

3. Повышение качества транспортного обслуживания населения и экономики Московской области за счет:

3.1. Создания условий для развития общественного пассажирского транспорта.

3.2. Создания системы транспортной логистики и грузовых таможенных терминалов.

3.4 Развития инфраструктуры дорожного сервиса.

Планируемые объекты транспортной инфраструктуры и их характеристики устанавливаются в Схеме территориального планирования транспортного обслуживания Московской области.

Схема территориального планирования транспортного обслуживания Московской области утверждена постановлением Правительства Московской области от 25.03.2016 № 230/8 (в ред. постановлений Правительства Московской области от 12.12.2017 № 1048/45, от 17.04.2018 № 238/15, от 09.10.2018 № 736/36, от 23.04.2019 № 225/12, от 25.12.2019 № 1037/45, от 30.12.2020 № 1065/44, от 07.07.2022 № 722/23, от 14.03.2024 № 223-ПП, от 12.05.2025 № 499-ПП, с изм., внесенными решением Московского областного суда от 13.11.2017 № 3а-118/2017) и целью территориального планирования транспортного обслуживания Московской области, равно как и целью развития транспортных инфраструктур Московской области, определяет создание современной, отвечающей требованиям роста качества жизни населения и роста экономики, транспортной системы Московской области, обеспечивающей перспективные объемы внутренних и внешних (транзитных) пассажирских и грузовых перевозок всеми видами транспорта.

В соответствии со Схемой территориального планирования транспортного обслуживания Московской области в границах Одинцовского городского округа планируются следующие мероприятия по строительству и реконструкции участков автомагистралей, скоростных и обычных автомобильных дорог федерального значения и обычных автомобильных дорог регионального значения (таблица 1.1.1).

Таблица 1.1.1 – Планируемые характеристики реконструируемых участков и участков строительства автомобильных дорог федерального и регионального значения в границах Одинцовского городского округа

Номер автомобильной дороги	Номер участка	Наименование автомобильной дороги/участка	Строительство (С) / Реконструкция (Р)	Длина участка, км	Категория	Число полос движения
Автомагистрали федерального значения						
0094	11009403	М-1 "Беларусь"	Р	14,9	I	6
0104	11010433	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	С	7,1	I	4
Скоростные автомобильные дороги федерального значения						
0094	21009404	М-1 "Беларусь"	Р	2,4	I	6
Обычные автомобильные дороги федерального значения						
0076	31007602	Ильинский подъезд	Р	1,9	II	2
0112	31011201	2-ое Успенское шоссе	Р	6,4	I	4
0113	31011301	А-106 Рублево-Успенское шоссе	Р	5,2	I	4
0113	31011302	А-106 Рублево-	С	7,1	I	4

		Успенское шоссе				
0113	31011303	А-106 Рублево-Успенское шоссе	С	1,6	I	4
0113	31011304	А-106 Рублево-Успенское шоссе	Р	15,1	II	2
0113	31011305	А-106 Рублево-Успенское шоссе	С	9,5	II	2
0113	31011306	А-106 Рублево-Успенское шоссе	Р	1,5	II	2
0113	31011307	А-106 Рублево-Успенское шоссе	Р	0,7	I	4
0113	31011308	А-106 Рублево-Успенское шоссе	Р	0,8	I	4
0118	31011801	Красногорское шоссе	Р	1,4	I	4
0118	31011802	Красногорское шоссе	Р	1,4	I	4
0121	31012101	А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское)	Р	9,9	II	4
1854	31185401	А-106 Рублево-Успенское шоссе (подъезд к с. Барвиха)	Р	5,3	II	4
Обычные автомобильные дороги регионального значения						
0018	32001801	Сколково – 52 км МКАД	С	1,7	IV	2
0103	32010301	Кубинка – Наро-Фоминск	Р	8,0	I	4
0103	42010305	Кубинка – Наро-Фоминск	Р	0,8	МУ	2
0117	32011701	М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка	С	4,6	I	4
0144	32014402	Звенигород – Колюбакино – Нестерово	Р	15,9	I	4
0144	32014403	Звенигород – Колюбакино – Нестерово	С	0,7	III	2
0144	32014404	Звенигород – Колюбакино – Нестерово	Р	0,2	III	2
0144	32014405	Звенигород – Колюбакино – Нестерово	Р	0,5	II	2
0144	32014406	Звенигород – Колюбакино – Нестерово	С	2,0	I	4
0208	32020802	Обход д. Луцино	С	1,9	II	2
0209	32020903	Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки	С	1,9	II	2

		на 50 км МКАД				
0209	42020901	Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД	С	0,8	МУ	6
0209	42020902	Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД	С	1,5	МУ	4
0210	32021001	Внуковское шоссе	Р	0,2	II	2
0362	32036201	Можайское шоссе – Тучково	Р	1,0	II	4
1742	42174201	Можайское шоссе	Р	2,0	МУ	4
1742	32174202	Можайское шоссе	Р	13,6	I	4
1856	42185601	53 км МКАД – Сколково с подъездами	С	1,3	МУ	2
1900	42190001	Рублевское шоссе	Р	0,5	МУ	6
1900	42190002	Рублевское шоссе	С	0,8	МУ	6
1933	32193301	Можайское шоссе – с. Ромашково	С	2,1	III	2
1934	52193401	Рублево – Раздоры	С	1,9	ЖУ	2
1934	52193402	Рублево – Раздоры	Р	0,7	ЖУ	2
1942	32194201	М-1 "Беларусь" – Кокошкино	Р	2,3	II	4
1943	32194301	М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе	Р	2,3	II	2
1943	32194302	М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе	С	0,8	II	2
1943	32194303	М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе	Р	1,4	II	2
1943	32194304	М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе	С	0,2	II	2
1950	32195001	Парк "Патриот" – Кубинка	С	16,0	I	4
1972	42197201	Подъезд к ЦИОГВ	Р	0,2	МУ	2
1972	42197202	Подъезд к ЦИОГВ	С	1Д	МУ	2
1976	42197601	г. Одинцово, проезд к д/о Полет	Р	0,6	МУ	4
1982	32198201	Можайское шоссе – Полушкино (участок 2)	С	1,3	IV	2
2028	32202801	М-1 "Беларусь" – Крекшино – Троицк	Р	1,6	II	2
2169	42216901	Подъезд к с. Лайково	С	2,4	МУ	2-4
2170	32217001	КПП №2 – Красногорское шоссе	Р	1,7	II	2-4

2206	42220601	Подъезд к парку Малевича	Р	1,4	МУ	2
2228	32222801	Рублевский проезд – Раздоры	С	1,3	Ш	2
2254	42225401	Подъезд к ТПУ "Сколково"	С	1,1	МУ	2-4
2275	42227501	А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд № 2), км 0+000 – 1+921, км 0+000 – 0+106	Р	0,1	МУ	2
2276	42227601	Примыкание на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе км 6 (справа) с реконструкцией улично-дорожной сети д. Барвиха	Р	0,1	ЖУ	2
2276	42227602	Примыкание на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе км 6 (справа) с реконструкцией улично-дорожной сети д. Барвиха	С	0,3	ЖУ	2

Для обеспечения связности территорий, разделенных магистральными железнодорожными путями, и безопасности движения пешеходов планируется строительство искусственных сооружений регионального значения, предназначенных для движения пешеходов через железнодорожные пути без доступа к железнодорожной инфраструктуре. Перечень искусственных сооружений приведен в [таблице 1.1.2](#).

Таблица 1.1.2 – Перечень планируемых пешеходных переходов через железнодорожные пути

№ согласно СТП ТО МО	Наименование железнодорожного направления	Наименование населенного пункта, дороги, станции
35	Смоленское направление МЖД	вблизи ст. Немчиновка (МЦД-1)
36	Смоленское направление МЖД	между ст. Баковка и ст. Одинцово (МЦД-1)
37	Смоленское направление МЖД	с. Акулово (РЖД)
38	Смоленское направление МЖД	ст. Малые Вяземы (РЖД)

На пересечениях автомагистралей с автомобильными дорогами всех категорий планируется организация транспортных развязок в разных уровнях, либо путепроводов. В остальных случаях мероприятия по

организации пересечений определяются по результатам технико-экономических обоснований.

Перечень планируемых к строительству и реконструкции транспортных развязок на пересечениях автомобильных дорог регионального значения приведен в [таблице 1.1.3](#).

Таблица 1.1.3 – Перечень планируемых к строительству и реконструкции транспортных развязок на автомобильных дорогах регионального значения

№ согласно СТП ТО МО	Наименование пересекаемых автомобильных дорог	
Реконструкция		
2124	М-1 "Беларусь"	Можайское шоссе
Строительство		
2178	Соединительная автомобильная магистраль от МКАД в районе транспортной развязки с ул. Молодогвардейская	Рублевский проезд с выходом на автомобильную дорогу "Новый выход на МКАД с автомобильной дороги М-1 "Беларусь" (северный обход г. Одинцово)
2179	Можайское шоссе	М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе
2180	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка
2181	М-1 "Беларусь"	Парк "Патриот" – Кубинка
2184	Можайское шоссе	Парк "Патриот" – Кубинка
2194	А-106 Рублево-Успенское шоссе	улица местного значения д. Раздоры, ул. Утренняя

Для обеспечения безопасности движения автомобильного и железнодорожного транспорта, а также увеличения пропускной способности автомобильных дорог предусматривается строительство путепроводов на пересечениях автомобильных и железных дорог. На планируемых и реконструируемых автомобильных дорогах путепроводы через железнодорожные пути являются обязательными элементами автомобильной дороги. Местоположения путепроводов по существующим автомобильным дорогам предусматриваются с учетом градостроительной ситуации на основе технико-экономического обоснования.

При отсутствии возможности устройства путепровода на месте существующего железнодорожного переезда по градостроительной ситуации его местоположение может быть изменено вместе с участком автомобильной дороги или улицы.

Перечень планируемых путепроводов, которые предусмотрены на месте существующих переездов на автомобильных дорогах федерального и регионального значения, приведен в [таблице 1.1.4](#).

Таблица 1.1.4 – Перечень планируемых путепроводов, которые предусмотрены на месте существующих переездов на автомобильных дорогах

№ согласно СТП ТО МО	Наименование железнодорожного направления	Наименование автомобильной дороги
Автомобильные дороги федерального значения		
21004	Смоленское направление МЖД	А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское)
Автомобильные дороги регионального значения		
22057	Смоленское направление МЖД	Можайское шоссе
22058	Смоленское направление МЖД	Можайское шоссе
22059	Смоленское направление МЖД	Можайское шоссе
22060	Смоленское направление МЖД	М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская
22061	Смоленское направление МЖД	Шихово – Шарапово – Кубинка
22062	Смоленское направление МЖД	Можайское шоссе – Покровское – Ястребки

Стратегия развития транспортной системы г. Москвы и Московской области на период до 2035 года одобрена на заседании Координационного совета по развитию транспортной системы г. Москвы и Московской области под председательством заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М. Ш. Хуснуллина 01.12.2021 г.

Целью данной стратегии является создание эффективного инструмента управления комплексным развитием Центрального транспортного узла в составе транспортных систем города Москвы и Московской области. Для решения цели поставлены пять задач:

- увеличение протяжённости каркаса транспортной сети и сокращение времени поездки на пассажирском транспорте;
- повышение ценовой доступности перевозок общественным транспортом;
- повышение комфортности и безопасности перевозок, в том числе для маломобильных групп пассажиров;
- снижение транспортных издержек при доставке грузов в Москву и Московскую область в условиях жестких экологических, градостроительных и транспортных ограничений для грузового транспорта и логистики;
- внедрение новых технологий в транспортной системе Москвы и Московской области.

Для каждой задачи определены подзадачи и разработаны целевые индикаторы. Всего предложено 72 индикатора, которые характеризуют состояние или развитие транспортной системы на период до 2035 года.

В данной Стратегии предложены три сценария реализации – консервативный, базовый и оптимистический, соответствующие социально-экономическим сценариям развития Москвы и Московской области, в соответствии с привычной терминологией.

В каждом из сценариев прогнозируются различные объёмы пассажирских и грузовых перевозок и возможности финансирования

потенциальных инфраструктурных мероприятий. Сценарии отличаются друг от друга набором мероприятий и сроками их реализации.

Перечень мероприятий предложен с учётом уровня их проработки и соответствует Генеральному плану г. Москвы, Схеме территориального планирования транспортного обслуживания Московской области, Территориальной схеме развития Новомосковского административного округа г. Москвы и Территориальной схеме развития Троицкого административного округа г. Москвы.

В данной Стратегии предложены приоритетные мероприятия и направления развития транспортной системы исходя из предпосылок социально-экономического развития регионов, трансформации структуры расселения и распределения рабочих мест, изменения структуры занятости и других факторов.

Основные направления развития автомобильной транспортной системы Москвы и Московской области на период до 2035 года:

- завершение формирования сети федеральных скоростных автодорог, включающее строительство и реконструкцию участков на действующих автодорогах федерального и регионального значения;

- строительство новых автодорог между центрами опережающего экономического развития Московской области;

- ликвидация локальных узких мест на сети автодорог, где регулярно возникают транспортные заторы (одноуровневые переезды, перекрестки загруженных автодорог и др.);

- расширение использования велосипедов и самокатов в качестве транспорта "последней мили";

- создание единой системы управления городским движением.

Стратегия социально-экономического развития Московской области на период до 2030 года (далее – Стратегия), утверждена постановлением Правительства Московской области от 28.12.2018 № 1023/45 (в редакции постановления Правительства Московской области от 25.08.2020 № 540/27).

Стратегия является документом стратегического планирования, определяющим приоритеты, цели и задачи органов государственной власти Московской области в сфере государственного управления социально-экономическим развитием Московской области на долгосрочный период. Стратегия направлена на обеспечение устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития Московской области на период до 2030 года с учетом положений документов стратегического планирования в сфере социально-экономического развития Российской Федерации.

Реализация Стратегии позволит достичь к 2030 году роста реальных доходов населения и потребительского спроса, промышленного производства и услуг, инвестиционной активности, снижения безработицы, снижения маятниковой трудовой миграции, увеличения численности населения в отдаленных территориях Московской области за счет внутренней миграции в пределах Московского региона, ликвидации экологических угроз.

Приоритетные направления реализации Стратегии структурированы по трем основным направлениям социально-экономического развития Московской области:

- развитие социальной сферы;
- экономическое развитие;
- сбалансированное пространственное развитие.

Сбалансированное пространственное развитие Московской области обеспечивается по следующим приоритетным направлениям:

- развитие дорожно-транспортного комплекса;
- охрана окружающей среды и экология;
- развитие инженерной инфраструктуры и энергоэффективность;
- жилье и городская среда.

Приоритетное направление "Развитие дорожно-транспортного комплекса".

В основе новой транспортной концепции содержится, во-первых, идея улучшения транспортной мобильности населения, в том числе проживающего в периферийных частях области. Во-вторых, это развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры. В-третьих, – оптимизация времени обслуживания пассажира/грузоотправителя, в том числе за счет комбинирования видов транспорта. В-четвертых, – повышение безопасности дорожно-транспортного комплекса.

Современное состояние дорожно-транспортного комплекса Московской области не в полной мере соответствует потребностям социально-экономического развития Московского региона, дефицит провозных и пропускных способностей существует на всех видах транспорта. Это снижает мобильность населения, препятствует развитию бизнеса, сдерживает привлечение инвестиций и приводит к снижению конкурентоспособности экономики Московского региона.

Пропускная способность большей части автомобильных дорог, расположенных на территории ближнего Подмосковья, практически исчерпана.

Цель: развитие современного, безопасного и эффективного транспортного комплекса Московского региона, обеспечивающего комфортные условия жизнедеятельности населения, связность территорий, ускорение товародвижения, увеличение транспортной подвижности и улучшение качества предоставляемых услуг для населения и хозяйствующих субъектов.

Приоритет 1: комплексный подход к развитию инфраструктуры дорожно-транспортной сети (развитие транспортно-логистической инфраструктуры).

Развитие инфраструктуры дорожно-транспортной сети пойдет путем преобразования опорной автодорожной сети через формирование системы скоростных магистральных автодорог.

Основу системы скоростных магистральных автодорог составит Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области.

Развитие кольцевых и хордовых автомобильных дорог в Московском регионе позволит перераспределить транспортные потоки из центра на периферию, обеспечив связь между районами Московской области, минуя въезды внутрь городов.

Необходимо развитие на территории Московской области международных транспортных коридоров, в том числе интеграция железнодорожной инфраструктуры и инфраструктуры дорожного хозяйства Московской области в сеть дорог Российской Федерации и международные транспортные коридоры.

Повышение комфортности и безопасности дорожного движения, снижение экологической нагрузки от автотранспорта на окружающую среду обеспечивается за счет строительства обходов городов и прочих населенных пунктов, внедрения интеллектуальных транспортных систем.

Задачи:

- развитие транспортной инфраструктуры и формирование трехуровневой сетевой структуры автомобильных дорог Московской области;

- строительство и реконструкция региональных автомобильных дорог и транспортных сооружений;

- интеграция инфраструктуры дорожного хозяйства Московской области в сеть автомобильных дорог Российской Федерации и международные транспортные коридоры, в том числе развитие основных магистралей: "вылетных" и "хордовых" направлений (федеральных и региональных);

- развитие транспортной инфраструктуры вблизи крупных жилых застроек/районов;

- приведение в нормативное состояние сети автомобильных дорог (и существующих искусственных сооружений на них) регионального или межмуниципального значения, в том числе с применением новых механизмов развития дорожной сети, включая применение новейших материалов, наилучших технологий;

- сокращение доли автомобильных дорог, работающих в режиме перегрузки;

- создание механизмов экономического стимулирования сохранности автомобильных дорог регионального и местного значения;

- создание системы повышения квалификации для работников дорожного хозяйства, ориентированной на обучение применению новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения.

Приоритет 2: повышение транспортной активности и мобильности населения.

Пассажирский транспорт будет обеспечивать всем участникам дорожного движения и всем пользователям общественного транспорта Московской области эффективное, безопасное для окружающей среды и легкодоступное мобильное передвижение на любом маршруте.

Повышение мобильности должно быть достигнуто за счет сокращения времени в пути, обеспечения быстрой пересадки между различными видами транспорта, координации графика движения связанных между собой видов транспорта, актуализации маршрутной сети и расписания движения.

Разгрузка автомобильных дорог, реализация в полном объеме преимуществ транспорта общего пользования и сокращение непроизводительных потерь времени в пути достигается формированием широкой сети транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок на крупных железнодорожных станциях.

Задачи:

- строительство транспортно-пересадочных узлов на магистральных железнодорожных путях, в том числе перехватывающих парковок, в том числе на Московских центральных диаметрах;

- оптимизация маршрутной сети пассажирского транспорта;

- обустройство вокзалов, станций и остановок, в том числе для перевозки маломобильных категорий граждан.

Приоритет 3: повышение уровня безопасности участников дорожного движения.

В рамках повышения безопасности дорожного движения следует направить усилия на наиболее напряженные участки дорог Московской области, на которых происходит большее количество дорожно-транспортных происшествий.

Для этого необходимы:

- установка дополнительных светофоров, дорожных знаков с интегрированными светодиодами, пешеходных переходов (в том числе нерегулируемых и внеуличных), нанесение шумовых полос вблизи пешеходных переходов, установка искусственных неровностей, создание тротуаров или расширение проезжей части;

- проведение мероприятий по обучению детей и взрослых безопасному поведению на дорогах, выпуск социальных роликов на телевидении;

- внедрение полного спектра интеллектуальных транспортных систем, способствующих снижению аварийности на дорогах общего пользования, обеспечению ценовой прозрачности предоставляемых транспортных услуг за счет применения единой транспортной карты, повышения информирования в режиме реального времени.

Задачи:

- выявление мест концентрации и причин дорожно-транспортных происшествий в целях определения необходимых мер по их устранению;

- совершенствование системы маршрутного ориентирования водителей;

- повышение уровня эксплуатационного состояния опасных участков улично-дорожной сети;

- внедрение новых требований и стандартов обустройства автомобильных дорог на основе цифровых технологий, в том числе с использованием автоматизированных и роботизированных технологий

дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения;

- формирование системы непрерывного обучения правилам безопасного поведения на дорогах и улицах.

Генеральный план Одинцовского городского округа Московской области, за исключением территории бывшего городского округа Звенигород Московской области утвержден решением Совета депутатов Одинцовского городского округа Московской области от 15.12.2021 г. № 12/31.

Мероприятия Генерального плана Одинцовского городского округа в области развития объектов транспортной инфраструктуры направлены на создание современной транспортной системы, отвечающей требованиям роста качества жизни населения и экономики.

Развитие транспортной инфраструктуры городского округа предусматривает решение следующих задач:

- организацию единой сети автомобильных дорог общего пользования (регионального и местного значения), способной обеспечить максимальное удобство передвижений внутри городского поселения и улучшение его транспортных связей с другими муниципальными образованиями Московской области;

- доведение технических параметров сети улиц и дорог до нормативных, способных пропустить перспективный поток автомобильного транспорта;

- обеспечение безопасности движения транспорта и пешеходов.

Генеральный план Одинцовского городского округа предусматривает мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры местного значения:

- строительство 42,45 км автомобильных дорог и улиц местного значения;

- реконструкция 56,803 км автомобильных дорог и улиц местного значения;

- строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе км 0,0 и подъезд к д. Лохино.

В Генеральном плане Одинцовского городского округа протяженность автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих внешние и внутримunicipальные связи Одинцовского городского округа, составит 851,12 км. В том числе:

- федерального значения – 219,82 км (205,42 + 14,4 км), из них планируемых к строительству – 14,4 км, Протяжённость автомобильных дорог федерального значения, планируемых к реконструкции – 116,9 км;

- регионального значения – 398,27 км (353,77 + 44,5 км), из них планируемых к строительству – 44,5 км. Протяжённость автомобильных дорог регионального значения, планируемых к реконструкции – 50,25 км;

- местного значения (внутримunicipальные связи) – 239,32 км, из них планируемых к строительству 26,95 км. Протяжённость автомобильных дорог местного значения, планируемых к реконструкции – 23,257 км.

Исходя из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, составляющих транспортный каркас и площади Одинцовского городского округа, плотность сети автомобильных дорог общего пользования составит 0,70 км / км².

Протяженность автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих территории населенных пунктов (УДС) составит – 729,90 км, в том числе:

- регионального значения – 7,15 км (1,25 + 5,9 км) из них планируемых к строительству – 5,9 км. Протяжённость УДС регионального значения, планируемых к реконструкции – 3,5 км;

- местного значения 723,75 км, из них планируемых к строительству – 15,64 км. Протяжённость УДС, планируемой к реконструкции с доведением до нормативных показателей, составит 33,546 км.

В Генеральном плане Одинцовского городского округа отражены мероприятия по организации транспортных инженерных сооружений на автомобильных дорогах (таблица 1.1.5).

Таблица 1.1.5 – Перечень планируемых к строительству и реконструкции путепроводов и мостов

Тип объекта	Наименование пересекаемых линейных объектов	Строительство (С) / Реконструкция (Р)	
Путепровод	Смоленское направление МЖД	А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское)	С
Путепровод	Киевское направление МЖД	М-1 «Беларусь» - Детский городок	С
Путепровод	Смоленское направление МЖД	Можайское шоссе	С
Путепровод	Смоленское направление МЖД	Можайское шоссе	С
Путепровод	Смоленское направление МЖД	Можайское шоссе	С
Путепровод	Смоленское направление МЖД	М-1 «Беларусь» - ст. Пионерская	С
Путепровод	Смоленское направление МЖД	Шихово - Шарапово - Кубинка	С
Путепровод	Смоленское направление МЖД	Можайское шоссе - Покровское - Ястребки	С
Путепровод	Звенигород – Колюбакино – Нестерово	Кубинка 2 – Манихино, Большое кольцо МЖД	С
Путепровод	Звенигород – Колюбакино – Нестерово	Кубинка 2 – Манихино, Большое кольцо МЖД	С
Путепровод	Парк "Патриот" – Кубинка	Голицыно – Кубинка, Смоленское направление МЖД	С
Путепровод	Парк "Патриот" – Кубинка	Кубинка 2 – Манихино, Большое кольцо МЖД	С
Путепровод	Парк "Патриот" - Кубинка	Звенигород - Ершово -	С

		Борисково	
Путепровод	Яскинское шоссе, ул. Старое Яскино	Одинцово – Внуково, Смоленское направление МЖД	С
Путепровод	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь" Москва, д. Сивково	С
Путепровод	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь" съезд, г. Кубинка	С
Путепровод	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь" съезд, г. Кубинка	С
Путепровод	Внуково - Рублево-Успенское шоссе	Кунцево - Голицыно, Смоленское направление МЖД	С
Путепровод	М-1 "Беларусь" - Жаворонки - Можайское шоссе	Кунцево - Голицыно, Смоленское направление МЖД	С
Путепровод	Внуково - Рублево-Успенское шоссе	Можайское шоссе	С
Путепровод	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	Кунцево - Голицыно, Смоленское направление МЖД	С
Мост	Обход д. Луцино	р. Москва	С
Мост	М-1 "Беларусь"	р. Капанка	Р
Путепровод	Можайское шоссе	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	С
Путепровод	Можайское шоссе - Городок 17	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	С
Мост	Большие Вязёмы	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	С
Путепровод	М-1 "Беларусь"	78-й км Минского шоссе до д. Ляхово, левая сторона	С
Путепровод	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	Москва – Смоленск – Красное	С
Путепровод	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	С
Путепровод	М-1 "Беларусь"	Можайское шоссе	С
Путепровод	М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка	Можайск – Гагарин, Смоленское направление МЖД	С
Путепровод	Можайское шоссе – Полушкино (участок 2)	Можайск – Гагарин, Смоленское направление МЖД	С
Путепровод	Подъезд к д. Лохино	Можайское шоссе км 0,0	С

Для обеспечения связности территорий, разделенных железнодорожными путями и автомобильными дорогами, и безопасности

движения пешеходов планируется строительство искусственных сооружений (внеуличных пешеходных переходов), предназначенных для движения пешеходов через железнодорожные пути и автомобильные дороги. Перечень искусственных сооружений приведен в [таблице 1.1.6](#).

Таблица 1.1.6 – Перечень планируемых пешеходных переходов через автомобильные дороги

Тип объекта	Наименование линейного объекта	Местоположение	Строительство (С) / Реконструкция (Р)
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь"	д. Капань	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь"	д. Крутицы	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь", 69,5 км	д. Чупряково	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь", 61-й километр	г. Кубинка	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь", 60-й километр	г. Кубинка	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь"	д. Петелино	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь"	д. Сивково	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь" - дачи Сивково	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь"	д. Бутынь	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", 47 км	С
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", 45 км	С
Внеуличный пешеходный переход	Высокоскоростная специализированная пассажирская магистраль Москва - Смоленск - Красное	вблизи ст. Немчиновка	С
Внеуличный пешеходный переход		д. Марфино	С
Надземный пешеходный переход	Смоленское направление МЖД	вблизи ст. Немчиновка (МЦД-1)	С
Надземный пешеходный переход	Смоленское направление МЖД	между ст. Баковка и ст. Одинцово (МЦД-1)	С
Надземный пешеходный переход	Смоленское направление МЖД	с. Акулово (РЖД)	С
Надземный пешеходный переход	Смоленское направление МЖД	ст. Малые Вяземы (РЖД)	С

На территории Одинцовского городского округа предлагается организация пешеходных зон и веломаршрутов в городе Одинцово в центральной части и в зоне Ромашковского пруда, в центральной части города Кубинка, от станции Кубинка 1 (ТПУ), до зоны отдыха у городского пруда по направлению магистральной улицы Наро-Фоминское шоссе и ул. Колхозная, с организацией веломаршрутов вдоль пешеходной зоны по направлению Наро-Фоминского шоссе с выходом к пруду и в жилом районе Кубинка 8.

В Генеральном плане Одинцовского городского округа предлагается организация веломаршрутов по территории городского округа между населенными пунктами и в зонах отдыха.

Планируемая протяженность веломаршрутов в Одинцовском городском округе составит порядка 13,39 км.

Генеральный план городского округа Звенигород Московской области утвержден решением Совета депутатов городского округа Звенигород Московской области от 06.09.2018 № 26/3. В соответствии с Генеральным планом развитие транспортной инфраструктуры городского округа Звенигород направлено на организацию единой системы улиц и дорог, способной обеспечить надежность транспортных связей внутри поселения и выход на сеть внешних автомобильных дорог, а также обеспечение связей жилых районов, промышленных территорий и рекреационных территорий между собой (существующих и планируемых). Кроме того, предусматриваются строительство сооружений и устройств для хранения и обслуживания транспортных средств (станции технического обслуживания).

Мероприятия по развитию объектов транспортной инфраструктуры городского округа Звенигород:

- реконструкция автомобильной дороги Звенигород – Аксиньино – Николина Гора (I категории, 4 полосы движения, протяжённость 1,58 км);
- реконструкция автомобильной дороги Звенигород – Колюбакино – Нестерово (IV категории, 2 полосы движения, протяжённость 0,4 км);
- строительство улицы в районе Поречье (2 полосы движения, протяженность – 4,0 км);
- строительство трех улиц в юго-восточной части района Верхний Посад (2 полосы движения, протяженность – 6,5 км);
- строительство улицы в юго-западной части района Верхний Посад (2 полосы движения, протяженность – 3,1 км);
- строительство улицы в микрорайоне "Восточный" района Центральный (2 полосы движения, протяженность – 1,9 км);
- строительство гаражей на 25561 машино-место.

Прогноз социально-экономического развития Одинцовского городского округа Московской области на 2026 год и на период до 2028 года, одобренный постановлением Администрации Одинцовского городского округа Московской области от 15.10.2025 № 6497. Прогноз социально-экономического развития Одинцовского городского округа Московской области (далее – Прогноз) представляет собой комплекс вероятностных

оценок возможных путей развития важнейших сфер экономики и социальной сферы Одинцовского городского округа Московской области.

В соответствии с Прогнозом в Одинцовском городском округе в прогнозном периоде (2026-2028 гг.):

- наблюдается тенденция увеличения численности постоянного населения Одинцовского городского округа;

- планируется сохранить достигнутый уровень рождаемости;

- прогнозируется небольшой рост смертности, обусловленный возрастной структурой населения;

- планируется снижение миграционного прироста населения;

- прогнозируется увеличение объема отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по промышленным видам деятельности, по крупным и средним организациям счет роста объемов выпускаемой пищевой, металлической, дверной, косметической, мебельной, химической продукции, внедрения новых технологий на производстве основных предприятий округа;

- благодаря инвестиционной привлекательности округа, а также учитывая динамику по созданию юридических лиц на территории округа, планируется небольшое увеличение количества предприятий малого и среднего предпринимательства;

- планируется снижение численности официально зарегистрированных безработных в связи со стабилизацией экономической ситуации и увеличением количества созданных новых рабочих мест;

- планируется ввод в эксплуатацию:

в 2026 году:

ЖК «Союзный» (15 012,80 кв.м);

ЖК «Резиденция Сколково» (30 836,61 кв.м);

ЖК «Квартал» (21 552,98 кв.м);

ЖК «Одинцово СИТИ» (13 622,00 кв.м);

ЖК «Равновесие» (37 376,40 кв.м);

ЖК «Лайково», корп. №№ 54, 55, 56 (45 123,20 кв.м);

ЖК «АККОРД. Smart-квартал» (16 477,00 кв.м);

в 2027 году:

ЖК «Заречье Парк», корп. №4 (18 074,56 кв.м);

ЖК «Одинцово Сити» (15 512,00 кв.м);

ЖК «Лайково», корп. №74 (14 691,00 кв.м);

ЖК «Резиденция Сколково», корп. №№ 2.1 и 2.2 (13 901,50 кв.м);

ЖК «Восточный», корп. №6 (11 798,90 кв.м);

ЖК «Высокие Жаворонки» (17 701,93 кв.м);

ЖК Одинград, квартал «Семейный» (15 983,81 кв.м);

ЖК застройщика ВН город (7 639,26 кв.м);

в 2028 году:

ЖК «Одинцово-Западное», корп. №2 (9894,80 кв.м);

ЖК «Резиденция Сколково» корп. №№ 6.1 и 6.2 (21 408,00 кв.м);

ЖК «Единый Стандарт» корп. №15/2 (16 269,83 кв.м);

ЖК «Одинцово Сити» (28 921,50 кв.м);
ЖК «Портал» (7 532,96 кв.м);
ЖК «Одинбург» (23 299,74 кв.м);
ЖК «Лайково», корп. №№ 1, 2 (56 927,00 кв.м);
ЖК «АККОРД. Smart-квартал» (15 747,90 кв.м).

В соответствии с Прогнозом основные показатели социально-экономического развития в Одинцовском городском округе в 2028 году:

- численность населения: консервативный вариант – 504658 чел., базовый – 505238 чел.;

- число малых и средних предприятий: консервативный вариант – 10036 ед., базовый – 10890 ед.;

- объем жилищного строительства: консервативный вариант – 565 тыс. кв. м, базовый – 579 тыс. кв. м;

- количество созданных рабочих мест: консервативный вариант – 12031 ед., базовый – 12096 ед.;

- площадь торговых объектов предприятий розничной торговли: консервативный вариант – 1460,1 тыс. кв. м, базовый – 1492,5 тыс. кв. м.

Муниципальная программа Одинцовского городского округа Московской области "Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса" на 2023-2027 годы, утвержденная постановлением Администрации Одинцовского городского округа Московской области от 18.11.2022 № 6837 (в редакции от 11.11.2025 № 7156) (далее – Программа). Целями Программы являются:

1. Повышение доступности и качества транспортных услуг для населения.

2. Повышение уровня безопасности дорожно-транспортного комплекса, снижение смертности от дорожно-транспортных происшествий.

3. Обеспечение безопасности на автомобильных дорогах.

4. Обеспечение нормативного состояния автомобильных дорог местного значения.

Первоочередными мероприятиями Программы являются содержание и ремонт автомобильных дорог и приведение их в соответствие с нормативными требованиями. Реализация мероприятий муниципальной программы по содержанию автомобильных дорог общего пользования Одинцовского городского округа позволит обеспечить безопасность и комфортные условия передвижения автотранспорта, пешеходов на улично-дорожной сети Одинцовского городского округа.

Основные мероприятия Программы:

- строительство и реконструкция дорог местного значения;

- содержание автомобильных дорог местного значения;

- ремонт, капитальный ремонт сети автомобильных дорог, мостов и тепловых пунктов местного значения;

- обеспечение безопасного поведения на дорогах.

1.2 Оценка социально-экономической деятельности

Одинцовский городской округ расположен к западу от Москвы, по трассе федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь", на Смоленском направлении Московской железной дороги.

Одинцовский городской округ расположен в западном секторе Московской области и граничит: с востока и юго-востока с территорией города Москвы (Западный, Новомосковский и Троицкий административные округа), с юга – с Наро-Фоминским городским округом и городским округом Краснознаменск (ЗАТО); с запада – с Рузским муниципальным округом; с севера – с муниципальным округом Истра и городским округом Красногорск Московской области. Одинцовский городской округ окружает территорию городского округа Власиха (ЗАТО).

Граница Одинцовского городского округа утверждена Законом Московской области от 25 января 2019 г. № 2/2019-ОЗ "Об объединении территорий поселений Одинцовского муниципального района и территории городского округа Звенигород" (в ред. законов Московской области от 21.05.2019 № 86/2019-ОЗ, от 06.11.2019 № 230/2019-ОЗ, с изм., внесенными решением Московского областного суда от 18.06.2019 № 3а-244/2019) (принят постановлением Московской областной Думы от 17 января 2019 г. № 11/72-П).

Площадь территории городского округа 1255,05 км² (125505 га).

В состав Одинцовского городского округа входят 236 населенных пунктов, из которых 1 город Московской области, 3 города, 6 поселков городского типа, 55 поселков, 29 сел, 139 деревень, 3 хутора.

Административным центром Одинцовского городского округа является город Одинцово Московской облсти.

Города: Звенигород, Голицыно, Кубинка.

Поселки городского типа: Большие Вязёмы, ВНИИССОК, Заречье, Лесной городок, Новоивановское, Старый городок.

Поселки: Абонентного ящика 001, Авиаработников, базы отдыха "Солнечная поляна", базы отдыха ВТО, Барвиха, биостанции, Ветка Герцена, Гарь-Покровское, горбольницы № 45, Горки-10, Горки-2, дачного хозяйства "Жуковка", Дачный КГБ, дома отдыха "Ершово", дома отдыха "Караллово", дома отдыха "Огарево", дома отдыха "Озера", дома отдыха "Покровское", дома отдыха "Успенское", дома отдыха МПС "Березка", Дубки, Заречье, института физики атмосферы (ИФА РАН), Клин, конезавода, Красный Октябрь, Криуши, Летний Отдых, Лохинский 2-ой, Луговая, Матвейково, Мозжинка, Москворецкого леспаркхоза, Назарьево, НИИ Радио, Николина Гора, Новый Городок, Октябрьский, подсобного хозяйства МК КПСС, Покровский Городок, Покровское, путевой машинной станции-4, рыбокомбината "Нара", санатория им. В.П.Чкалова, санатория им.Герцена, Сосны, станции 192 км, Станция Петелино, Станция Сушкинская, Трехгорка, Усово-Тупик, Хлюпинского лесничества, Часцы.

Сёла: Аксиньино, Акулово, Андреевское, Введенское, Дубки, Ершово, Жаворонки, Знаменское, Иславское, Каринское, Козино, Крымское, Лайково, Локотня, Луцино, Михайловское, Немчиновка, Никольское, Перхушково, Покровское, Ромашково, Саввинская Слобода, Сидоровское, Троицкое, Уборы, Усово, Успенское, Шарапово, Юдино.

Деревни: Агафоново, Акулово, Аляухово, Анашкино, Анашкино, Андрианково, Аниково, Асаково, Барвиха, Белозерово, Богачево, Болтино, Большое Сареево, Борки, Бородки, Брехово, Бузаево, Бутынь, Бушарино, Власово, Волково, Вырубово, Гигирево, Глазынино, Горбуново, Горловка, Горышкино, Грязь, Губкино, Дарьино, Дубцы, Дунино, Дьяконово, Дютьково, Дяденьково, Еремино, Жуковка, Завязово, Зайцево, Захарово, Ивановка, Ивано-Константиновское, Иваньево, Ивашково, Ивонино, Иглово, Измалково, Калчуга, Капань, Кезьмино, Клопово, Кобяково, Кобяково, Красные Выходы, Крутицы, Крюково, Лапино, Ларюшино, Ликино, Липки, Лохино, Лызлово, Ляхово, Малое Сареево, Малые Вязёмы, Мамоново, Мартьяново, Марфино, Марьино, Маслово, Матвейково, Митькино, Молоденово, Назарьево, Наро-Осаново, Немчиново, Никифоровское, Никольское, Новоалександровка, Новодарьино, Новошихово, Носоново, Осоргино, Палицы, Папушево, Переделки, Пестово, Петелино, Подлипки, Подушкино, Покровское, Полушкино, Пронское, Раево, Раздоры, Репище, Рождественно, Рыбушкино, Рязань, Сальково, Сватово, Сельская Новь, Семеново, Сергиево, Сетунь Малая, Сивково, Синьково, Скоково, Сколково, Скоротово, Солманово, Солослово, Софьино, Спасское, Супонево, Сурмино, Таганьково, Татарки, Тимохово, Торхово, Трубачеевка, Труфановка, Угрюмово, Улитино, Устье, Фуньково, Хаустово, Хлюпино, Хомяки, Хотяжи, Чапаевка, Чигасово, Чупряково, Шараповка, Шульгино, Щедрино, Ягунино, Якшино, Ямищево, Ямщина, Ястребки.

Хутора: Никонорово, Одинцовский, Рожновка.

Одинцовский городской округ расположен в центральной части Московской области к западу от г. Москвы.

В соответствии со Схемой территориального планирования Московской области – основными положениями градостроительного развития, утвержденной постановлением Правительства Московской области от 11.07.2007 № 517/23, Одинцовский городской округ входит в состав Истринско-Звенигородско-Одинцовской устойчивой системы расселения, которая по доминирующим признакам функционального освоения и пространственной организации является рекреационно-городской.

Городу Одинцово определена урбанизованная модель пространственной организации территорий (ближняя зона). Для урбанизованной модели (ближняя зона) развития территории характерны повышенная плотность застройки, повышенная плотность населения, высокая инвестиционная привлекательность, тесная связь с Москвой. Трудоспособное население в значительной степени ориентировано на предприятия г. Москвы и в меньшей степени на города – центры городских округов. Для центральной, южной и западной частей городского округа

определена субурбанизированная модель пространственной организации территорий, для северо-западной – природно-рекреационная. Для центральной и северо-восточной частей городского округа определена субурбанизированная модель пространственной организации территорий. Для субурбанизированной модели развития территории характерны низкая или средняя плотность застройки, средняя плотность населения, средние темпы строительства, небольшая динамика роста населения, либо его стабилизация, основной экономический потенциал строится в большей степени на производственных и общественно-деловых отраслях, в меньшей степени сельскохозяйственных и рекреационных. Для природно-рекреационной модели развития территории характерны низкая плотность застройки, низкая плотность населения, низкие темпы строительства, стабилизация роста населения, либо его сокращение, преобладание лесных массивов, особо охраняемых природных территорий, заповедников.

Основной транспортный каркас Одинцовского городского округа составляют: автомобильные дороги федерального значения М-1 "Беларусь" (Москва-граница с Республикой Беларусь) А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога", А-107 "Московское малое кольцо", А-106 Рублево-Успенское шоссе; автодороги регионального или межмуниципального значения: Можайское шоссе (А-100), М-1 "Беларусь" – Переделкино (Буденовское шоссе), Звенигород – Колубакино – Нестерово; Смоленское и Киевское направления Московской железной дороги.

Численность постоянного населения Одинцовского городского округа по данным государственной статистической отчетности по состоянию на 01.01.2025 составила 488,47 тыс. человек. Из них 325,341 тыс. чел. – городское население и 156,843 тыс. чел. – сельское. Динамика численности населения за последние 7 лет представлена в [таблице 1.2.1](#) и на [рисунке 1.2.1](#).

[Таблица 1.2.1](#) – Численность населения Одинцовского городского округа

Год	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Численность, тыс. чел.	335,141	332,439	333,306	337,994	480,869	482,184	488,47

Населенные пункты Одинцовского городского округа с наибольшей численностью населения представлены в [таблице 1.2.2](#).

Средняя плотность населения Центрального Федерального округа Российской Федерации составляет 57 человек на км². Средняя плотность населения Одинцовского городского округа – 389 человек на км².

При естественной убыли населения основным фактором роста численности населения Одинцовского городского округа остается миграционный прирост.

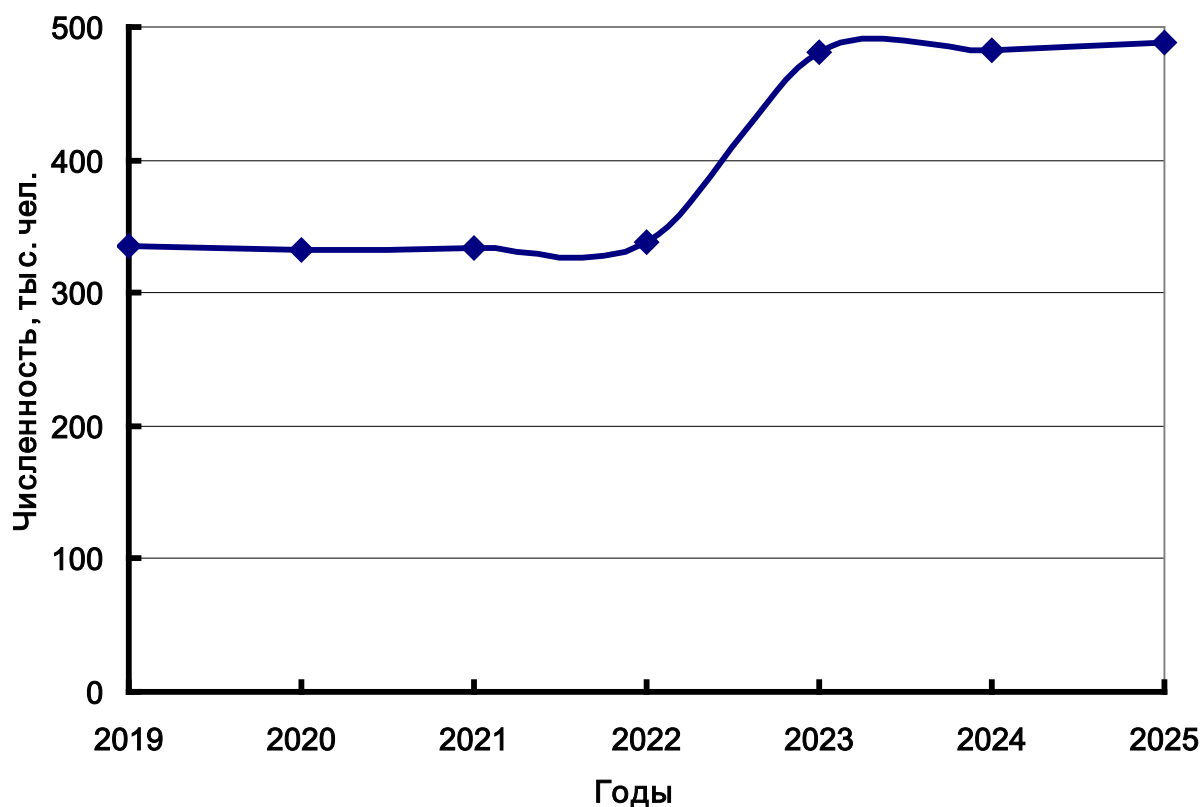


Рисунок 1.2.1 – Динамика численности населения Одинцовского городского округа

Таблица 1.2.2 – Населенные пункты Одинцовского городского округа с наибольшей численностью населения

Наименование населенного пункта	Численность, чел.
г. Одинцово	187301
г. Голицыно	22861
г. Звенигород	37271
г. Кубинка	23472
пгт. Большие Вязёмы	15105
пгт. Заречье	11361
пгт. Лесной Городок	14701
пгт. Новоивановское	13269

Прогноз перспективной численности постоянного населения Одинцовского городского округа выполнен на основе анализа существующей демографической ситуации с учётом сложившихся и прогнозируемых тенденций в области рождаемости, смертности, миграционных потоков, планируемых объёмов жилищного строительства и планируемых территориальных преобразований. Численность населения **на расчетный срок составит 760,36** тыс. человек.

Основное трудоспособное население занято в различных отраслях, из которых наиболее высок коэффициент стабильности трудовых ресурсов в

сфере торговли, сервиса, образования, культуры и жилищно-коммунального хозяйства.

Планируемое в генеральном плане создание новых рабочих мест приведёт к увеличению их числа на территории Одинцовского городского округа с существующих 191,4 тыс. до 340,3 тыс. – на расчетный срок.

По данным органов местного самоуправления жилищный фонд Одинцовского городского округа на 01.01.2025 г. составляет 16700,6 тыс. кв. м, из которых 12781,1 тыс. кв. м – многоквартирная застройка и 3919,5 тыс. кв. м – индивидуальная застройка.

Средняя жилищная обеспеченность по округу – 34,18 кв. м. на человека.

Генеральным планом предусмотрено размещение новой многоквартирной жилой застройки в соответствии с утвержденными ранее проектами планировки, в том числе для расселения жителей аварийного и ветхого фонда, многоквартирной и индивидуальной жилой застройки на свободных территориях. Общая площадь территорий, планируемых под размещение объектов жилого назначения, составляет 3773,32 га.

Объём нового жилищного строительства составит на расчетный срок – 8508,21 тыс. кв. м.

В соответствии с предложениями по развитию жилищного комплекса на расчетный срок общая площадь жилищного фонда – 25197,2 тыс. кв. м, средняя жилищная обеспеченность – 33,1 кв. м на человека.

В соответствии с данными Министерства здравоохранения Московской области на территории Одинцовского городского округа расположены следующие объекты здравоохранения:

- больничные стационары (единиц) – 11, емкость (коек) – 1406;
- амбулаторно-поликлинические учреждения (единиц) – 62, емкость (посещений в смену) – 8640;
- станции скорой помощи (автомобилей) – 35.

Также, в соответствии с разрешением на ввод в эксплуатацию объекта «Комплексная жилая застройка по адресу: Московская область, Одинцовский городской округ, рабочий поселок Новоивановское. 2 этап. Корпус 5» от 26.12.2023 № RU50-20-26052-2023 на территории пгт. Новоивановское расположены 4 встроенных амбулаторно-поликлинических учреждения общей емкостью 248 посещений в смену.

В соответствии с нормативно-правовым регулированием Московской области нормативный показатель обеспеченности населения амбулаторно-поликлиническими учреждениями составляет 17,75 пос./смену на 1 тыс. чел., обеспеченности населения в больничных койках – 6,0 коек на 1 тыс. чел., станциями скорой помощи – 0,1 автомобиль на 1 тыс. чел.

Нормативная потребность существующего населения в больничных стационарах (коек) – 2931, планируемого населения на расчетный срок (коек) – 4562.

Нормативная потребность существующего населения в амбулаторно-поликлинических учреждениях (посещений в смену) – 8670, планируемого населения на расчетный срок (посещений в смену) – 13496.

Нормативная потребность существующего населения в станциях скорой помощи (автомобилей) – 49, планируемого населения на расчетный срок (автомобилей) – 76.

В соответствии с документами стратегического и территориального планирования Московской области, утвержденными проектами планировки территории, градостроительными концепциями, одобренными решениями Градостроительного совета Московской области, на территории Одинцовского городского округа предусматривается размещение 9 больничных стационаров общей емкостью 4259 коек, 45 амбулаторно-поликлинических учреждений, 11 кабинетов врача общей практики общей емкостью 8593 посещения в смену, 3 станций скорой помощи общей емкостью 40 автомобилей.

В соответствии с данными Министерства образования Московской области на территории Одинцовского городского округа расположены дошкольные образовательные организации (единиц) – 100, проектной вместимостью (мест) – 18220, фактической наполняемостью (мест) – 22390, очередники в возрасте 3-7 лет (человек) – 303.

В соответствии с нормативно-правовым регулированием Московской области нормативный показатель обеспеченности населения местами в дошкольных образовательных организациях – 65 мест на 1 тыс. человек.

Нормативная потребность в дошкольных образовательных организациях на существующее положение составляет 31751 место, на расчетный срок – 49423 места.

В соответствии с данными Министерства образования Московской области на территории Одинцовского городского округа расположены общеобразовательные организации (единиц) – 75, проектной вместимостью (мест) – 49703, фактической наполняемостью (мест) – 60000, количество учащихся во вторую смену (человек) – 5778.

В соответствии с нормативно-правовым регулированием Московской области нормативный показатель обеспеченности населения местами в общеобразовательных организациях – 135 мест на 1 тыс. чел.

Нормативная потребность в общеобразовательных организациях на существующее положение составляет 65943 места, на расчетный срок – 102649 мест.

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

- спортивные залы – 37,26 тыс. кв. м площади пола;
- плоскостные спортивные сооружения – 297,33 тыс. кв.м.;
- плавательные бассейны – 2396 кв.м.;
- ДЮСШ – 1125 мест;

В соответствии с нормативами градостроительного проектирования Московской области нормативный показатель обеспеченности населения объектами каждого типа составляет:

- спортивные залы – 0,106 тыс. кв. м площади пола на 1 тыс. чел.;
- плоскостные спортивные сооружения – 0,9483 тыс. кв. м на 1 тыс. чел.;
- плавательные бассейны – 9,96 кв. м зеркала воды на 1 тыс. чел.;
- ДЮСШ – 20 % от численности детей от 6 до 15 лет.

Нормативная потребность планируемого населения в объектах физической культуры и спорта каждого типа составляет:

- спортивные залы: на существующее положение – 51,78 тыс. кв. м площади пола, на расчетный срок – 80,6 тыс. кв. м площади пола;
- плоскостные спортивные сооружения: на существующее положение – 463,22 тыс. кв. м, на расчетный срок – 721,05 тыс. кв. м;
- плавательные бассейны: на существующее положение – 4865 кв. м зеркала воды, на расчетный срок – 7573 кв. м зеркала воды;
- ДЮСШ: на существующее положение – 11570 мест, на расчетный срок – 18010 мест.

В соответствии с данными Министерства культуры и туризма Московской области на территории Одинцовского городского округа расположены объекты культуры и искусства следующих типов:

- объекты культурно-досугового (клубного) типа (посадочных мест) – 6789;
- театры (посадочных мест) – 172;
- концертные организации (посадочных мест) – 0;
- детские школы искусств (мест) – 4328.

Нормативный показатель обеспеченности населения объектами культуры (в соответствии с распоряжением Министерства культуры Московской области от 20.03.2020 № 17РВ-37 «Об утверждении методических рекомендаций о применении нормативов и норм ресурсной обеспеченности населения в сфере культуры на территории Московской области») составляет:

- объекты культурно-досугового (клубного) типа – 5-6 посадочных мест на 1 тыс. чел.;
- театры – 3-4 посадочных места на 1 тыс. чел.;
- концертные организации – 3-4 посадочных места на 1 тыс. чел.;
- детские школы искусств – 18 % от численности детей от 5 до 18 лет.

Нормативная потребность в объектах культурно-досугового (клубного) типа на существующее положение составляет 2442 посадочных места, на расчетный срок – 3802 посадочных места.

Нормативная потребность в театрах на существующее положение составляет 1465 посадочных мест, на расчетный срок – 2281 посадочных места.

Нормативная потребность в концертных организациях на существующее положение составляет 1465 посадочных мест, на расчетный срок – 2281 посадочных места.

Нормативная потребность в детских школах искусств на существующее положение составляет 13812 мест, на расчетный срок – 21499 мест.

На территории Одинцовского городского округа под объекты, планируемые к размещению, предусмотрено 2350,27 га. Это позволит организовать 148,9 тыс. рабочих мест. Количество рабочих мест Одинцовского городского округа на расчетный срок составит 340,30 тыс. ед.

По данным Министерства потребительского рынка и услуг Московской области на территории городского округа расположены следующие предприятия торговли, общественного питания и бытового обслуживания:

- предприятия розничной торговли – 241,94 тыс. кв. м суммарной торговой площади;

- предприятия общественного питания (посадочных мест) – 1876;

- предприятия бытового обслуживания – 2376 рабочих места.

Нормативный показатель обеспеченности населения предприятиями торговли, общественного питания и бытового обслуживания составляет:

- для предприятий розничной торговли – 1,51 тыс. кв. м на 1 тыс. чел.;

- для предприятий общественного питания – 40 посадочных мест на 1 тыс. чел.;

- для предприятий бытового обслуживания – 10,9 рабочих мест на 1 тыс. чел.

Нормативная потребность планируемого населения городского округа в предприятиях каждого типа составляет:

- предприятия розничной торговли – 825,7 тыс. кв. м, дефицит 583,8 тыс. кв. м торговой площади;

- предприятия общественного питания – 21587 посадочных мест, дефицит 19711 посадочных мест;

- предприятия бытового обслуживания 5882 рабочих мест, дефицит 3506 рабочих мест.

Размещение вышеперечисленных предприятий планируется в первых этажах планируемых и существующих жилых домов во всех планировочных районах, в зонах объектов делового, общественного и коммерческого назначения.

На территории Одинцовского городского округа в сфере промышленности осуществляют деятельность 984 предприятия, из них 34 крупных и средних и 950 малых предприятий.

Объем отгруженных товаров промышленного производства округа в 2024 году составил 115,0 млрд рублей или 111,9 % к 2023 году.

Наибольший удельный вес по объему отгруженных товаров приходится на обрабатывающие производства – 87 %.

Численность работающих на промышленных предприятиях округа в 2024 году сохранилась на уровне 2023 года и составила 17,6 тыс. человек.

Наиболее крупные предприятия Одинцовского городского округа:

- ООО «ОДИНЦОВСКАЯ КОНДИТЕРСКАЯ ФАБРИКА» (Р.П. БОЛЬШИЕ ВЯЗЕМЫ) – производство шоколадной продукции ТМ А.КОРКУНОВ;

- ООО «ОДИНЦОВСКАЯ ФАБРИКА «КОМУС-УПАКОВКА» (РП БОЛЬШИЕ ВЯЗЕМЫ) – производство пластиковой упаковки для пищевых продуктов;

- АО «ОДИНЦОВСКИЙ ЛАКОКРАСОЧНЫЙ ЗАВОД» (Г. ОДИНЦОВО) – производство лакокрасочной продукции;

- ЗАО «ПО ОДИНЦОВО» (Г. ОДИНЦОВО) – производство межкомнатных дверей и погонажных изделий к ним;

- ООО «РУССКАЯ КОСМЕТИКА» (Г. ОДИНЦОВО) – производство парфюмерно-косметической продукции;

- ФИЛИАЛ «ЕРШОВО» ООО «ВИОЛА» (С. ЕРШОВО) – производство плавленого сыра в ванночках;

- ООО «МЕТАЛЛ-ЗАВОД» (Г. КУБИНКА) – производство металлической мебели, шкафов и стеллажей для офиса.

- МК «DOORHAN» (Г. ОДИНЦОВО) – производство кровли, водостоков, дымоходов;

- ООО «НП МОСКОВСКОГО НАСОСНОГО ЗАВОДА» (Г. ОДИНЦОВО) – производство электронасосов;

- ООО «МАРР РУССИЯ» (Г. ОДИНЦОВО) – производство мясных полуфабрикатов;

- ОАО «ГОЛИЦЫНСКИЙ КЕРАМИЧЕСКИЙ ЗАВОД» (Г. ГОЛИЦЫНО) – производство строительного кирпича;

- ООО «ЗЕНИТ РИТЕЙЛ СОЛЮШНС» (РП БОЛЬШИЕ ВЯЗЕМЫ) – производство торгового оборудования;

- ООО «ХЛАДОКОМБИНАТ «ЗАПАДНЫЙ» (Г. ОДИНЦОВО) – переработка и консервирование овощей;

- ООО «МЕТАЛЛИК И КО» (Г. ОДИНЦОВО) – производство строительных и металлических конструкций;

- ОАО «ГОЗСА» (Г. ГОЛИЦЫНО) – производство электрических печей, птицеводческого оборудования.

1.3 Оценка технического состояния автомобильных дорог

Транспортная инфраструктура Одинцовского городского округа представлена автомобильными дорогами общего пользования федерального, регионального, местного значения и железнодорожными магистралями Московской железной дороги.

Развитие транспортной инфраструктуры неразрывно связано с изменениями в системе расселения и направлено в первую очередь на обеспечение и совершенствование связей как внутри Одинцовского городского округа, так и в системе расселения Московской области, в

частности Истринско-Звенигородской-Одинцовской устойчивой системе расселения.

Автомобильные дороги федерального значения обеспечивают транспортную связь городского округа с субъектами Российской Федерации и муниципальными образованиями Московской области.

Автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения обеспечивают транспортные связи городского округа с другими муниципальными образованиями и между населенными пунктами.

Автомобильные дороги местного значения в границах городского округа обеспечивают подъезд к населенным пунктам с выходом на сеть автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и обслуживают территории населенных пунктов.

Уровень развития транспортного каркаса, обеспечивающего внешние и муниципальные транспортные связи, определяет плотность сети автомобильных дорог общего пользования городского округа.

В основу развития транспортной инфраструктуры Одинцовского городского округа положены изменения и дополнения существующей транспортной инфраструктуры, учитывающие максимальное удовлетворение потребностей населения и хозяйственного комплекса в перевозке пассажиров и грузов и не нарушающие экологическую среду в городском округе.

Основной транспортный каркас автодорожной сети Одинцовского городского округа обеспечивающий внешние связи городского округа составляют автомобильные дороги федерального значения и автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения.

- М-1 "Беларусь" Москва – граница с Республикой Беларусь – автомобильная дорога общего пользования федерального значения, составная часть европейского маршрута Е 30 и азиатского маршрута АН6, Категория дороги ІВ - ІВ. Количество полос движения 8-4.

Берет начало на пересечении Можайского шоссе и МКАД, далее проходит по территории Московской области южнее городов Одинцово (4 км), Голицыно (45 км), Кубинки (52 км), обслуживает населенные пункты, расположенные в зоне ее тяготения, обеспечивает транспортную связь с Москвой и административными центрами муниципальных образований Московской области. Пересечения с автомобильными дорогами выполнено в разных уровнях. Ширина придорожной полосы – 100 м (распоряжение Росавтодора от 19.12.2019 № 4127-р, от 24.04.2020 №№ 1315-р, 1316-р).

На всем протяжении автомобильной дороги организовано движение общественного пассажирского транспорта. Все остановочные пункты оборудованы заездными "карманами". На дороге организованы пешеходные переходы, нанесена разметка на проезжей части, установлены дорожные знаки.

В конце 2021 года завершена реконструкция автомобильной дороги федерального значения М-1 "Беларусь" на участке с км 33 по км 66 (включая строительство транспортной развязки на 66 км и реконструкцию двух

путепроводов). Эксплуатация данного участка предусмотрена на платной основе. С каждой стороны основного хода построено еще две полноценных дороги (бесплатная альтернатива) с двумя полосами – по полосе для движения в противоположных направлениях.

Протяженность магистрали в границе Одинцовского городского округа составляет 86,5 километров.

Проводится реконструкция М-1 "Беларусь" км 66-84 (срок до 31.12.2026 г.) (8 полос, освещение, АСУДД, транспортные развязки, разворотные петли, надземные пешеходные переходы и т. п.).

Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь", "Северный обход г. Одинцово" – автомобильная дорога общего пользования федерального значения с эксплуатацией на платной основе, I-Б категории, количество полос движения – 8-6, разделительная полоса.

Трасса автомобильной дороги проходит по территории Одинцовского городского округа Московской области. Начало трассы нового выхода на МКАД конец трассы на примыкании к автодороге М-1 "Беларусь" в районе км 33 около н.п. Лесной Городок Одинцовского городского округа Московской области. Протяженность автомобильной дороги составляет 20,0 км. Северный обход Одинцова является составной частью федеральной автомобильной дороги общего назначения М-1 "Беларусь".

А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога" – автомобильная дорога общего пользования федерального значения с эксплуатацией на платной основе, категории IА-II, с 4 полосами движения. Трасса автомобильной дороги проходит в центральной части городского округа и служит для распределения транспортных потоков на территории Московской области, с преимущественным движением транзитного транспорта. Все пересечения с автомобильными дорогами и железнодорожными путями выполнены в разных уровнях. Ширина придорожных полос – 100 м (распоряжение Росавтодора от 28.08.2019 № 2268-р).

В составе А-113 "ЦКАД" выполнено строительство путепровода "обход д. Малые Вяземы", который в свою очередь подразумевает объезд ж/д Смоленского направления (путепровод эксплуатируется на платной основе).

А-107 "Московское малое кольцо" (Икша – Ногинск – Бронницы – Голицыно – Истра – Икша) – автомобильная дорога общего пользования федерального значения, II технической категории, имеет 2 полосы движения без разделительной полосы, ширина проезжей части – 7,5 м. Автомобильная дорога, обслуживает населенные пункты, расположенные в зоне ее тяготения, обеспечивает транспортную связь между автомобильными дорогами федерального значения и муниципальными образованиями Московской области. В рамках мероприятий по строительству автомобильной дороги проводятся мероприятия по реконструкции на бесплатном участке автомобильной дороги.

Ширина придорожных полос – 50 м, 75 м (распоряжение Росавтодора от 04.12.2013 № 2074-р). Протяженность автомобильной дороги в границах городского округа составляет – 2,7 км.

А-106 Рублево-Успенское шоссе – автомобильная дорога общего пользования федерального значения, III технической категории, имеет две полосы движения.

Автомобильная дорога обеспечивает выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу (МКАД), обслуживает населенные пункты, расположенные в зоне ее тяготения, объекты хозяйственной деятельности. На всем протяжении автомобильной дороги организовано движение общественного транспорта. На дороге нанесена разметка на проезжую часть, установлены дорожные знаки. Ширина придорожных полос – 50 м (распоряжение Росавтодора от 27.12.2013 № 2320-р);

Ильинский спецподъезд, км 0+000 – 2+380, 0+000 – 0+186 – автомобильная дорога общего пользования федерального значения, III технической категории, имеет две полосы движения. Ширина полосы движения 3,75 м. Покрытие проезжей части – асфальтобетон в хорошем состоянии. Автомобильная дорога обеспечивает выход на основной ход федеральной дороги А-109 Ильинское шоссе в городском округе Красногорск, обслуживает населенные пункты, расположенные в зоне ее тяготения, объекты хозяйственной деятельности. На всем протяжении автомобильной дороги организовано движение общественного транспорта. На дороге нанесена разметка на проезжую часть, установлены дорожные знаки.

Можайское шоссе (А-100) – автомобильная дорога общего пользования регионального значения, II технической категории, имеет 2 полосы. Автомобильная дорога представляет собой старое направление автомобильной дороги "Москва – Минск".

Дорога осуществляет транспортные связи населенных пунктов городского поселения с Москвой, железнодорожными станциями Смоленского направления МЖД, обеспечивает проезд к памятным местам на Бородинском поле. На всем протяжении автомобильной дороги организовано движение общественного пассажирского транспорта. Все остановочные пункты оборудованы заездными "карманами". На дороге организованы пешеходные переходы, нанесена разметка на проезжей части, установлены дорожные знаки.

Кубинка – Наро-Фоминск – автомобильная дорога общего пользования регионального значения, III технической категории, имеет 2 полосы. Автомобильная дорога относится к числу важнейших и наиболее загруженных дорог Московской области.

Трасса автомобильной дороги начинается у ст. Кубинка, пересекает автомобильную дорогу регионального значения Можайское шоссе (перекресток со светофорным регулированием), автомобильную дорогу федерального значения М-1 "Беларусь" (транспортная развязка в разных уровнях), проходит через г. Наро-Фоминск и примыкает к автомобильной

дороге федерального значения М-3 "Украина". Дорога обеспечивает связь автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и М-3 "Украина", минуя МКАД.

М-1 "Беларусь" – Переделкино (Буденовское шоссе) – автомобильная дорога общего пользования регионального значения, IV технической категории, имеет 2 полосы движения. Примыкание автомобильной дороги к автомобильной дороге федерального значения М-1 "Беларусь" выполнено в одном уроне. Автомобильная дорога обеспечивает связь Одинцовского городского округа с районом Москвы – Переделкино.

Звенигород – Колюбакино – Нестерово – автомобильная дорога общего пользования регионального значения, III технической категории, имеет 2 полосы движения. Автомобильная дорога обеспечивает связь Одинцовского городского округа с Рузским городским округом и обеспечивает выход на автомобильную дорогу федерального значения А-108 Московское большое кольцо (МБК). На всем протяжении автомобильной дороги организовано движение общественного пассажирского транспорта. Все остановочные пункты оборудованы заездными "карманами". На дороге организованы пешеходные переходы, нанесена разметка на проезжей части, установлены дорожные знаки.

Прочие автомобильные дороги общего пользования регионального значения или межмуниципального значения обеспечивают транспортные связи в границах городского округа.

Анализ основного автомобильного транспортного каркаса, обеспечивающего внешние связи городского округа, выявил следующее:

- автомобильные дороги федерального значения М-1 "Беларусь" и А-107 "Московское малое кольцо" являются основными транспортными осями Одинцовского городского округа, проходящими с запада на восток и с севера на юг;

- центром пересечения основной сети федеральной и региональной сети автомобильных дорог, с активным движением транзитного автомобильного транспорта по территории городского округа, являются населенные пункты Одинцово, Голицыно, Большие Вяземы, Звенигород, Кубинка, вследствие чего транзитный транспорт следует через городские территории;

- наиболее загруженными участками автомобильных дорог со светофорными объектами, являются Красногорское и Можайское шоссе в г. Одинцово, улица Никольской проезд и Можайское шоссе в г. Кубинка, где в «пиковые» промежутки времени создаются заторные явления (пробки);

- пересечение автомобильными дорогами Смоленского направления МЖД, выполненные в одном уровне, создают заторные явления, что приводит к значительным простоям ТС в том числе автомобильного транспорта специального назначения, что отрицательно сказывается на обслуживании территорий городского округа.

Транспортный каркас Одинцовского городского округа составляют автомобильные дороги обеспечивающие внешние связи и муниципальные связи.

Муниципальные связи это – транспортные связи в границах данного муниципального образования, такие как, выходы на основную сеть автомобильных дорог, подъезды к населенным пунктам и объектам хозяйственной деятельности.

Муниципальные связи обеспечивают автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и местного значения.

Автомобильные дороги общего пользования, при прохождении через населенные пункты трансформируются, соответственно, в магистральные улицы городского или районного значения в населенных пунктах городского типа и в главные улицы в сельских населенных пунктах.

Уровень развития транспортного каркаса, обеспечивающего внешние и внутримunicipальные транспортные связи, определяет плотность сети автомобильных дорог общего пользования городского округа. Плотность дорог общего пользования является одним из основных количественных показателей, характеризующих достигнутый уровень транспортного обслуживания в регионе. Нормированию подлежит сеть автомобильных дорог (без улиц в населенных пунктах), т. е. участки дорог, предназначенные для связи населенных пунктов между собой.

В соответствии с постановлением Правительства Московской области от 17.08.2015 № 713/30 "Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Московской области", показатель плотности сети дорог общего пользования для Одинцовского городского округа должен быть не менее 0,52 км/км².

Протяженность автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающие внешние и муниципальные связи Одинцовского городского округа Московской области, составляет 783,8 км, в том числе:

- федерального значения в оперативном управлении ФКУ "Центравтомагистраль" и ГК "Автодор" – 120,71 км;
- регионального или межмуниципального значения – 387,19 км, в том числе: в оперативном управлении ГБУ МО "Мосавтодор" – 378,53 км, в оперативном управлении ГБУ "Автомобильные дороги" г. Москвы – 8,66 км;
- местного значения – 270,66 км;
- частные, иного значения – 5,24 км.

Исходя из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования и площади Одинцовского городского округа (1255,05 км²), плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 0,62 км / км², что соответствует нормативному показателю.

УДС населенных пунктов городского округа (улицы, проезды, переулки, тупики) обеспечивает транспортную связь территорий населенных пунктов.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих территории населенных пунктов (УДС) составляет – 1111,48 км, в том числе:

- регионального значения согласно данным ГБУ МО "МОСАВТОДОР" (Постановление правительства МО от 05.08.2008 г. №653/26 "О перечне

автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Московской области", сайт <https://skpdi.mosreg.ru>) – 5,41 км;

- местного значения – 937,78 км;

- частные, иного значения – 168,29 км.

Перечень и краткая характеристика автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения, проходящих по территории Одинцовского городского округа, представлен в [таблице 1.3.1](#).

Таблица 1.3.1 – Перечень и краткая характеристика автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального и межмуниципального значения, проходящих по территории Одинцовского городского округа

Автомобильная дорога	Идентификационный (учетный) номер	Протяженность в границах городского округа, км	Категория	Кол-во полос движения	Ширина проезжей части, м
Автомобильные дороги общего пользования федерального значения					
М-1 "Беларусь" Москва – граница с республикой Белоруссия (основной ход)	00 ОП Ф3 М-1 (Е30, АН6, СНГ)	66,92	I	4-8	15,0-30,0
Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь", "Северный обход г. Одинцово"	00 ОП Ф3 М-1 (Е30, АН6, СНГ)	20,03	I	8-6	30,0-22,5
Подъездная автомобильная дорога от 1-го Успенского шоссе до нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва – граница с республикой Белоруссия	00 ОП Ф3 М-1 (Е30, АН6, СНГ)	4,0	II	2	7,5
А-113 Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД)	00 ОП Ф3 А-113	29,51	I	4	
А-109 Ильинское шоссе, Ильинский спецподъезд, км 0+000 – км 2+3880, км 0+000 – км 0+186, ОКС 50:11:0010401:6185	00 ОП Ф3 А-109	1,86	III	2	7,5
А-107 "Московское малое кольцо" Икша – Ногинск – Бронницы – Голицыно – Истра – Икша	00 ОП Ф3 А-107	18,83	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе (основной ход)	00 ОП Ф3 А-106	5,32	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к с. Барвиха км 2+810 – 8+140. ОКС 50:20:0000000:301441 (Подушкинское шоссе)	00 ОП Ф3 А-106	5,32	III	2	7,5

А-106 Рублево-Успенское шоссе, ОКС 50:20:0000000:63847 (Красногорское шоссе)	00 ОП ФЗ А-106	0,94	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к городу Одинцово км 0+947 – 10+592 примыкает к Рублево-Успенскому шоссе ОКС 50:20:0000000:301415 (Красногорское шоссе)	00 ОП ФЗ А-106	6,81	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к с. Успенское, км 2+547 – 10+001 ОКС 50:20:0000000:301437, ОКС 50:20:0000000:301438 (1-е Успенское шоссе)	00 ОП ФЗ А-106	9,95	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам, км 0+438 – 6+338, ОКС 5020:0000000:309065 (2-е Успенское шоссе)	00 ОП ФЗ А-106	6,36	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд №4), км 0+000 – 2+032, км 0+000 – 0+092, ОКС 50:20:0000000:301463	00 ОП ФЗ А-106	2,12	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд №5) км 0+000 – 0+372, км 0+000 – 0+084, км 0+000 – 0+213, ОКС 5020:0000000:301461	00 ОП ФЗ А-106	0,67	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд №6), км 0+000 – 2+380, ОКС 50:00:0000000:491	00 ОП ФЗ А-106	2,38	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд №7) км 0+000 – 0+932, ОКС 5020:0040710:1437	00 ОП ФЗ А-106	0,93	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд №8) км 0+000 – 0+498, км 0+000 – 0+010, ОКС 5020:0040710:1438	00 ОП ФЗ А-106	0,51	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд №9) км 0+000 – 0+091, ОКС 5020:0040710:1439	00 ОП ФЗ А-106	0,09	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд №10), км 0+000 – 0+496, ОКС 5020:0040803:299	00 ОП ФЗ А-106	0,49	III	2	7,5
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (Подъезд № 16) км 0+000 – 1+039	00 ОП ФЗ А-106	1,4	III	2	7,5
Итого		120,71			
Автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального					

значения в оперативном управлении ГБУ МО "Мосавтодор"					
Можайское шоссе (Одинцовский район) (63 км – 65,72 км)	46К-1011	0,72	II	2	7,5
Можайское шоссе (Одинцовский район) (45,3 км – 51 км)	46К-1011	5,7	II	2	7,5
Можайское шоссе (Одинцовский район) (29,18 км – 30,9 км)	46К-1011	1,72	II	4	14,0
Можайское шоссе (Одинцовский район) (40,3 км – 45,3 км)	46К-1011	5	II	4	14,0
Можайское шоссе (Одинцовский район) (28,95 км – 29,18 км)	46К-1011	0,23	II	4	14,0
Можайское шоссе (Одинцовский район) (30,9 км – 40 км)	46К-1011	9,1	II	4	14,0
Можайское шоссе (Одинцовский район) (40 км – 40,3 км)	46К-1011	0,3	II	4	14,0
Можайское шоссе (Одинцовский район) (65,72 км – 66,4 км)	46К-1011	0,68	II	2	7,5
Можайское шоссе (Одинцовский район) (66,4 км – 72 км)	46К-1011	5,6	II	2	7,5
Можайское шоссе (Одинцовский район) (72 км – 82 км)	46К-1011	10	II	2	7,5
Можайское шоссе (Одинцовский район) (82 км – 85,22 км)	46К-1011	3,22	II	2	7,5
Можайское шоссе (Одинцовский район) – №4 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46К-1011	0,102	III	2	7,0
Съезд перемычка между съездами №3 и №4 (Этап 1.3.1)	46К-1011	0,025	II	2	7,5
№1 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46К-1011	1,62	II	2	7,5
№2 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46К-1011	0,378	III	2	7,0
№3 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46К-1011	0,093	III	2	7,0
№5 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46К-1011	0,102	III	2	7,0
№6 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46К-1011	0,076	III	2	7,0
№7 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46к-1011	0,264	III	2	7,0
№8 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46К-1011	0,451	III	2	7,0
Можайское шоссе (Одинцовский район)	46К-1011	14	II	2	7,5

район) (51 км – 65 км)					
Реконструкция перекрестка Можайского шоссе с 2-м Успенским шоссе: Основной ход 1-я Советская ул. – 2-ое Успенское ш. и путепровод над можайским шоссе (Этап 1.3.1)	46К-1011	0,817	II	2	7,5
+Подъезд к ст. Жаворонки (0 км – 0,77 км)	46К-1021	0,77	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (ось 9) (этап 2.1.1)	46 К -1021	0,129	II	2	7,5
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (0,77 км – 2,505 км)	46К -1021	1,735	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (2,505 км – 4,505 км) уч. 1	46К -1021	0,481	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (2,505 км – 4,505 км) уч. 2	46К -1021	1,519	III	2	7,0
М-1 Беларусь – Крекшино – Троицк (Наро-Фоминский район) (0,677 км – 1,377 км)	46К-1022	0,859	IV	2	6,0
Ильинское шоссе – Дмитровское – Маслово	46К-1032	4,732	III	2	7,0
Кубинка – Наро-Фоминск (Одинцовский район) (0 км – 0,5 км)	46К-1081	0,5	III	2	7,0
Кубинка – Наро-Фоминск (Одинцовский район) (0,5 км – 10,862 км)	46К-1081	10,362	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Детский городок (1,7 км – 2,997 км)	46К-1090	1,297	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Детский городок (0 км – 1,7 км)	46К-1090	1,7	IV	2	6,0
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (12,2 км – 17,5 км)	46К-1151	5,3	III	2	7,0
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (19,3 км – 19,77 км)	46К-1151	0,47	III	2	7,0
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (2,4 км – 2,9 км)	46К-1151	0,5	III	2	7,0
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (4,9 км – 5,8 км)	46К-1151	0,9	III	2	7,0
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (6,9 км – 11,2 км)	46К-1151	4,3	III	2	7,0
Звенигород – Колюбакино –	46К-1151	2,4	III	2	7,0

Нестерово (Одинцовский район) (0 км – 2,4 км)					
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (11,2 км – 12,2 км)	46К-1151	1	III	2	7,0
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (17,5 км – 19,3 км)	46К-1151	1,8	III	2	7,0
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (5,8 км – 6,9 км)	46К-1151	1,1	III	2	7,0
Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Одинцовский район) (2,9 км – 4,9 км)	46К-1151	2	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Боровское шоссе (0 км – 0,4 км)	46К-1270	0,4	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Боровское шоссе (0,4 км – 1 км)	46К-1270	0,6	IV	2	6,0
+подъезд 2 закрытая территория (0 км – 0,4 км)	46К-1280	0,4	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Переделкино (0 км – 0,8 км)	46К-1280	0,8	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Переделкино (0,8 км – 1,3 км)	46К-1280	0,5	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Переделкино (1,7 км – 2 км)	46К-1280	0,3	III	2	7,0
ММК – Супонево – Ершово (1,3 км – 2,66 км)	46К-1290	1,36	IV	2	6,0
ММК – Супонево – Ершово (0 км – 0,5 км)	46К-1290	0,5	IV	2	6,0
ММК – Супонево – Ершово (0,5 км – 1,3 км)	46К-1290	0,8	IV	2	6,0
Каринское – Андреевское (0 км – 9,848 км)	46К-1300	9,848	IV	2	6,0
Улица №2 в Захарово (0 км – 0,925 км)	46К-1310	0,925	IV	2	6,0
Улица №1 в Захарово (0 км – 0,297 км)	46К-1310	0,297	IV	2	6,0
ММК – Захарово (0 км – 1,564 км)	46К-1310	1,564	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (1,5 км – 7,025 км)	46К-1320	5,525	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (16,725 км – 33,325 км)	46К-1320	16,6	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (34,425 км – 37,425 км)	46К-1320	3	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (7,025 км – 13,125 км)	46К-1320	6,1	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (14,225 км – 14,625 км)	46К-1320	0,4	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (14,925 км – 16,225 км)	46К-1320	1,3	IV	2	6,0

ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (0 км – 1,5 км)	46К-1320	1,5	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (33,325 км – 34,425 км)	46К-1320	1,1	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (14,625 км – 14,925 км)	46К-1320	0,3	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (16,225 км – 16,725 км)	46К-1320	0,5	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (13,125 км – 14,225 км)	46К-1320	1,1	IV	2	6,0
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка (37,425 км – 37,925 км)	46К-1320	0,5	IV	2	6,0
"Звенигород – Аксиньино – Николина – Гора" – Ларюшино (3,3 км – 3,6 км)	46К-1340	0,3	IV	2	6,0
Звенигород – Аксиньино – Николина Гора (9,5 км – 12,34 км)	46К-1340	2,84	III	2	7,0
Звенигород – Аксиньино – Николина Гора (5,21 км – 9 км)	46К-1340	379	III	2	7,0
Звенигород – Аксиньино – Николина Гора (0 км – 5,21 км)	46К-1340	5,21	III	2	7,0
Звенигород – Аксиньино – Николина Гора (9 км – 9,5 км)	46К-1340	0,5	III	2	7,0
ММК – Поречье (1 км – 3,657 км)	46К-1360	2,657	IV	2	6,0
ММК – Поречье (0 км – 1 км)	46К-1360	1	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – дачи Сивково (0 км – 0,512 км)	46К-1380	0,512	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Асаково (0 км – 3,855 км)	46К-1390	3,855	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Сушкинская – Петелино (0 км – 3,1 км)	46К-1400	3,1	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Сушкинская – Петелино – Подъезд к Петелино	46К-1400	0,4	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (0 км – 0,9 км)	46К-1410	0,9	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (0,9 км – 1,2 км)	46К-1410	0,3	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (1,2 км – 1,3 км)	46К-1410	0,1	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (1,3 км – 3,892 км)	46К-1410	2,592	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (3,892 км – 4,692 км)	46К-1410	0,8	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Кокошкино (Одинцовский район) (0 км, – 0,2 км,) уч. 1	46К-1481	0,2	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Кокошкино (Одинцовский район) (0,2 км, – 1,900 км) уч. 2	46К-1481	1,7	IV	2	6,0
+N 8 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 0,3 км)	46К-1530	0,3	II	2	7,5

Развязка на 19 км Можайского шоссе (0 км – 1,383 км)	46К-1530	1,746	III	2	7,0
+N 9 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 0,092 км)	46К-1530	0,092	II	2	7,5
+N 10 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 1,41 км)	46К-1530	1,41	II	2	7,5
+N 1 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 0,648 км)	46К-1530	0,648	II	2	7,5
+N 7 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 0,231 км)	46К-1530	0,231	II	2	7,5
+N 3 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 0,142 км)	46К-1530	0,142	II	2	7,5
+N 4 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 0,362 км)	46К-1530	0,362	II	2	7,5
+N 6 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 0,416 км)	46К-1530	0,416	II	2	7,5
+N 5 на 19 км Можайского шоссе (0 км – 0,44 км)	46К-1530	0,44	II	2	7,5
+подъезд 3 (0 км – 0,1 км)	46К-4016	0,1	IV	2	6,0
+подъезд 1 закрытая территория (0 км – 0,5 км)	46К-4016	0,5	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Переделкино (2) (2 км – 2,2 км)	46К-4016	0,2	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Переделкино (2) (2,2 км – 3,076 км)	46К-4016	0,876	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Переделкино (2) (3,076 км – 4,076 км)	46К-4016	1	IV	2	6,0
М-1 "Беларусь" – Переделкино (1,3 км – 1,7 км)	46К-4016	0,4	III	2	7,0
Мякининское шоссе (0 км – 1,5 км)	46К-9623	1,5	III	2	7,0
№4 Подъезд к п п через ж д на 33км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	46К-9631	0,308	III	2	7,0
Примыкание к М-1 "Беларусь" 17 км, подъезд к ИЦ "Сколково"	46К-9641	1,82	II	2	7,5
Устройство местного проезда от Буденовского шоссе до 20 км автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	46К-9646	2,093	III	2	7,0
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (подъезд № 1) уч. 2	46К-9711	0,057	V	1	5,0
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (подъезд № 2) уч. 2	46К-9711	0,106	V	1	5,0
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (подъезд № 3) уч. 2	46К-9711	0,078	V	1	5,0
"Кубинка – Наро-Фоминск" – подъезд 1 (0 км – 1,3 км)	46Н-07143	1,3	IV	2	6,0
"Кубинка – Наро-Фоминск" –	46Н-07144	0,3	IV	2	6,0

подъезд 2 – "Кубинка – Наро-Фоминск" – подъезд № 2					
34 км М-1 "Беларусь" – дачи (0 км – 0,497 км)	46Н-07145	0,497	IV	2	6,0
"Ильинское шоссе – Дмитровское – Маслово" – Уборы	46Н-07148	1,291	V	1	5,0
Можайское шоссе – Покровское – Ястребки (4,9 км – 11,232 км)	46Н-07151	6,332	III	2	7,0
Можайское шоссе – Покровское – Ястребки (1,4 км – 3,6 км)	46Н-07151	2,2	III	2	7,0
Можайское шоссе – Покровское – Ястребки (0 км – 1,4 км)	46Н-07151	1,4	III	2	7,0
Можайское шоссе – Покровское – Ястребки (3,6 км – 4,9 км)	46Н-07151	1,3	III	2	7,0
Анашкино – Иглово – Андреевское (10,8 км – 15,209 км)	46Н-07154	4,409	III	2	7,0
Анашкино – Иглово – Андреевское (4,2 км – 9,8 км)	46Н-07154	5,6	III	2	7,0
Анашкино – Иглово – Андреевское (9,8 км – 10,8 км)	46Н-07154	1	III	2	7,0
Анашкино – Иглово – Андреевское (0 км – 4,2 км)	46Н-07154	4,2	III	2	7,0
Звенигород – Ершово – Борисово (0 км – 3 км)	46Н-07155	3	IV	2	6,0
Звенигород – Ершово – Борисово (6,9 км – 11,5 км)	46Н-07155	4,6	IV	2	6,0
Звенигород – Ершово – Борисово (5 км – 6,7 км)	46Н-07155	1,7	IV	2	6,0
Звенигород – Ершово – Борисово (11,5 км – 14,923 км)	46Н-07155	0,5	IV	2	6,0
Звенигород – Ершово – Борисово (3 км – 5 км)	46Н-07155	2	IV	2	6,0
Звенигород – Ершово – Борисово (6,7 км – 6,9 км)	46Н-07155	0,2	IV	2	6,0
Шихово – Шарاپово – Кубинка (0 км – 5,3 км)	46Н-07159	5,3	III	2	7,0
Шихово – Шарاپово – Кубинка (9,6 км – 13,9 км)	46Н-07159	4,3	III	2	7,0
Шихово – Шарاپово – Кубинка (6,7 км – 9,3 км)	46Н-07159	2,6	III	2	7,0
Шихово – Шарاپово – Кубинка (13,9 км – 14,9 км)	46Н-07159	1	III	2	7,0
Шихово – Шарاپово – Кубинка (9,3 км – 9,6 км)	46Н-07159	0,3	III	2	7,0
Шихово – Шарاپово – Кубинка (5,3 км – 6,7 км)	46Н-07159	1,4	III	2	7,0
Шихово – Шарاپово – Кубинка (14,9 км – 17,667 км)	46Н-07159	2,767	III	2	7,0
"Можайское шоссе – Покровское – Ястребки" – Белозерово (0 км – 0,495 км)	46Н-07162	0,495	IV	2	6,0

Можайское шоссе – Красная Горка (0 км – 3,172 км)	46Н-07163	3,172	IV	2	6,0
"ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка" – Клопово (0 км – 1,921 км)	46Н-07164	1,921	IV	2	6,0
"Звенигород – Колюбакино – Нестерово" – Дютково (0 км – 3,239 км)	46Н-07166	3,239	IV	2	6,0
"Звенигород – Колюбакино – Нестерово" – Хотяжи (0 км – 10,553 км)	46Н-07167	10,553	IV	2	6,0
"Звенигород – Ершово – Борисово" – Сурмино (0 км – 0,762 км)	46Н-07169	0,762	IV	2	6,0
"ММК – Поречье" – Марьино (0 км – 0,967 км)	46Н-07170	0,967	IV	2	6,0
+улица в Марьино (0 км – 0,5 км)	46Н-07170	0,5	IV	2	6,0
Никольское – Власово (0 км – 4,417 км)	46Н-07171	4,417	IV	2	6,0
Можайское шоссе – ст. Голицыно (0 км – 1,544 км)	46Н-07172	1,544	III	2	7,0
ММК – ст. Голицыно (0 км – 0,991 км)	46Н-07173	0,991	IV	2	6,0
"Звенигород – Аксиньино – Николина – Гора" – Ларюшино (0 км – 3,3 км)	46Н-07174	3,3	IV	2	6,0
+Подъезд к гимназии (0 км – 1,9 км)	46Н-07174	1,9	IV	2	6,0
"Звенигород – Аксиньино – Николина – Гора" – Козино (0 км – 1,9 км)	46Н-07175	1,9	IV	2	6,0
ММК – Фуньково – Ершово (0 км – 4,616 км)	46Н-07178	4,616	IV	2	6,0
ММК – Фуньково – Ершово (7,416 км – 7,966 км)	46Н-07178	0,55	IV	2	6,0
ММК – Фуньково – Ершово (4,616 км – 7,416 км)	46Н-07178	2,8	IV	2	6,0
ММК – Кобяково (1,7 км – 3,7 км)	46Н-07180	2	IV	2	6,0
ММК – Кобяково (0 км – 1,7 км)	46Н-07180	1,7	IV	2	6,0
Можайское шоссе – Покровское (0 км – 0,549 км)	46Н-07183	0,549	V	1	5,0
"ММК – Поречье" – Сальково (0 км – 0,7 км)	46Н-07184	0,7	IV	2	6,0
"Звенигород – Колюбакино – Нестерово" – Новоалександровка (0 км – 0,1 км)	46Н-07185	0,1	IV	2	6,0
"Звенигород – Колюбакино – Нестерово" – Новоалександровка (0,1 км – 2,086 км)	46Н-07185	1,986	IV	2	6,0
+Подъезд к Рыбушкино (0 км – 0,42 км)	46Н-07186	0,42	IV	2	6,0
"Звенигород – Колюбакино – Нестерово" – Рыбушкино (0 км –	46Н-07186	1,915	IV	2	6,0

1,915 км)					
Можайское шоссе – Городок-17 (0 км – 2,158 км)	46Н-07188	1,043	IV	2	6,0
"Звенигород – Колюбакино – Нестерово" – Устье – Акулово (0 км – 1,839 км)	46Н-07189	1,839	IV	2	6,0
"Каринское – Андреевское" – Андрианково (0 км – 0,4 км)	46Н-07190	0,4	IV	2	6,0
"Каринское – Андреевское" – Андрианково (0,4 км – 0,8 км)	46Н-07190	0,4	IV	2	6,0
"Каринское – Андреевское" – Андрианково (0,8 км – 1,831 км)	46Н-07190	1,031	IV	2	6,0
"Звенигород – Ершово – Борисово" – Скоково (0 км – 1,98 км)	46Н-07191	1,98	IV	2	6,0
Горки 2 – Солослово – 1-е Успенское шоссе (0 км – 4,994 км)	46Н-07192	4,994	III	2	7,0
1-е Успенское шоссе – Химик – 2-е Успенское шоссе (0 км – 4,765 км)	46Н-07193	4,765	III	2	7,0
Горки 2 – Знаменское (0 км – 6,456 км)	46Н-07194	2,41	III	2	7,0
Можайское шоссе – Новый Городок (0 км – 3,977 км)	46Н-07195	3,977	IV	2	6,0
"Каринское – Андреевское" – Покровское (0 км – 2,99 км)	46Н-07196	2,99	IV	2	6,0
"Звенигород – Аксиньино – Николина гора" – Палицы	46Н-07197	2,84	IV	2	6,0
+подъезд к школе (0 км – 0,235 км)	46Н-07198	0,235	IV	2	6,0
ММК – Летний отдых – Можайское шоссе (0 км – 2,176 км)	46Н-07198	2,176	IV	2	6,0
Можайское шоссе – Подушкино (0 км – 5,200 км)	46Н-07199	5,2	IV	2	6,0
Можайское шоссе – Подушкино – Можайское шоссе – Подушкино (уч-к 2)	46Н-07199	0,95	IV	2	6,0
"Звенигород – Аксиньино – Николина Гора" – Липки (0 км – 1 км)	46Н-07200	1	IV	2	6,0
Подъезд к д, Марфино (Одинцовский район) (0 км – 0,884 км)	46Н-13930	0,884	IV	2	6,0
д, Маслово, ул. Земляничная (0 км – 3,631 км)	46Н-13937	3,631	III	2	7,0
Московская обл, Одинцовский р-н, Одинцово г, к д о "Полет" проезд	46Н-13937	1,25	IV	2	6,0
Дорога (Одинцовский р-н, с. Акулово)	46Н-14016	0,312	IV	2	6,0
Дорога (д. Раздоры, ул. Утренняя, уч. 1)	46Н-14017	0,387	III	2	7,0
Местная дорога (г.о. Одинцовский, д. Солослово)	46Н-14018	0,41	V	1	5,0
Дорога (д. Раздоры, ул. Утренняя,	46Н-14019	0,15	III	2	7,0

уч. 2)					
Дорога (д. Раздоры, ул. Утренняя, уч. 2)	46Н-14020	0,333	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Полевая – Можайское шоссе	46241ОПМГ0262	1,97	IV	2	6,0
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (подъезд № 2) уч. 1	46-430-ОПМГ-95	1,921	V	1	5,0
Можайское шоссе (Одинцовский район) съезд №6 (этап 1.2)	1	0,656	II	2	7,5
Можайское шоссе (Одинцовский район) съезд №5 (этап 1.2)	1	0,614	II	2	7,5
Реконструкция участка 2-го Успенского шоссе с организацией съезда № 2 (этап 1.1)	1	0,454	II	2	7,5
Боковой проезд к лагерю "Гайдаровец" (этап 1.3.1)	1	0,261	II	2	7,5
Дублер и ПСП Можайское шоссе(лево) (этап 1.3.1)	1	0,703	II	2	7,5
Дублер и ПСП Можайское шоссе(право) (этап 1.3.1)	1	0,717	II	2	7,5
Московская область, р-н Одинцовский, с. Ромашково, от Рублевского пр-да до ул. Кандинского (50:20:0000000:299635)	1	1,033	II	2	7,5
МО, Одинцовский район Никольское с.п. пос. сан им. Герцена	1	3,1	IV	2	6,0
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (подъезд № 1) уч. 1	1	0,246	V	1	5,0
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к Госдачам (подъезд № 3) уч. 1	1	1,109	V	1	5,0
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (ось 1) (этап 2.1.1)	1	0,128	II	2	7,5
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (ось 10) (этап 2.1.1)	1	0,035	II	2	7,5
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе основной ход (этап 2.1.1)	1	0,989	II	2	7,5
Съезд №3 (этап 1.3.1)	1	0,242	II	2	7,5
Съезд №1 (этап 1.3.1)	1	0,35	II	2	7,5
Съезд №4 (этап 1.3.1)	1	0,235	II	2	7,5
МО, Одинцовский район, д. Раздоры, ул. Утренняя, уч-к 1	1	0,673	III	2	7,0
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (ось 2) (этап	1	0,306	II	2	7,5

2.1.1)					
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (ось 5) (этап 2.1.1)	1	0,075	II	2	7,5
М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе (ось 6) (этап 2.1.1)	1	0,761	II	2	7,5
Строительство путепровода через автомобильную дорогу федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе в д. Раздоры Одинцовского городского округа Московской области	б/н	2,23	III	2	7,0
Строительство автомобильной дороги на участке Рублевский проезд – "Новый выход на МКАД с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь" Москва – Минск, Этап №3, Строительство левоповоротного съезда на транспортной развязке	б/н	0,577	IB	4	15,0
А-106 Рублево-Успенское шоссе, подъезд к дачному поселку МИД (км 0,000 – км 1,405)	б/н	1,405	V	1	5,0
Рублевский пр-д	б/н	2,923	III	2	7,0
Перемычка Минское и Можайское шоссе на 62 км (Примыкание к Минскому шоссе)	б/н	0,4	II	2	7,5
Реконструкция подъезда к Парку Малевича в Одинцовском городском округе Московской области, Этап 2, Ось 1	б/н	0,336	III	2	7,0
Реконструкция подъезда к Парку Малевича в Одинцовском городском округе Московской области, Этап 1, Ось 2	б/н	0,564	III	2	7,0
Реконструкция подъезда к Парку Малевича в Одинцовском городском округе Московской области, Этап 1, Ось 3	б/н	0,235	III	2	7,0
Реконструкция подъезда к Парку Малевича в Одинцовском городском округе Московской области, Этап 1, Ось 4	б/н	0,075	III	2	7,0
Реконструкция подъезда к Парку Малевича в Одинцовском городском округе Московской области, Этап 2, Ось 5	б/н	0,177	III	2	7,0
Реконструкция подъезда к Парку Малевича в Одинцовском городском округе Московской области, Этап 1, Ось 6	б/н	0,24	III	2	7,0

Реконструкция подъезда к Парку Малевича в Одинцовском городском округе Московской области, Этап 2, Ось 7	б/н	0,198	Ш	2	7,0
Реконструкция подъезда к Парку Малевича в Одинцовском городском округе Московской области, Этап 2, Ось 8	б/н	0,098	Ш	2	7,0
Протяженность автомобильных дорог		378,534			
Протяженность улично-дорожной сети (УДС)		5,411			
Автомобильные дороги общего пользования регионального значения ГБУ "Автомобильные дороги" – государственное бюджетное учреждение города Москвы, находящееся в ведении Департамента жилищно-коммунального хозяйства города Москвы					
53 км МКАД – Сколково	н/д	6,94	н/д		
Рублевское шоссе	н/д	1,08	н/д		
Обводное шоссе	н/д	0,64	н/д		
Протяженность автомобильных дорог регионального значения		8,66			

Автомобильные дороги местного значения Одинцовского городского округа обеспечивают внутри муниципальные связи такие как, подъезды к населенным пунктам, промышленным территориям и садовым товариществам, входящим в состав городского округа.

Автомобильные дороги местного значения (УДС) обеспечивают транспортную связь в населенных пунктах.

Общая протяженность автомобильных дорог местного значения (балансодержатель Одинцовский городской округ) составляет 880,31 км, в том числе:

- автомобильных дорог городского округа – 107,01 км;
- улично-дорожной сети местного значения – 773,3 км, в том числе магистральная – 47,73 км.

Кроме того, подъезды к населенным пунктам, садоводческим товариществам, объектам жилого, общественно-делового, производственного, агропромышленного и рекреационного назначения и транспортное обслуживание территорий населенных пунктов Одинцовского городского округа осуществляют автомобильные дороги местного значения, отсутствующие в системе контроля и планирования работ в области дорожной инфраструктуры.

Общая протяженность автомобильных дорог местного значения (балансодержатель отсутствует) составляет 630,81 км,

В соответствии с данными портала пространственных данных Национальной системы пространственных данных (<https://nspd.gov.ru>) территорию городского округа и населенных пунктов обслуживают автомобильные дороги, имеющие частную и иную форму собственности земельных участков или ОКСов. Протяженность автомобильных дорог с

частной и иной формой собственности, составляет порядка – 173,53 км, в том числе:

- автомобильные дороги обеспечивающие муниципальные связи и подъезды к объектам хозяйственной деятельности – 5,24 км;

- улично-дорожная сеть – 168,29 км.

Исходя из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования составляющих транспортный каркас и площади Одинцовского городского округа, плотность сети автомобильных дорог общего пользования составляет 0,63 км/км².

На автомобильных дорогах Одинцовского городского округа в местах пресечений с железными дорогами, автомобильными дорогами и водными объектами организованы инженерные транспортные сооружения. Данные по инженерным транспортным сооружениям представлены в [таблице 1.3.2](#).

Таблица 1.3.2 – Перечень инженерных транспортных сооружений на автомобильных дорогах на территории Одинцовского городского округа

Вид транспортного инженерного сооружения	Наименование пересекаемых объектов		Местоположение
Федерального значения			
Транспортная развязка в разных уровнях	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	г. Звенигород
Транспортная развязка в разных уровнях	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	А-107 "Московское малое кольцо" Икша – Ногинск – Бронницы – Голицыно – Истра – Икша	г. Звенигород
Транспортная развязка в разных уровнях	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", 42-й километр
Транспортная развязка в разных уровнях	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	ЦКАД, 270-й километр, п. Кобяково
Транспортная развязка в разных уровнях	М-1, новый выход на МКАД	Подушкинское шоссе	М-1, новый выход на МКАД
Транспортная развязка в разных уровнях	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	Подъездная автомобильная дорога от 1-го Успенского шоссе (км 1 +600) до нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	Территориальное управление Лесной Городок
Транспортная	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь",

развязка в разных уровнях			27-й километр
Транспортная развязка в разных уровнях	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", 35-й километр
Транспортная развязка в разных уровнях	М-1 "Беларусь"	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	ЦКАД, 272-й километр
Транспортная развязка в разных уровнях	М-1 "Беларусь" М-1 Северный объезд Одинцово	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", 33-й километр
Транспортная развязка в разных уровнях	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", 65-й километр
Транспортная развязка в разных уровнях	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	А-107 "Московское малое кольцо" Икша – Ногинск – Бронницы – Голицыно – Истра – Икша	ЦКАД, 293-й километр
Автомобильный мост	А-107 "Московское малое кольцо"	р. Большая Вяземка	г. Голицыно
Автомобильный мост	Подъезд к селу Назарьево	р. Слезня	д. Матвейково
Автомобильный мост	М-1 "Беларусь", разворотная петля	р. Ликова	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	М-1 "Беларусь", разворотная петля	р. Ликова	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	М-1 "Беларусь", разворотная петля	р. Ликова	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	р. Чаченка	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	"Звенигород – Колюбакино – Нестерово" – Дютьково	р. Сторожка	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	"Звенигород – Колюбакино – Нестерово" – Дютьково	р. Сторожка	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	А-107 "Московское малое кольцо" Икша – Ногинск – Бронницы – Голицыно – Истра – Икша	р. Москва	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	Ильинский подъезд	р. Москва	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	А-113 "Центральная кольцевая"	р. Большая Вяземка	Одинцовский ГО

	автомобильная дорога"		
Автомобильный мост	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	р. Большая Вяземка	Одинцовский ГО
Тоннель	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	г. Одинцово, ул. Северная	г. Одинцово, ул. Северная
Путепровод	М-1 северный объезд Одинцово	Смоленское направление МЖД, Кунцево – Усово	М-1 северный объезд Одинцово
Путепровод	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	Смоленское направление МЖД, Голицыно – Звенигород	Западнее п. Кобяково
Путепровод	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	Смоленское направление МЖД, Голнцино – Звенигород	Западнее п. Хлюпинского лесничества
Путепровод	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	Подъезд к городу Одинцово км 0+947 – 10+592 примыкает к Рублево-Успенскому шоссе (Красногорское шоссе)	г. Одинцово
Путепровод	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	Смоленское направление МЖД	г. Одинцово
Путепровод	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"	Подъезд к Санаторно-лесной школе № 8 д. Горловка	д. Горловка
Путепровод	А-106 Рублево-Успенское шоссе	Рублево – Раздоры	д. Раздоры
Путепровод	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	Пр-т Советский	с. Немчиновка
Путепровод	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной	Подъезд к д. Бородки, ДК "Грибово"	д. Бородки

	автомобильной дороги М-1 "Беларусь"		
Путепровод	Ул. Центральная	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	с. Ромашково, ул. Центральная
Путепровод	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская	с. Дубки
Путепровод	М-1 "Беларусь"	Большое кольцо МЖД	г. Кубинка
Путепровод	А-106 Рублево-Успенское шоссе	А-106 Рублево-Успенское шоссе", подъезд к Госдачам (Подъезд № 16) км 0+000 – 1+039	п. Горки-2
Путепровод (разворотная петля)	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	г. Голицыно
Путепровод (разворотная петля)	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	д. Бородки
Путепровод (разворотная петля)	М-1 съезд	М-1 "Беларусь"	г. Кубинка
Путепровод (разворотная петля)	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	д. Солманово
Путепровод (разворотная петля)	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", г. Одинцово (ул. Ракетчиков)
Путепровод (разворотная петля)	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", г. Одинцово (ул. Маковского)
Путепровод (разворотная петля)	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", г. Одинцово п. дома отдыха "Озера"
Путепровод (разворотная петля)	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", г. Одинцово п. дома отдыха "Озера"
Регионального значения			
Транспортная развязка в разных уровнях	Можайское шоссе	М-1 "Беларусь"	19 км Можайского шоссе
Транспортная развязка в разных уровнях	М-1 "Беларусь"	Кубинка – Наро-Фоминск (Одинцовский район)	М-1 "Беларусь", 64-й километр

Транспортная развязка в разных уровнях	М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе	М-1 "Беларусь"	М-1 "Беларусь", 39-й километр
Автомобильный мост	Можайское шоссе	р. Большая Вяземка	г. Голицыно
Автомобильный мост	Можайское шоссе – Покровское – Ястребки	р. Островня	п. Покровское
Автомобильный мост	ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка	р. Сетунь	д. Бушарино
Автомобильный мост	Шихово – Шарапово – Кубинка	р. Сетунь	с. Никольское
Автомобильный мост	Звенигород – Колюбакино – Нестерово	р. Сторожка	с. Саввинская Слобода
Автомобильный мост	Звенигород – Ершово – Борисово	р. Сторожка	д. Насоново
Автомобильный мост	М-1 "Беларусь" – Асаково	р. Трасна	д. Асаково
Путепровод	Развязка на 19 км Можайского шоссе	ж/д Кунцево – Голицыно. Смоленское направление МЖД	г. Одинцово
Путепровод	М-1 "Беларусь" – Жаворонки – Можайское шоссе	ж/д Кунцево – Голицыно. Смоленское направление МЖД	с. Жаворонки
Путепровод	Можайское шоссе	ж/д Кунцево – Голицыно. Смоленское направление МЖД	д. Трубачеевка
Путепровод	Можайское шоссе	ж/д Кунцево – Голицыно. Смоленское направление МЖД	г. Одинцово
Путепровод	Можайское шоссе	А/д №8 Подъезд к п/п через ж/д на 33 км Можайского шоссе (пл. Перхушково)	д. Трубачеевка
Путепровод	От М-1 "Беларусь" к инновационному центру Сколково	М-1 "Беларусь"	р. п. Новоивановское
Путепровод	Кубинка – Наро-Фоминск (Одинцовский район)	А/д "Кубинка – Наро-Фоминск" – подъезд 1 (0 км – 1,3 км). ж/д Бекасово 1 – Кубинка 1, Большое кольцо МЖД	г. Кубинка
Путепровод (разворотная петля)	М-1 "Беларусь" – Детский городок	ж/д Солнечная – Апрелевка. Киевское направление МЖД	г. Одинцово
Местного значения			
Автомобильный мост	УДС	р. Вяземка	д. Молоденово
Автомобильный мост	УДС	р. Вяземка	д. Папушево

Автомобильный мост	Подъезд к СНГ "Пасека"	р. Ликова	д. Осоргино
Автомобильный мост	УДС	р. Медвенка	д. Большое Сареево
Автомобильный мост	УДС	р. Медвенка	д. Никольское
Автомобильный мост	Ул. Депутатская	р. Москва	г. Звенигород
Автомобильный мост	д. Дютьково – д. Большие Семенычи	р. Нара	Одинцовский ГО
Автомобильный мост	УДС	р. Польга	с. Крымское
Автомобильный мост	подъезд к Инновационному центру Сколково	р. Сетунь	д. Немчиново
Автомобильный мост	Ул. Максима Горького	р. Сетунь	р.п. Заречье
Автомобильный мост	УДС	р. Сетунь	р.п. Заречье
Автомобильный мост	Ул. Колхозная	р. Чаченка	с. Ромашково
Автомобильный мост	Ул. Центральная	р. Чаченка	с. Ромашково
Автомобильный мост	15 просек	р. Чаченка	с. Немчиновка
Путепровод	Ул. Маковского	Кунцево – Голицыно, Смоленское направление МЖД	г. Одинцово

Для обеспечения бесперебойного движения ТС по автомобильным дорогам и УДС населенных пунктов организована своевременная обработка проезжих частей улиц и дорог противогололедными материалами в зимнее время года, полив и мойка проезжей части в летнее время, а также ремонт и капитальный ремонт дорожного покрытия.

Транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог и УДС Одинцовского городского округа в целом удовлетворительное, но некоторые участки дорожной сети, особенно автомобильные дороги и улицы местного значения, требуют ямочного или капитального ремонта.

Анализ существующей сети автомобильных дорог общего показал:

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории Московской области. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей, находящихся в собственности граждан (в среднем по 1 % в год, данные Росстата), что требует планирования дополнительных мероприятий по строительству и реконструкции УДС.

Растущее количество легковых автомобилей, а также плохое состояние дорожного покрытия, сказывается на большой загрузке городских улиц транзитным транспортом.

Диспропорция роста перевозок к объемам финансирования дорожного хозяйства привели к ухудшению состояния автомобильных дорог и, как следствие, к ухудшению дорожных условий.

Несовершенство дорожной сети, а также отставание ее развития от темпов автомобилизации, сдерживает социально-экономический рост во всех отраслях экономики, ухудшает культурно-бытовые связи, уменьшает мобильность передвижения трудовых поездок.

По результатам оценки технического состояния автомобильных дорог Одинцовского городского округа сделаны следующие заключения:

- геометрические параметры автомобильных дорог, радиусы кривых в плане, продольные и поперечные уклоны соответствуют требованиям СП 396.1325800.2018 Улицы и дороги населенных пунктов и СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*;

- продольная ровность покрытия и коэффициент сцепления соответствуют требованиям ГОСТ Р 50597-2017 Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля;

- на всех без исключения автомобильных дорогах имеются дефекты покрытия проезжей части и ТСОДД, также наблюдаются дефекты элементов обустройства автомобильной дороги и системы водоотвода. Дефекты дорожной одежды не выявлены;

- по результатам балльной оценки соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик автомобильных дорог требованиям технических регламентов можно сделать выводы о необходимости повышения уровня содержания автомобильных дорог и проведения необходимых мероприятий по ремонту покрытий проезжей части;

- возможность движения ТС, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов по автомобильным дорогам устанавливается в каждом случае отдельно с учетом параметров (нагрузка на ось, расположение осей, расстояние между осями, габариты ТС) ТС по маршруту движения ТС.

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

При осуществлении внешних корреспонденций Одинцовского городского округа, в первую очередь с г. Москвой, население пользуется железнодорожным транспортом, индивидуальным автомобильным транспортом и общественным пассажирским автомобильным транспортом.

В пределах Одинцовского городского округа для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный транспорт, а также общественный пассажирский автомобильный транспорт.

В пределах населенных пунктов население в основном перемещается на индивидуальном автомобильном транспорте, пешком или, реже, с использованием средств индивидуальной мобильности (прокатных самокатов) и велосипедов.

Основной объём пассажирских перевозок на территории Одинцовского городского округа выполняется пассажирскими автотранспортными предприятиями Наро-Фоминским, Можайским, Одинцовским ПАТП (филиалы АО "Мострансавто") и частными перевозчиками.

Пассажирские перевозки обслуживают муниципальные маршруты общего пользования (городские и пригородные), межмуниципальные и межсубъектные маршруты общего пользования, и межмуниципальные и межсубъектные маршруты, выполняющие перевозки на договорной основе.

Маршруты регулярных пассажирских перевозок Одинцовского городского округа Московской области представлены в [таблице 1.4.1](#).

Таблица 1.4.1 – Маршруты регулярных пассажирских перевозок Одинцовского городского округа Московской области

№ п/п	Регистрационный номер	Порядковый номер маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, км			Макс. кол-во ТС	Класс *
				Общая	Прямой путь	Обратный путь		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	824	67	ст. Голицыно - Шарاپово	57,627	29,213	28,414	2 2 1	БК СК МК
2	829	33	ст. МЦД Одинцово - Лесной городок - платф. Жаворонки	58,28	29,14	29,14	6	БК
3	3105	38к	ст. Голицыно - ст. Малые Вяземы	15,52	7,6	7,92	2 5	МК СК
4	835	45	ст. Кубинка - ст. Голицыно	49,195	24,545	24,65	2 2	БК МК
5	838	49	ст. МЦД Одинцово - Ликино - Жаворонки	35,4	18,3	17,1	4	МК
6	2020	65к	ст. Голицыно - Летний отдых	9,6	4,8	4,8	2	МК
7	2155	72к	ВНИИССОК - ст. МЦД Одинцово	12,4	6,2	6,2	15	МК
8	2481	69к	Новый городок - ст. Кубинка - Старый городок	23,2	11,6	11,6	6	МК
9	2807	30к	ст. МЦД Одинцово - Лесной городок (рынок)	20,0	10,0	10,0	8	МК
10	2890	27к	ЖК Рублевский - м/р Новая Трехгорка - инновационный	34,9	17,8	17,1	1 16	МК СК

			центр Сколково - ст. МЦД Одинцово - ЖК Гусарская Баллада					
11	3152	55	ст. МЦД Одинцово - Горки- 10	46,6	23,6	23,0	3	СК
12	3153	56	ст. МЦД Одинцово - Дарьино - Горки-10	52,2	26,4	25,8	2	СК
13	3154	63	Акулово - ст. Кубинка - Старый городок	24,2	12,1	12,1	2	МК
14	3156	80	ст. Кубинка - ст. МЦД Одинцово	86,6	43,3	43,3	1	МК
15	3157	81	ст. Жаворонки - ст. МЦД Одинцово	66,336	31,424	34,912	4 1	БК СК
16	3158	83	ст. Кубинка - Аниково	39	19,5	19,5	2	МК
17	3288	36к	Часцы - ст. Петелино - Гарь- Покровское	8,7	4,2	4,5	2	МК
18	811	1	ст. МЦД Одинцово - ул. Говорова	7,681	7,861	7,861	1	СК
19	3121	2к	ст. МЦД Одинцово - Северная ул.	5	5	5	6 4	СК МК
20	815	4	ст. МЦД Одинцово - Северная ул.	9,7	9,7	9,7	2	СК
21	816	5	ст. МЦД Одинцово - платф. Трехгорка - Северная ул. - ст. МЦД Одинцово	16,569	4,966	11,603	3	СК
22	817	8к	Союзная ул. - ул. Сосновая - Союзная ул.	3,8	3,8	3,8	2	МК
23	818	9	Союзная ул. - ст. МЦД Одинцово - Союзная ул.	18,8	18,8	18,8	3	МК
24	3378	7к	Мебельная ф-ка - ст. МЦД Одинцово - городок Одинцово-1	5,8	5,8	5,8	4	МК
25	2450	19к	ст. МЦД Одинцово - ул. Северная - ЖК Одинград - ул. Полевая	12,62	12,62	12,62	8	МК
26	2452	12к	ст. МЦД Одинцово - Коттеджный пос. Княжичи - Можайское ш. - ст. МЦД Одинцово	8,1	8,1	8,1	3	МК
27	2645	11к	м/р Кутузовский - ст. МЦД Одинцово - Больница	8,5	8,5	8,5	12 4	СК МК
28	3228	18	ст. МЦД Одинцово - ул. Маршала Жукова - ст. МЦД Одинцово	18,888	18,888	18,888	4	МК
29	2683	10	ул. Сосновая - ст. МЦД Одинцово	11,3	11,3	11,3	2	МК
30	2739	102к	м/р Кутузовский - Одинцово - ст. МЦД Одинцово	18,1	18,1	18,1	10	МК
31	2934	21к	ЖК Одинцовский Парк - ст. МЦД Одинцово - ЖК Одинцовский Парк	16,2	16,2	16,2	5	МК

32	3243	44к	ст. МЦД Одинцово - ЖК Рублевский - ЖК Сколковский - ст. МЦД Одинцово	29,5	29,5	29,5	17	СК
33	3287	14к	9-й м/р - Одинцово-1 - ст. МЦД Одинцово	13,9	4,7	9	6	СК
34	3293	15к	ст. МЦД Одинцово - ст. МЦД Баковка - ст. МЦД Одинцово	5,7	5,7	5,7	7	МК
35	2684	48к	ст. Голицыно - Зеленая роща	24,2	12,1	12,1	1	МК
36	2019	14к	ст. Голицыно - Западный м/р	3,6	1,8	1,8	2	МК
37	1995	26	ст. Голицыно - Бутынь	14,6	7,0	7,6	1	МК
38	3230	31к	ст. Голицыно - Промышленный пр.	7,2	3,6	3,6	2	МК
39	3376	64к	ст. Голицыно - ДРСУ	4,8	4,8	4,8	1	МК
40	3294	44к	ст. Кубинка - Чупряково - Асаково	21,4	10,7	10,7	2	МК
41	2445	59	ст. Кубинка - 59 км Минского ш.	14,9	7,5	7,4	2	МК
42	2446	41к	ст. Кубинка - д/о Полушкино	29	14,5	14,5	1	МК
43	2616	16к	ст. Кубинка - ул. Генерала Вотинцева	7,4	3,7	3,7	3	МК
44	2617	17к	ст. Кубинка - ул. Армейская	6	3	3	2	МК
45	834	44	ст. Кубинка - Чупряково - Асаково	21,4	10,7	10,7	2	СК
46	251	10	кв. Маяковского - Верхний Посад	24,135	12,18	11,955	8	СК
47	252	11	ст. Звенигород - кв. Маяковского	20,3	10,33	9,97	8	МК
48	253	13	кв. Маяковского - сан. Поречье	31,38	14,09	17,29	3 2	СК МК
49	825	28	Звенигород (ул. Украинская) - сан. им. Герцена	68,088	33,947	34,141	5 5	СК МК
50	842	22	Ершово - Звенигород - ст. Голицыно	58,3	28,4	29,9	10 1	БК СК
51	843	23	ст. Звенигород - Андреевское - Дяденьково	71,926	37,066	34,86	2 3	БК СК
52	844	24	Звенигород (ул. Украинская) - Троицкое - сан. им. Герцена	85,71	46,68	39,03	1 1	БК СК
53	845	25	ст. Звенигород - Фуньково - Сурмино	40,534	20,714	19,82	1 2	МК СК
54	852	50	Звенигород (кв. им. Маяковского) - ст. МЦД Одинцово	78,034	37,812	40,222	1	БК
55	853	51	ст. Звенигород - Хотяжи	60,491	30,879	29,612	3	СК
56	3379	20к	ст. МЦД Немчиновка - пос. Барвиха - ст. МЦД Одинцово	41,6	21,32	20,26	2	МК
57	3318	75	ст. Кубинка - парк Патриот - ст. Голицыно	66,52	31,8	34,72	6	СК
58	3319	42к	ст. Голицыно - ЖК Высокие Жаворонки - ст. Жаворонки	24,5	11,4	13,1	2	МК
59	3320	43к	пос. Покровский городок -	16,37	8,2	8,17	2	МК

			ст. Петелино					
60	3385	39к	ЖК Лайково - ст. МЦД Одинцово	17,1	6,7	10,4	2	СК
61	3408	20	ст. МЦД Немчиновка - пос. Барвиха - ст. МЦД Одинцово	46,64	24,46	22,18	2	МК
62	3413	105	ст. Голицыно - ст. МЦД Одинцово	41,9	21,9	22,0	5 5	БК СК
63	442	52	Краснознаменск - платф. Жаворонки - ст. Одинцово	23,3	23,3	23,3	2	БК
64	444	58	Краснознаменск - ст. Одинцово	46,7	24,8	21,9	4	МК
65	2760	103	Краснознаменск - ст. Одинцово	49,6	23,3	26,3	5	МК

Примечание: МК – малый класс, СК – средний класс, БК – большой класс

Общая протяжённость маршрутной сети ОПАТ Одинцовского городского округа составляет 582,8 км.

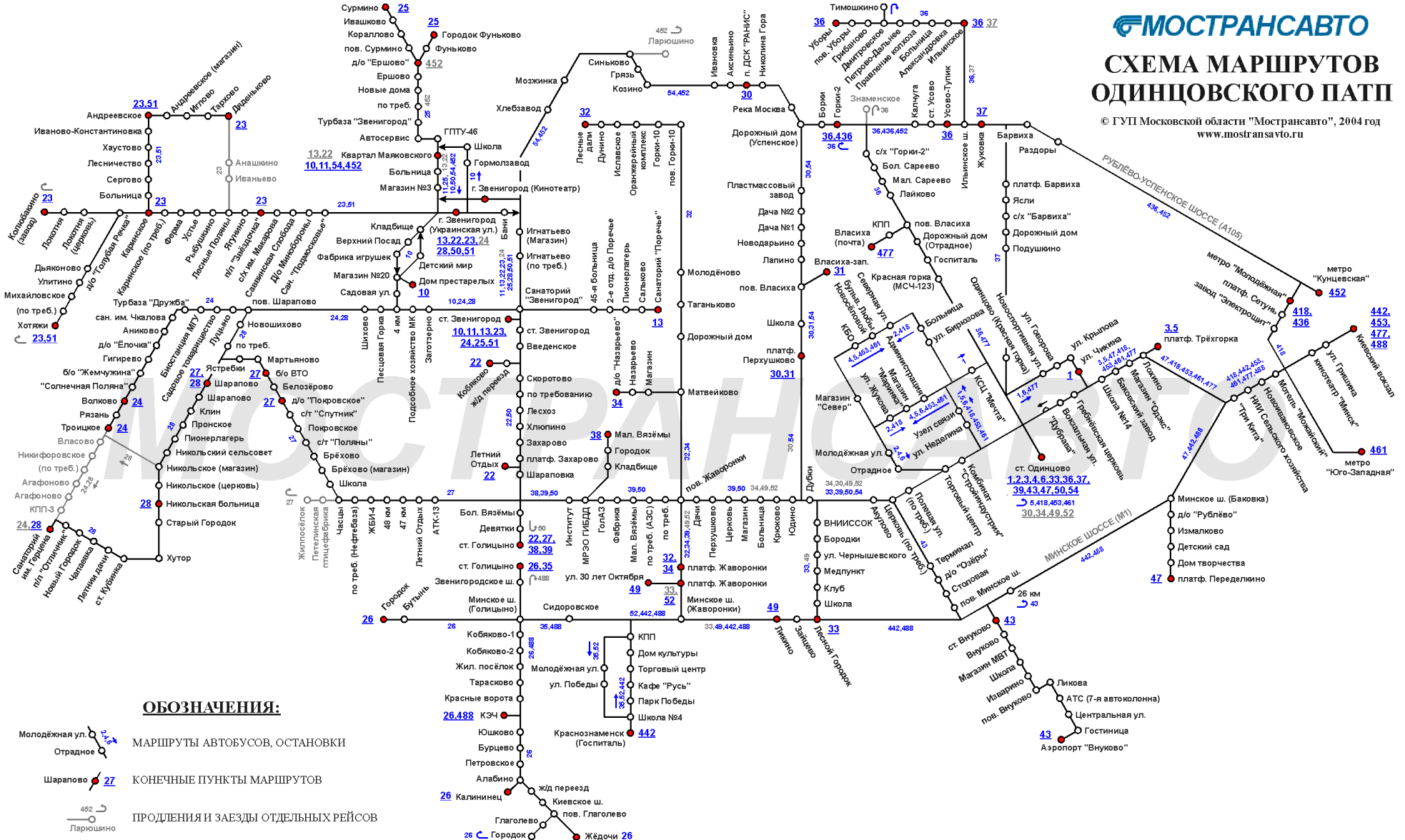
В соответствии с постановлением Правительства Московской области от 17.08.2015 № 713/30 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Московской области» плотность сети общественного пассажирского транспорта для Одинцовского городского округа должна быть не менее 0,49 км/км².

Исходя из общей протяжённости сети маршрутов ОПАТ и площади Одинцовского городского округа (1255,05 км²), плотность сети линий наземного транспорта составляет 0,46 км/км², что не соответствует нормативной.

Схема маршрутной сети ОПАТ Одинцовского городского округа представлена на [рисунке 1.4.1](#).

МОСТРАНСАВТО
СХЕМА МАРШРУТОВ
ОДИНЦОВСКОГО ПАТП

© ГУП Московской области "Мострансавто", 2004 год
 www.mostransavto.ru



ОБОЗНАЧЕНИЯ:

- МАРШРУТЫ АВТОБУСОВ, ОСТАНОВКИ
- КОНЕЧНЫЕ ПУНКТЫ МАРШРУТОВ
- ПРОДЛЕНИЯ И ЗАЕЗДЫ ОТДЕЛЬНЫХ РЕЙСОВ

Рисунок 1.4.1 – Схема маршрутной сети ОПАТ Одинцовского городского округа

В соответствии с СП 42.13330.2016. Свод правил. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89* п. 11.24 дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта допускается принимать не более 500 м, в районах малоэтажной жилой застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличена в больших, крупных и крупнейших городских населенных пунктах до 600 м, в малых и средних – до 800 м и с п. 6.2 п. 11.4 Постановления Правительства МО от 17.08.2015 № 713/30 (ред. от 26.07.2022) "Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Московской области" для сельских населенных пунктов, кластеров ИЖС и МЖС пешеходную доступность до остановки общественного транспорта следует предусматривать с предельным расстоянием не более 800 м ([рисунок 1.4.2](#)).

На маршрутах ОПАТ обустроено 669 ОП ([рисунок 1.4.3](#)). Большинство ОП ОПАТ соответствуют ГОСТ Р 52766-2007, СП 34.13330.2021 и ОСТ 218.1.002-2003, но на некоторых ОП отсутствуют остановочные площадки вне границ проезжей части, заездные "карманы", павильоны, дорожные знаки, пешеходные переходы ([таблица 1.4.2](#)).

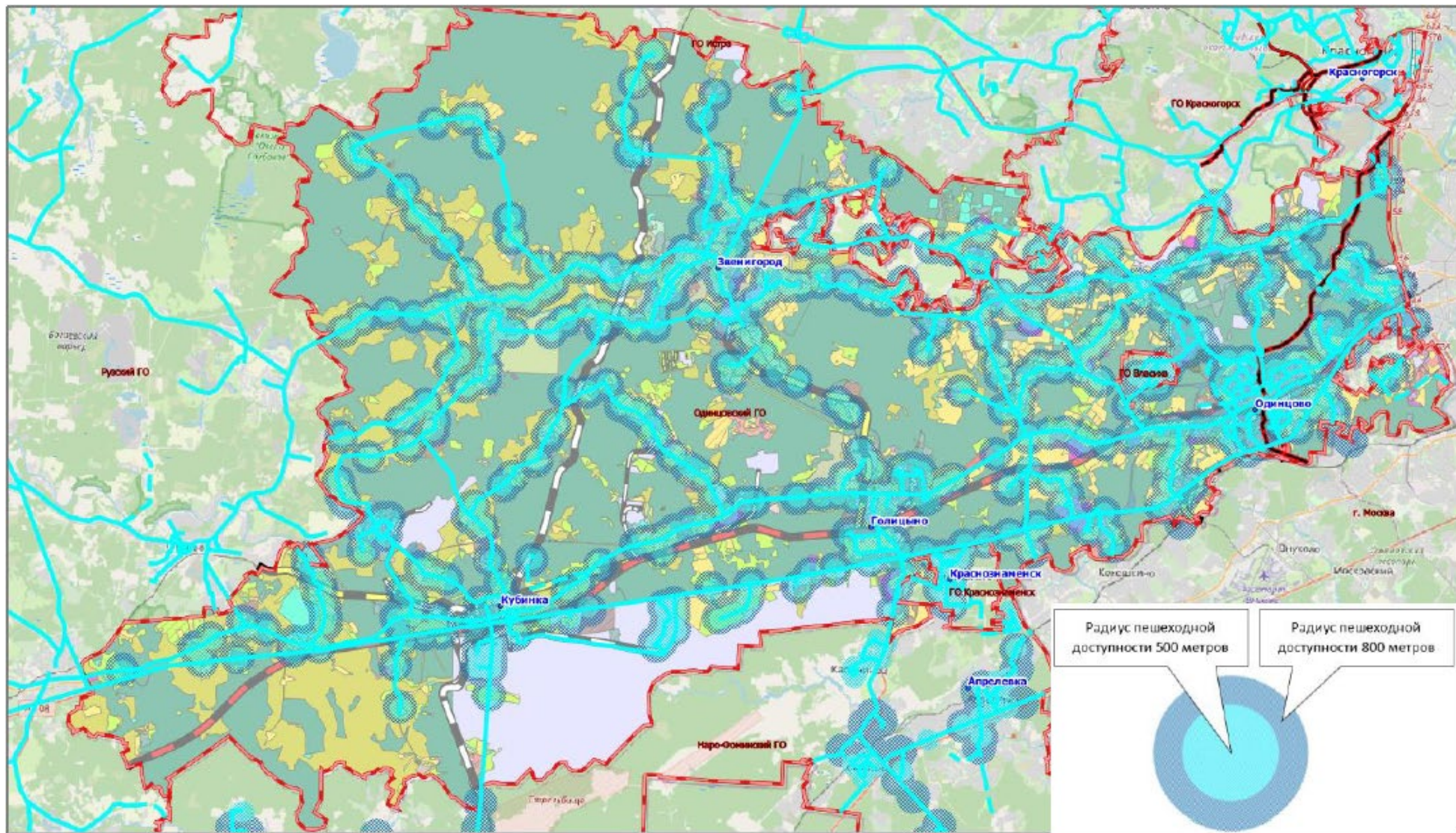


Рисунок 1.4.2 – Схема сети маршрутов регулярных пассажирских перевозок с радиусами нормативной обеспеченности пешеходного подхода до остановки общественного транспорта 500, 800 м

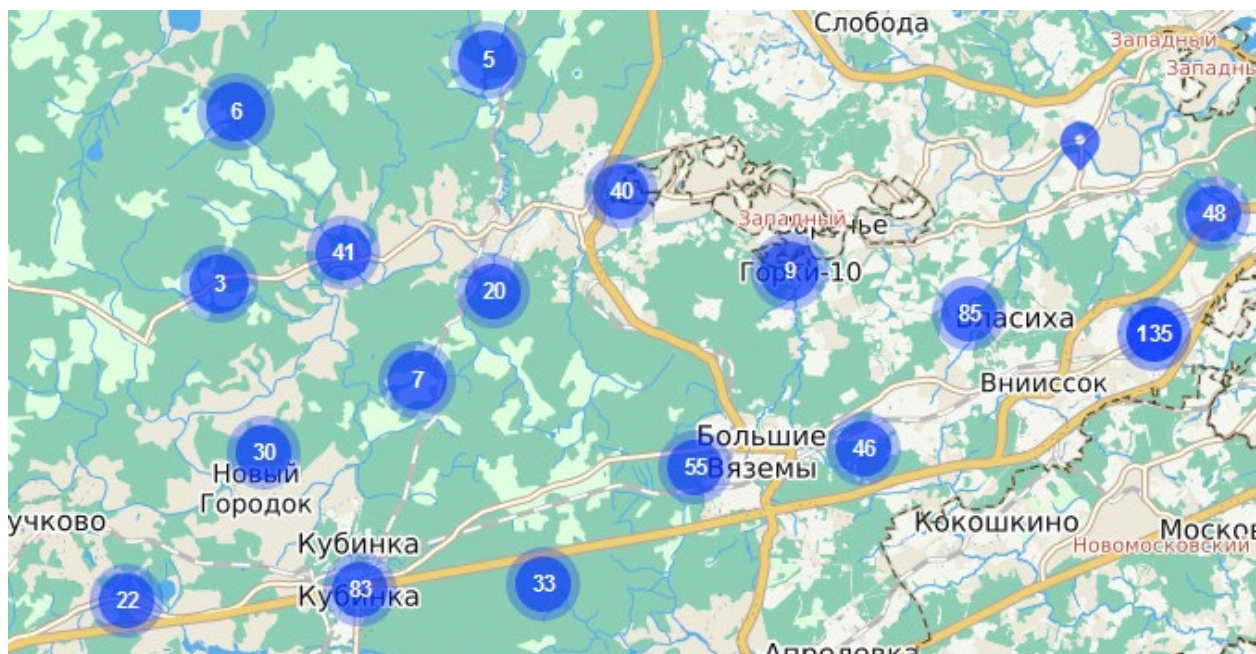


Рисунок 1.4.3 – ОП ОПАТ Одинцовского городского округа

Сельские населенные пункты, находящиеся в ненормативной доступности от ОП ОПАТ: Аляухово, Богачево, Болтино, Большое Сареево, Бородки, Глазынино, Горбуново, Горловка, Горышкино, Дарьино, Дубцы, Дунино, Дютьково, Еремино, Завязово, Захарово, Иваньево, Ивонино, Измалково, Калчуга, Кезьмино, Клопово, Кобяково, Красные Востоды, Лапино, Липки, Лызлово, Ляхово, Малое Сареево, Мартьяново, Молоденово, Назарьево, Наро-Осаново, Новоалександровка, Новошихово, Носоново, Осоргино, Палицы, Папушево, Пестово, Петелино, Рождественно, Рыбушкино, Сальково, Сватово, Сельская Новь, Семенково, Сивково, Скоково, Спасское, Тимохово, Трубачеевка, Труфановка, Угрюмово, Хаустово, Хомяки, Чигасово, Шульгино, Якшино, Ямищево, Ямщина, Одинцовский, Рожновка.

Таблица 1.4.2 – ОП ОПАТ, не соответствующие ГОСТ Р 52766-2007, СП 34.13330.2021 и ОСТ 218.1.002-2003

№ п/п	Наименование ОП	Наличие			
		остановочной площадки вне границ проезжей части	павильона	пешеходного перехода	дорожных знаков
Можайское шоссе					
1	Капань (слева)	–	–	–	–
2	Капань (справа)	–	–	–	–
3	Сады Эдельвейс (слева)	–	–	–	–
4	Сады Эдельвейс (справа)	–	–	–	–
5	Труфановка (справа)	–	+	+	+
6	Труфановка (справа, на съезде)	–	–	–	–

7	Дубки (слева)	–	–	+	–
8	Дубки (справа)	–	–	+	–
9	Кладбище (слева)	–	–	+	–
10	Кладбище (справа)	–	–	+	–
11	Сады Хвойное (слева)	–	–	–	–
12	Сады Хвойное (справа)	–	–	–	–
13	Наро-Осаново (слева)	–	–	+	–
14	Наро-Осаново (справа)	–	–	+	–
15	Наро-Осаново магазин (слева)	–	–	+	–
16	Наро-Осаново магазин (справа)	–	–	+	–
17	Крутицы	+	+	–	+/-
18	Голубое озеро (слева)	–	–	–	–
19	Голубое озеро (справа)	–	–	–	–
20	Поворот на санаторий Герцена (слева)	–	–	–	–
21	Поворот на санаторий Герцена (справа)	–	–	–	–
22	Поворот на санаторий Герцена (справа, на съезде)	–	–	–	–
23	Репище (справа)	+	–	+	+
24	Можайское шоссе, 67 (справа)	–	–	+	–
25	Фабрика (слева)	–	–	+	+
26	Малые Вяземы (справа)	–	+	+	+
27	Больница (справа)	–	+	+	+
28	Дубки (слева)	–	+	+	+
29	УВД (слева)	–	+	+	+
30	УВД (справа)	–	+	+	+
31	Вокзальная улица (слева)	–	+	+	+
32	Вокзальная улица (справа)	–	+	+	+
33	Гребневская церковь (слева)	–	+	+	+
34	Школа № 14 (справа)	–	+	+	+
Рублево-Успенское шоссе					
35	6-й километр (слева, на съезде)	–	–	–	–
36	Администрация (слева)	+	–	+	+
37	Администрация (справа)	+	–	+	+
38	Автосалон (слева)	+	–	+	+
39	Горки-10 (слева, на съезде)	–	–	+	–
40	СНТ Иславское (справа)	–	–	+	–
Рублевский проезд					
41	10 ярдов (слева)	–	–	–	–
42	10 ярдов (справа)	–	–	–	–
43	Ромашково-21 (слева)	–	–	–	–
44	Ромашково-21 (справа)	–	–	–	–
Подушкинское шоссе					
45	Платформа Барвиха (слева)	–	–	–	–
46	Платформа Барвиха (справа)	–	–	–	–
Ильинский подъезд					
47	Поворот на Ильинское (слева)	–	–	–	–
48	Жуковка (слева)	–	–	+	–
49	Жуковка (справа)	–	–	+	–
Красногорское шоссе					

50	Мосэнерго (слева)	–	–	–	–
51	Дорожный дом (справа)	–	–	–	–
52	МСЧ № 123 (справа)	–	–	–	–
Ул. Неделина (г. Одинцово)					
53	Ул. Неделина, 13 (справа)	–	+	+	+
54	Ул. Неделина, 13 (слева)	–	+	+	+
55	Ул. Неделина (слева)	–	+	+	+
56	Ул. Неделина (справа)	–	+	+	+
1-е Успенское шоссе					
57	Дача-2	–	–	–	–
58	Новодарьино (слева)	–	–	–	–
59	Лапино-Град (слева)	–	–	–	–
60	Платформа Перхушково (слева)	–	–	–	–
2-е Успенское шоссе					
61	Поворот на Горки-10 (слева)	–	–	–	–
62	Поворот на Горки-10 (справа)	–	+	+	+
63	Дорожный дом (слева)	+	+	–	+
64	Дорожный дом (справа)	+	+	–	+
Звенигород – Аксиньино – Николина Гора					
65	АЗС (слева)	+	–	+	–
66	АЗС (справа)	+	–	+	+
67	СНТ Лесное (слева)	+	–	+	+
68	Конник (слева)	+	–	+	+
69	Николина Гора-1 (слева)	–	–	+	–
70	Николина Гора-1 (справа)	+	–	+	+
А-106, подъезд к Николиной Горе					
71	Николина Гора-2 (справа)	–	–	+	–
72	Дорожный Дом (слева)	–	+	+	+
Минское шоссе					
73	Ляхово (справа)	–	–	–	–
74	Наро-Осаново (справа)	–	–	–	–
75	Поворот на Асаково (слева, на съезде)	–	–	–	–
Звенигород – Колюбакино – Нестерово					
76	Саввинская Слобода (справа)	+	–	+	+
77	Ягунино (справа)	+	–	+	+
78	По требованию (справа)	+	–	+	+
79	Пансионат Голубая Речка (справа)	+	–	+	+
80	По требованию (справа)	+	–	+	+
81	СНТ Поляна (справа)	+	–	+	+
Каринское – Андреевское					
82	По требованию (справа)	+	–	+	+
83	Сергиево (справа)	+	–	+	+
84	Лесничество (справа)	+	–	+	+
85	Ферма (справа)	+	–	+	+
86	Хаустово (справа)	+	–	+	+
87	Ивано-Константиновское (справа)	+	–	+	+
88	Андреевское-1 (справа)	+	–	+	+
Анашкино – Иглово – Андреевское					

89	Иваньево (слева)	+	–	+	+
90	Анашкино (справа)	+	–	+	+
91	СНТ Сплав (слева)	+	–	+	+
92	СНТ Сплав (справа)	+	–	+	+
93	Дачный кооператив Дружба (слева)	+	–	+	+
94	Дачный кооператив (слева)	+	–	+	+
Ул. Лермонтова (г. Звенигород)					
95	Турбаза (справа)	+	–	+	+
Звенигород – Ершово – Борисково					
96	Дом отдыха Ершово (справа)	+	–	+	+
97	Поворот на Сурмино (справа)	+	–	+	+
98	Скоково (справа)	+	–	+	+
99	Кораллово (справа)	+	–	+	+
100	Ивашково (справа)	+	–	+	+
101	Поворот на Красные Восточы (справа)	+	–	+	+
102	Дачи (слева)	–	–	–	–
103	Дачи (справа)	–	–	–	–
ММК – Фуньково – Ершово					
104	По требованию (слева)	+	–	+	+
105	Фуньково (справа)	+	–	+	+
ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка					
106	Санаторий МК (слева)	+	–	+	+
107	4-й километр (справа)	+	–	+	+
108	Шихово (справа)	+	–	+	+
109	Поворот на Шарапово (справа)	+	–	+	+
110	Садоводческое товарищество (справа)	+	–	+	+
111	Биостанция МГУ (справа)	+	–	+	+
112	Турбаза Дружба (слева)	+	–	+	+
113	Санаторий Чкалова (слева)	+	–	+	+
114	Аниково (слева)	+	–	+	+
115	Дом отдыха Елочка (слева)	+	–	–	+
116	Дом отдыха Елочка (справа)	+	–	–	+
117	Гигирево-2 (справа)	+	–	+	+
118	Волково (слева)	+	–	+	+
119	Рязань (слева)	+	–	+	+
120	Троицкая церковь (слева)	+	–	+	+
121	Никифоровское (слева)	+	–	+	+
122	Агафоново-2 (слева)	+	–	+	+
123	Агафоново-2 (справа)	+	–	+	+
124	Агафоново (слева)	+	–	+	+
125	Агафоново-1 (слева)	+	–	+	+
126	Чапаевка-1 (слева)	+	–	+	+
127	Чапаевка (слева)	+	–	+	+
Шихово – Шарапово – Кубинка					
128	Ястребки (слева)	+	–	+	+
129	Пионерский лагерь (слева)	+	–	+	+
130	Никольское-1 (слева)	+	–	+	+
131	Никольская церковь (слева)	+	–	+	+

132	Никольское-1 (слева)	+	–	+	+
133	Никольская больница (справа)	+	–	+	+
Можайское шоссе – Тучково					
134	Дубки (слева)	+	–	+	+
Можайское шоссе – Покровское – Ястребки					
135	Школа (справа)	+	–	+	+
136	Магазин (справа)	+	–	+	+
137	Брехово (справа)	+	–	+	+
138	СНТ Поляны (справа)	+	–	+	+
139	По требованию (справа)	+	–	+	+
140	Покровское (справа)	+	–	+	+
141	СНТ Спутник (справа)	+	–	+	+
142	Дом отдыха Покровское (справа)	+	–	+	+
143	Белозерово-2 (справа)	+	–	+	+
144	Белозеровская фабрика (справа)	+	–	+	+
145	Белозерово (справа)	+	–	+	+
146	Дом отдыха ВТО (справа)	+	–	+	+
147	Ястребки (справа)	+	–	+	+

Анализ сети маршрутов регулярных пассажирских перевозок показал:
 - плотность сети маршрутов регулярных пассажирских перевозок не соответствует нормативной;

- нормативная обеспеченность пешеходного подхода до ОП ОПАТ в ряде сельских населенных пунктах не соответствует нормативной;

- некоторые ОП ОПАТ не соответствуют нормативным требованиям.

Грузовой автомобильный транспорт, а также транспорт коммунальных и дорожных служб передвигается по автомобильным дорогам и УДС Одинцовского городского округа.

Основные потоки грузового автомобильного транспорта проходят по автомобильным дорогам федерального и регионального значения: М-1 "Беларусь", Можайское шоссе и А-113 ЦКАД (рисунок 1.4.4). Так на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" доля грузовых ТС достигает 8 %, а на дороге А-113 ЦКАД – 10,5 %. Большая часть грузового движения в округе является транзитным движением, пересекающим территорию округа в широтном (по автомобильной дороге М-1 "Беларусь" в Москву и обратно) или в меридиональном направлении (по автомобильной дороге А-113 ЦКАД).

Однако на некоторых участках автомобильных дорог имеются временные или постоянные запреты на проезд грузового транспорта, например, Можайское шоссе в г. Одинцово. Кроме этого, имеются участки транспортной инфраструктуры, где введено ограничение по габаритам или массе ТС (проезд по под путепроводами и по мостам).

В ходе анализа движения грузового автомобильного транспорта на УДС Одинцовского городского округа существенных проблем в ОДД грузовых ТС не выявлено.

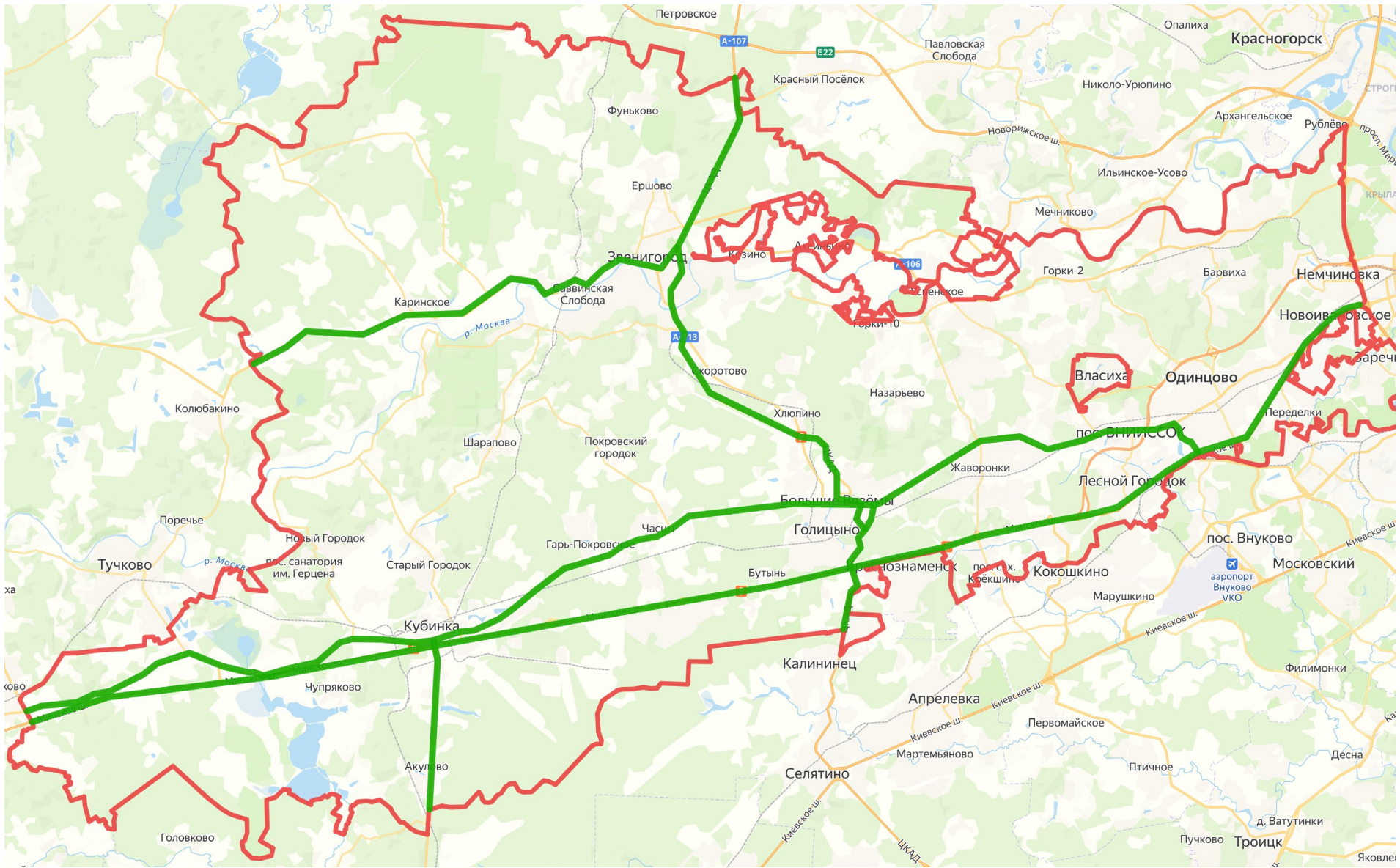


Рисунок 1.4.4 – Схема маршрутов движения грузового автомобильного транспорта

Основные потоки транзитного автомобильного транспорта, как грузового, так и легкового проходят по автомобильным дорогам федерального и регионального значения: М-1 "Беларусь", Можайское шоссе и А-113 ЦКАД (рисунок 1.4.5). Транзитное движение пересекает территорию Одинцовского городского округа в широтном (по автомобильным дорогам М-1 "Беларусь", Можайское шоссе и Новой выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь", "Северный обход г. Одинцово" в Москву и обратно) или в меридиональном направлении (по автомобильной дороге А-113 ЦКАД).

Основные потоки пешеходного движения на территории населенных пунктов Одинцовского городского округа проходят по взаимоувязанной системе пешеходных улиц и дорожек, тротуаров, пешеходных переходов. Они направлены к местам приложения труда, объектам социального обслуживания населения, центрам культурно-бытового назначения, остановочным пунктам общественного транспорта, зонам отдыха.

В настоящее время, в Одинцовском городском округе, для пешеходного движения через железнодорожные пути МЖД (таблица 1.4.3), автомобильные дороги (таблица 1.4.4) и водные объекты (таблица 1.4.5) организованы внеуличные пешеходные переходы.

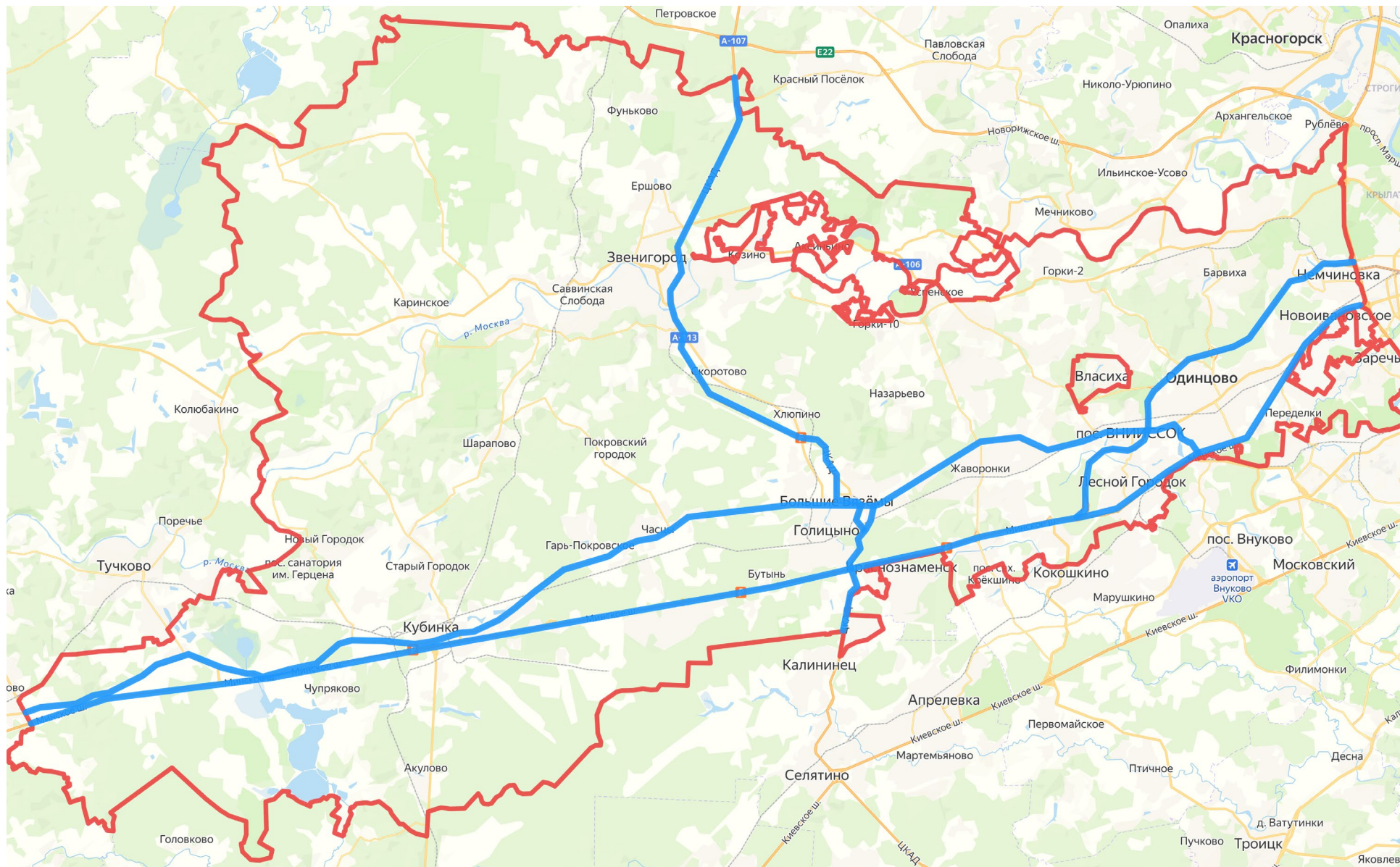


Рисунок 1.4.5 – Схема маршрутов транзитного движения автомобильного транспорта

Таблица 1.4.3 – Перечень пешеходных мостовых переходов федерального значения через железнодорожные пути МЖД

Наименование объекта	Наименование пересекаемого препятствия	Наименование населенного пункта	Местоположение
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Одинцово, Смоленское направление МЖД	Инновационный центр Сколково	пл. Сколково
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Одинцово, Смоленское направление МЖД	пос. Баковка	пл. Баковка, МЦД-1 выходы 1, 2
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Одинцово, Смоленское направление МЖД	пос. Баковка	пл. Баковка, МЦД-1 выходы 3, 4
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Одинцово, Смоленское направление МЖД	г. Одинцово	ст. Одинцово, МЦД-1 выходы 1, 2
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Одинцово, Смоленское направление МЖД	г. Одинцово	ст. Одинцово, МЦД-1 выходы 3, 4
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Одинцово, Смоленское направление МЖД	с. Немчиновка	ст. Немчиновка
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Голицыно, Смоленское направление МЖД	г. Одинцово	Коммунальный проезд, в составе автомобильного моста
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Голицыно, Смоленское направление МЖД	г. Одинцово	пл. Пионерская
Внеуличный пешеходный переход	Кунцево – Голицыно, Смоленское направление МЖД	г. Голицыно	ст. Голицыно
Внеуличный пешеходный переход	Можайск – Гагарин, Смоленское направление МЖД	г. Кубинка	ст. Кубинка-1
Внеуличный пешеходный переход	Солнечная – Апрелевка, Киевское направление МЖД	п. Лесной Городок	ст. Лесной Городок
Внеуличный пешеходный переход	Солнечная – Апрелевка, Киевское направление МЖД	-	В районе Минского шоссе, 30-й километр
Внеуличный пешеходный переход	Голицыно – Звенигород, Смоленское направление МЖД	г. Голицыно	В районе остановки общественного транспорта "Промышленный проезд"

Таблица 1.4.4 – Перечень пешеходных переходов федерального значения через автомобильные дороги

Наименование объекта	Наименование пересекаемого препятствия	Наименование населенного пункта	Местоположение
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь), дублер	р. п. Новоивановское	-
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	р. п. Новоивановское	В районе остановки общественного транспорта "Новоивановское", М-1 "Беларусь", 17-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь), дублер	-	В районе остановки общественного транспорта "Торговый центр Три Кита", М-1 "Беларусь", 19-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	г. Одинцово	В районе остановки общественного транспорта "27-й км. Минского шоссе"
Внеуличный пешеходный переход	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	г. Одинцово	В районе остановки общественного транспорта "Спортивный парк"
Внеуличный пешеходный переход	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	г. Одинцово	В районе ул. Верхнее Отрадное
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	г. Одинцово	В районе остановки общественного транспорта "Внуково", М-1 "Беларусь". 27-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	п. Лесной Городок	В районе остановки общественного транспорта "Магазин Орешек", М-1 "Беларусь", 30-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	п. Лесной Городок	В районе остановки общественного транспорта "ст. Лесной городок", М-1 "Беларусь", 31-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	п. Лесной Городок	В районе остановки общественного транспорта "Солманово", Минское шоссе, 31-й километр
Внеуличный пешеходный	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой	п. Ликино	В районе остановки общественного транспорта

переход	Беларусь)		"Ликино", М-1 "Беларусь", 36-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	д. Вырубово	В районе остановки общественного транспорта "Вырубово"
Внеуличный пешеходный переход	Съезд М-1 "Беларусь"	д. Зайцево	В районе остановки общественного транспорта "Зайцево"
Внеуличный пешеходный переход	Можайское шоссе (Одинцовский район)	д. Крюково	В районе остановки общественного транспорта "Крюково"
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	д. Сивково	В районе остановки общественного транспорта "Зеленая Роща", М-1 "Беларусь", 52-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	д. Сивково	В районе остановки общественного транспорта "Поворот на Петелино", М-1 "Беларусь", 54-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	д. Бутынь	В районе остановки общественного транспорта "Мотель", М-1 "Беларусь", 48-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	д. Бутынь	В районе остановки общественного транспорта "Деревня Бутынь", М-1 "Беларусь", 49-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	-	В районе остановки общественного транспорта "Поворот на Жаворонки", М-1 "Беларусь", 39-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	-	В районе остановки общественного транспорта "Ресторан Иверия", М-1 "Беларусь", 46-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	-	В районе остановки общественного транспорта "Поворот на городок Бутынь", М-1 "Беларусь", 50-й километр
Внеуличный пешеходный переход	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	-	В районе гаражей п. ВНИИСОК
Внеуличный пешеходный переход	Можайское шоссе (Одинцовский район)	п. ВНИИСОК	В районе остановки общественного транспорта "Дубки", Можайское шоссе, 28-й километр

Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	р. п. Новоивановское	М-1 Беларусь, 20-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	р. п. Новоивановское	В районе остановки общественного транспорта "Немчиновка-1"
Внеуличный пешеходный переход	Новый выход на Московскую кольцевую автомобильную дорогу с федеральной автомобильной дороги М-1 "Беларусь"	-	Развязка М-1 Новый выход на МКАД – Подушкинское шоссе
Внеуличный пешеходный переход	Можайское шоссе (Одинцовский район)	с. Жаворонки	В районе остановки общественного транспорта "Жаворонки-2"
Внеуличный пешеходный переход	А-113 "Центральная кольцевая автомобильная дорога"		В районе остановки общественного транспорта "Мозжинка", ЦКАД, 294-й километр
Внеуличный пешеходный переход	Развязка М-1 Новый выход на МКАД – Подушкинское шоссе	-	В районе остановки общественного транспорта "Жаворонки-2"
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	-	В районе остановки общественного транспорта "Поворот на Жаворонки", М-1 "Беларусь", 39-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	-	В районе остановки общественного транспорта "39-й км. Минского шоссе", Минское шоссе, 39-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	-	В районе остановки общественного транспорта "40-й км. Минского шоссе"
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	-	В районе остановки общественного транспорта "Сидоровское», М-1 "Беларусь", 44-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	п. Октябрьский	В районе остановки общественного транспорта "ДРСУ", Минское шоссе, 45-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	г. Кубинка	В районе остановки общественного транспорта "Поворот на Кубинку", М-1 "Беларусь", 65-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	г. Кубинка	В районе остановки общественного транспорта "Роща", М-1 "Беларусь",

			62-й километр
Внеуличный пешеходный переход	М-1 "Беларусь" (Москва – граница с Республикой Беларусь)	г. Кубинка	В районе остановки общественного транспорта "Кубинка-60», М-1 "Беларусь", 61-й км

Таблица 1.4.5 – Перечень пешеходных мостовых переходов местного значения через водные объекты

Наименование объекта	Наименование пересекаемого препятствия	Наименование населенного пункта	Местоположение
Мостовой пешеходный переход	р. Чаченка	с. Ромашково	Заречная улица, 26
Мостовой пешеходный переход	р. Самаринка	д. Измалково	В районе остановки общественного транспорта "Измалково"
Мостовой пешеходный переход	р. Москва	с. Знаменское	На границе с ГО Красногорск
Мостовой пешеходный переход	р. Медвенка	д. Солослово	-
Мостовой пешеходный переход	р. Медвенка	д. Солослово	-
Мостовой пешеходный переход	р. Медвенка	д. Солослово	-
Мостовой пешеходный переход	р. Чаченка	с. Немчиновка	В районе ул. Ольховая
Мостовой пешеходный переход	р. Слезня	д. Семеново	ДСК "Поляна"
Мостовой пешеходный переход	р. Польга	с. Крымское	-
Мостовой пешеходный переход	р. Сетунь	д. Немчиново	-
Мостовой пешеходный переход	р. Сетунь	д. Сколково	-
Мостовой пешеходный переход	ручей	д. Чапаевка	В районе остановки общественного транспорта "Чапаевка-2"
Мостовой пешеходный переход	р. Самаринка	д. Барвиха	
Мостовой пешеходный переход	р. Журавка	д. Щедрино	Ул. Центральная (от д. 34 до д. 2)
Мостовой пешеходный переход	р. Сторожка	г. Звенигород	-
Мостовой пешеходный переход	р. Сторожка	г. Звенигород	-
Мостовой пешеходный переход	р. Сторожка	г. Звенигород	-
Мостовой пешеходный переход	р. Сторожка	г. Звенигород	-

Также пешеходные переходы через автомобильные и железные дороги, водные объекты входят в состав мостов и путепроводов.

В настоящее время в городском округе пешеходные зоны и велодорожки организованы в центральной части города Одинцово, на территории городских парков культуры и отдыха, рекреационных зонах.

На территории города имеются места повышенной опасности для пешеходов. Такие места на УДС, как правило, образуются при большой концентрации пешеходов и на перекрестках с истощенной пропускной способностью. Основные причины ДТП с пешеходами – активное пешеходное движение, связанное с расположением объектов тяготения вдоль магистральных улиц с интенсивным движением транспорта, несоблюдением пешеходами ПДД, недостаточное количество внеуличных пешеходных переходов.

Большинство пешеходных переходов соответствуют действующим требованиям, но на некоторых из них отсутствует или плохо видна дорожная разметка 1.14.1, отсутствуют или не соответствуют п. 5.1.17 ГОСТ Р 52289 дорожные знаки 5.19.1 и 5.19.2 "Пешеходный переход", отсутствует полностью или недостаточное освещение.

На территории Одинцовского городского округа находятся следующие детские образовательные учреждения:

- МБОУ Голицынская средняя общеобразовательная школа № 1;
- МБОУ Захаровская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ Одинцовский лицей № 2;
- МБОУ Одинцовская гимназия № 7;
- МБОУ Одинцовский лицей № 6 им. А.С. Пушкина;
- МБОУ Одинцовская средняя общеобразовательная школа № 9 имени М. И. Неделина;
- МБОУ Одинцовская гимназия № 11;
- МБОУ Одинцовская гимназия № 14;
- Муниципальное автономное общеобразовательное учреждение Зареченская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ Лесногородская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ Немчиновский лицей;
- МБОУ Часцовская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ Старогородковская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ Одинцовская средняя общеобразовательная школа № 3;
- МБОУ Одинцовская гимназия № 4;
- МБОУ Одинцовская средняя общеобразовательная школа № 5;
- МБОУ Одинцовская средняя общеобразовательная школа № 8;
- МБОУ Одинцовская средняя общеобразовательная школа № 12;
- МБОУ Одинцовская гимназия № 13;
- МБОУ Кубинская средняя общеобразовательная школа № 1 имени героя Российской Федерации И. В. Ткаченко;
- МБОУ Кубинская средняя общеобразовательная школа № 2 имени Героя Советского Союза Безбородова В. П.;

- МБОУ Мало-Вязёмская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ Голицынская средняя общеобразовательная школа № 2;
- МБОУ Барвихинская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ Саввино-Каринская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ Жаворонковская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ общеобразовательная школа "Горки-Х";
- МБОУ Успенская средняя общеобразовательная школа;
- МБОУ для обучающихся с ограниченными возможностями здоровья
Одинцовская общеобразовательная школа "Надежда";
- МБОУ для обучающихся с ограниченными возможностями здоровья
Старогородковская общеобразовательная школа "Гармония";
- Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного
профессионального образования Одинцовский учебно-методический центр
"Развитие образования";
- Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного
образования Одинцовская станция юных техников;
- Муниципальное автономное учреждение дополнительного
образования Одинцовский центр эстетического воспитания;
- МБОУ Одинцовская средняя общеобразовательная школа № 1;
- МБОУ Центр психолого-педагогической, медицинской и социальной
помощи "Сопровождение" Одинцовского городского округа Московской
области;
- Муниципальное бюджетное дошкольное образовательное учреждение
детский сад компенсирующего вида № 40;
- МБОУ Одинцовская средняя общеобразовательная школа № 17 с
углубленным изучением отдельных предметов;
- Муниципальное казенное общеобразовательное учреждение,
реализующее адаптированные основные общеобразовательные программы
"Старогородковская специальная (коррекционная) школа-интернат имени
заслуженного учителя РФ Фурагиной А. В.";
- МБОУ Одинцовская лингвистическая гимназия
- Муниципальное автономное учреждение дополнительного
образования дом детского творчества города Звенигород;
- Муниципальное автономное образовательное учреждение
"Православная гимназия во имя преподобного Саввы Сторожевского" города
Звенигород;
- МБОУ школа "Квантум" имени героя Советского союза Василия
Фабричного;
- Муниципальное бюджетное учреждение дополнительного
образования центр детского творчества "Пушкинская школа";
- МБОУ "Первая школа имени М.А. Пронина" города Звенигород.

Большинство детских образовательных учреждений расположены изолированно от УДС (на внутриквартальной территории) (рисунк 1.4.6), и обеспечена безопасность на маршрутах движения детей к этим учреждениям. Пешеходные переходы, расположенные на маршрутах движения детей к

образовательным учреждениям, оборудованы всеми необходимыми ТСОДД (рисунок 1.4.7): дорожной разметкой, дорожными знаками, искусственными неровностями, дорожными светофорами и пешеходными ограждениями.

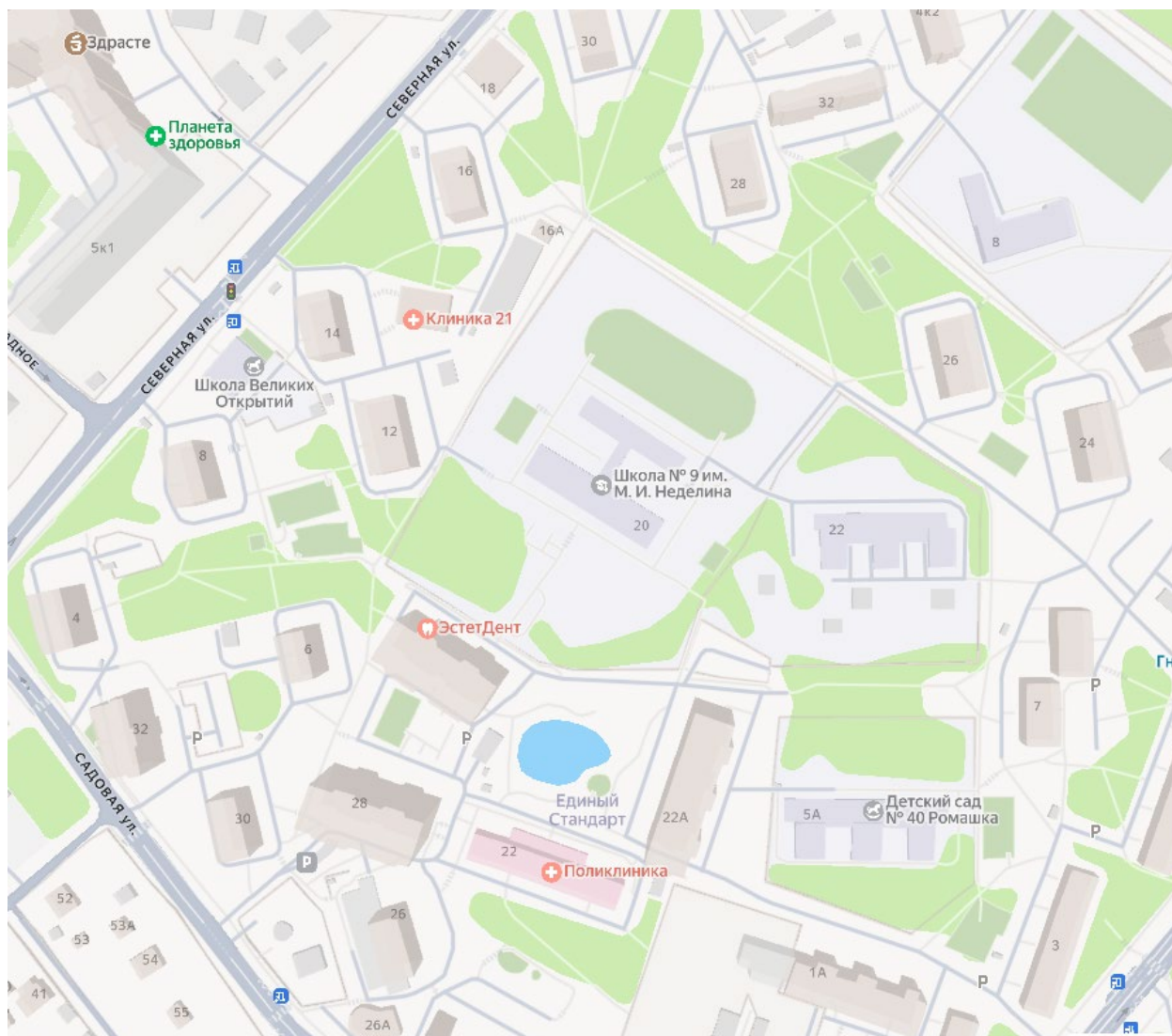


Рисунок 1.4.6 – Изолированное от УДС (внутриквартальное) расположение МБОУ Одинцовская средняя общеобразовательная школа № 9 имени М. И. Неделина

Велосипедное движение, а также движение на средствах индивидуальной мобильности в Одинцовском городском округе практически не встречается, за исключением наиболее крупных населенных пунктов округа. Оно осуществляется по тротуарам, пешеходным дорожкам или по проезжей части УДС, реже – по велодорожкам или по совмещенным вело- и пешеходным дорожкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками и велополосами на территории Одинцовского городского округа практически нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности при пользовании данным видом транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.



Рисунок 1.4.7 – Пешеходный переход с ТСОДД возле МБОУ Лесногородская средняя общеобразовательная школа

В Одинцовском городском округе существуют ряд веломаршрутов с организованной системой велокоммуникаций и стоянками велотранспорта:

- веломаршрут в парке Малевича (рисунок 1.4.8);
- веломаршрут в парке культуры, спорта и отдыха имени Героя России Л.Е. Лазутиной (рисунок 1.4.9);
- веломаршрут в Мещерском парке (рисунок 1.4.10).

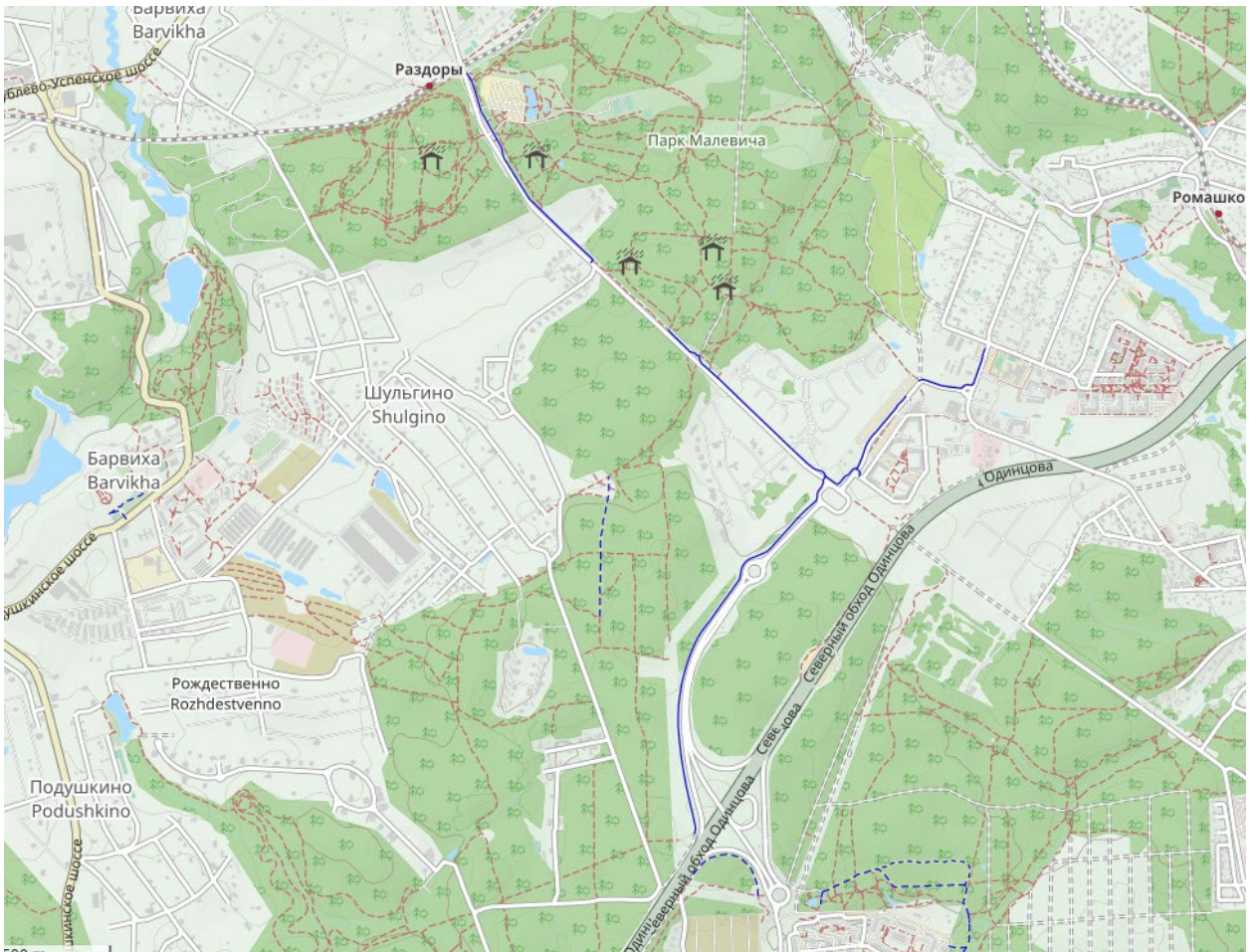


Рисунок 1.4.8 – Веломаршрут в парке Малевича

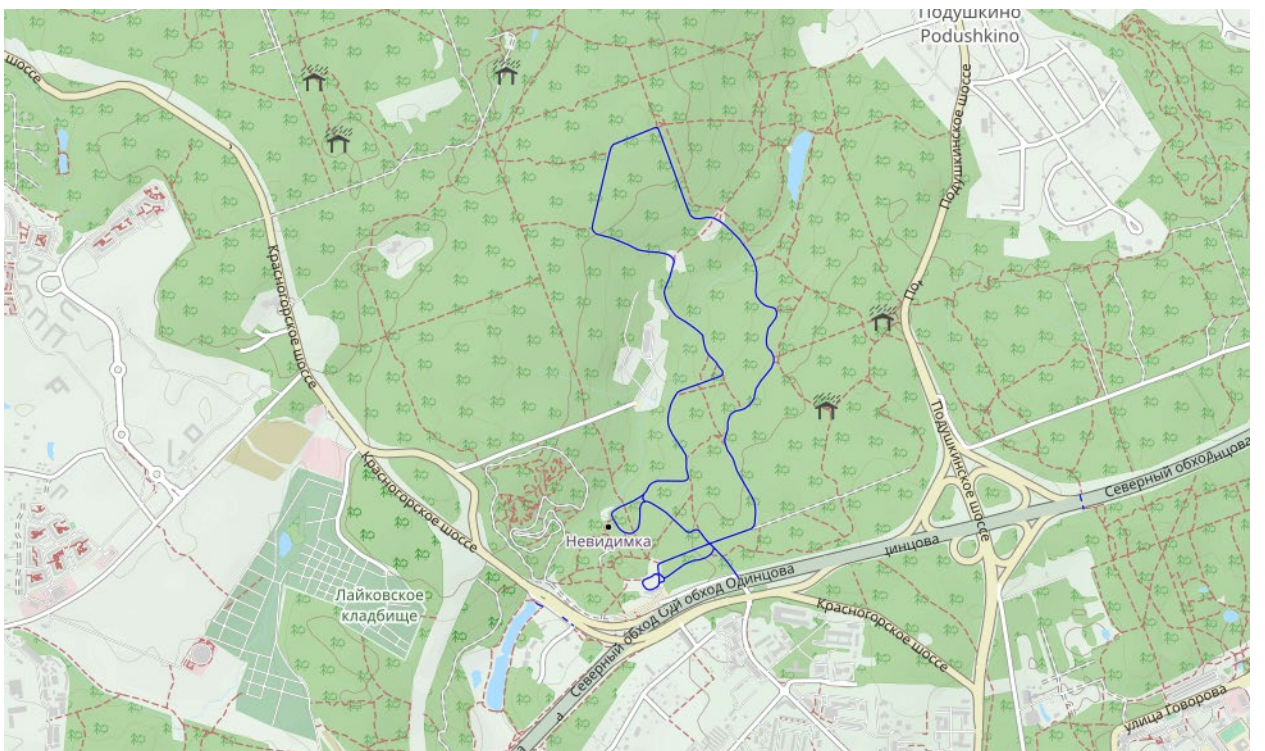


Рисунок 1.4.9 – Веломаршрут в парке культуры, спорта и отдыха имени Героя России Л.Е. Лазутиной



Рисунок 1.4.10 – Веломаршрут в Мещерском парке



Рисунок 1.4.11 – Велопешеходная и велодорожка в г. Одинцово

Общая протяженность велодорожек на территории Одинцовского городского округа составляет порядка – 48,46 км.

Перечень светофорных объектов, расположенных на автомобильных дорогах Одинцовского городского округа представлен в таблицах 1.4.6-1.4.8.

Таблица 1.4.6 – Светофорные объекты, расположенные на автомобильных дорогах местного значения Одинцовского городского округа

№ п/п	Адрес светофорного объекта	Год постройки	Координаты
Т1			
1	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.689562, 37.322303
2	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	2016	55.687412, 37.315178
3	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	2014	55.687128, 37.311177
4	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.686489, 37.307755
5	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.685584, 37.302641
6	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.683544, 37.295463
7	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.679006, 37.284580
8	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.675057, 37.277846
9	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.673284, 37.273476
10	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	2014	55.671618, 37.268650
11	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.670114, 37.263580
12	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.665544, 37.249014
13	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.663848, 37.243882
14	г. Одинцово, а/д Можайское ш.	до 2010	55.662068, 37.237808
15	г. Одинцово, ш. Красногорское	до 2010	55.678960, 37.274241
16	г. Одинцово, ш. Красногорское	2014	55.682491, 37.271651
17	г. Одинцово, ул. Маршала Жукова	до 2010	55.680778, 37.264728
18	г. Одинцово, ул. Маршала Жукова	до 2010	55.678716, 37.258468
19	г. Одинцово, ул. Чикина	2020	55.685292, 37.291345
20	г. Одинцово, ул. Садовая	2020	55.669063, 37.255504
21	г. Одинцово, ул. Садовая	2025	55.677645, 37.245648
22	г. Одинцово, ул. Ново-Спортивная	2017	55.679904, 37.277188
23	г. Одинцово, ул. Ново-Спортивная	2021	55.684230, 37.281061
24	г. Одинцово, ул. Молодежная	2022	55.673975, 37.257081
25	г. Одинцово, ул. Маршала Неделина	2017	55.678249, 37.267480
26	г. Одинцово, ул. Говорова – КП Княжичи	2024	55.689814, 37.297218
27	г. Одинцово, ул. Говорова – КП Княжичи	2025	55.689869, 37.300811
28	г. Одинцово, ул. Маршала Бирюзова	2014	55.690324, 37.256564
29	г. Одинцово, пр-д Красногорский	2023	55.677242, 37.269764
30	г. Одинцово, ул. Транспортная	2023	55.670864, 37.305725
31	г. Одинцово, ул. Сосновая	2022	55.661223, 37.286990
32	г. Одинцово, ул. Союзная	2019	55.670472, 37.281466
33	г. Одинцово, ул. Союзная	2025	55.671643, 37.285124
34	г. Одинцово, ул. Союзная	2020	55.670241, 37.296122
35	г. Одинцово, ул. Верхне-Пролетарская, уч. 1	2023	55.660236, 37.285796
36	г. Одинцово, ул. Маковского	2023	55.664209, 37.282339
37	г. Одинцово, ул. Маковского	2023	55.666060, 37.280795
38	г. Одинцово, ул. Чистяковой	2023	55.694442, 37.326162
39	г. Одинцово, ул. Чистяковой	2023	55.695893, 37.324625
40	г. Одинцово, ул. Чистяковой	2023	55.697271, 37.322835
41	г. Одинцово, ул. Колхозная	2022	55.695885, 37.332495
42	г. Одинцово, ул. Чистяковой	2023	55.700601, 37.319972
43	г. Одинцово, ул. Чистяковой	2023	55.704406, 37.317647
44	г. Одинцово, ул. Говорова – школа	2017	55.688839, 37.306412
45	г. Одинцово, ул. Северная	2021	55.679409, 37.247061

Т7			
1	г. Одинцово, ул. Маршала Бирюзова	2025	55.682714, 37.266560
2	г. Одинцово, ул. Маршала Бирюзова	2025	55.687645, 37.257517
3	г. Одинцово, ул. Северная	2023	55.681147, 37.249837
4	г. Одинцово, ул. Маршала Жукова	До 2015	55.679279, 37.260225
5	г. Одинцово, ул. Маршала Жукова	До 2015	55.680027, 37.262441
6	г. Одинцово, б-р Любы Новоселовой	2016	55.681963, 37.254943
7	г. Одинцово, б-р Любы Новоселовой	2016	55.680228, 37.256768
8	г. Одинцово, ул. Маршала Неделина	До 2015	55.676344, 37.269757
9	г. Одинцово, ул. Маршала Неделина	До 2015	55.674521, 37.271926
10	г. Одинцово, ул. Говорова – КП Княжичи	До 2015	55.689881, 37.300813
11	г. Одинцово, проезд Можайское ш. – пл. Баковка	До 2015	55.685292, 37.309073
12	г. Одинцово, проезд Можайское ш. – пл. Баковка	До 2015	55.684383, 37.309839
13	г. Одинцово, ул. Чикина	До 2015	55.684775, 37.292339
14	г. Одинцово, ул. Чикина	До 2015	55.684289, 37.293504
15	г. Одинцово, ул. Вокзальная	До 2015	55.673617, 37.283576
16	г. Одинцово, ул. Ракетчиков (1-й этап строительства), 155 м	2024	55.656750, 37.268391
17	г. Одинцово, ул. Ракетчиков (2-й этап строительства)	2024	55.656187, 37.270248
18	г. Одинцово, ул. Ракетчиков (2-й этап строительства)	2024	55.655864, 37.270837
19	г. Одинцово, ул. Ракетчиков (2-й этап строительства)	2024	55.655445, 37.271595
20	г. Одинцово, ул. Ракетчиков (2-й этап строительства)	2024	55.654879, 37.272642
21	г. Одинцово, ул. Ракетчиков (2-й этап строительства)	2024	55.654145, 37.273822
22	г. Одинцово, ул. Верхне-Пролетарская	До 2015	55.668702, 37.283128
23	г. Одинцово, ул. Верхне-Пролетарская	До 2015	55.665577, 37.286383
24	г. Одинцово, ул. Верхне-Пролетарская	До 2015	55.665202, 37.286616
25	г. Одинцово, ул. Сосновая	До 2015	55.661549, 37.288527
26	р. п. Заречье, Заречная ул., включая ул. Каштановая	До 2015	55.687061, 37.393842
27	р. п. Заречье, Заречная ул., включая ул. Каштановая	До 2015	55.687234, 37.393545
28	д. Назарьево, лит. М	До 2015	55.674932, 37.041478
29	д. Назарьево, лит. 1Л	До 2015	55.674353, 37.043381
30	д. Назарьево, лит. 2Л	До 2015	55.674244, 37.038735
31	п. Горки-2, лит. Д, Д1, Д2, Д3, Д4, Д5, Д6, Д7, Д8, Д9, Д10, Д11, Д12, Д13	До 2015	55.724671, 37.167120
32	п. Горки-2, лит. Д, Д1, Д2, Д3, Д4, Д5, Д6, Д7, Д8, Д9, Д10, Д11, Д12, Д13	До 2015	55.725351, 37.162385
33	п. Горки-2, лит. Д, Д1, Д2, Д3, Д4, Д5, Д6, Д7, Д8, Д9, Д10, Д11, Д12, Д13	До 2015	55.725523, 37.161335
34	п. Горки-2, лит. Д, Д1, Д2, Д3, Д4, Д5, Д6, Д7, Д8, Д9, Д10, Д11, Д12, Д13	2024	55.725582, 37.161246
35	п. Горки-2, лит. Д, Д1, Д2, Д3, Д4, Д5, Д6, Д7, Д8, Д9, Д10, Д11, Д12, Д13	2024	55.725582, 37.161246
36	д. Чупряково	2018	55.549651, 36.619437
37	д. Чупряково	2018	55.549372, 36.619748

38	п. санатория им. Герцена, лит. Д, Д1	рег	55.589256, 36.575794
39	г. Одинцово, мкр. Трехгорка, ул. Кутузовская	2023	55.704572, 37.327370
40	с. Немчиновка, ул. Московская	2024	55.723416, 37.359726
41	с. Ромашково, подъезд к ЖК "Западное Кунцево"	2025	55.728089, 37.337522
42	с. Саввинская Слобода	До 2015	55.721872, 36.787245
43	д. п. Лесной городок, ул. Лесная	До 2015	55.636057, 37.210019
44	д. Ликино, от магазина до поворота к Ликинской СОШ	2016	55.632615, 37.128461
45	д. Ликино, от магазина до поворота к Ликинской СОШ	2016	55.633633, 37.127589
46	с. Жаворонки, ул. Лесная	2016	55.644737, 37.103753
47	г. Голицыно, пр-д Молодежный	2016	55.622006, 36.981616
48	г. Голицыно, пр-т Керамиков	2016	55.611734, 36.974099
49	г. Голицыно, пр-т Пролетарский	2016	55.609376, 36.975605
50	г. Голицыно, пр-т Пионерский	2016	55.610599, 36.974313
51	а/д от Можайского ш. к п. Часцы	До 2015	55.615733, 36.840170
52	р. п. Большие Вяземы, а/д Петровское ш. – Городок-17	До 2015	55.635892, 37.020197
53	р. п. Большие Вяземы, а/д от почты до центральной дороги через ОДУ в Городке-17	2021	55.639070, 37.015655
54	г. Звенигород, ш. Нахабинское	До 2015	55.743152, 36.861963
55	г. Звенигород, ул. Герцена	2023	55.737001, 36.857004
56	г. Звенигород, ул. Маяковского	До 2015	55.739961, 36.863836
57	г. Звенигород, ул. Почтовая	До 2015	55.731405, 36.859658
58	г. Звенигород, ул. Пролетарская	2023	55.736262, 36.856236
59	г. Звенигород, ул. Спортивная	До 2015	55.736778, 36.851640
60	г. Звенигород, ул. Фрунзе	До 2015	55.731120, 36.845633
61	г. Звенигород, ул. Фрунзе	До 2015	55.730490, 36.849009
62	г. Звенигород, ул. Чехова	До 2015	55.735984, 36.853508
63	п. Горки-10	2022	55.701923, 37.026274
64	п. Горки-10	2022	55.700790, 37.025828
65	п. Горки-10	2022	55.700459, 37.025667
66	п. Горки-10	2023	55.698175, 37.025517
67	п. Горки-10	2023	55.700458, 37.025707
68	с. Успенское, центр кад. квартала 50:20:0040904	2016	55.713855, 37.067392
69	с. Успенское, центр кад. квартала 50:20:0040905	2016	55.714104, 37.066796

Таблица 1.4.7 – Светофорные объекты, расположенные на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Одинцовского городского округа

№ п/п	Адрес светофорного объекта	Год постройки	Координаты
Т1			
1	М-1 "Беларусь" - Жаворонки - Можайское шоссе, село Жаворонки, ул. Железнодорожная (съезд с эстакады)	2022	55.642683 37.102734
2	М-1 "Беларусь" - Жаворонки - Можайское шоссе, село Жаворонки, ул. Железнодорожная	2022	55.640872 37.102145
3	М-1 "Беларусь" - Жаворонки - Можайское	2022	55.643687 37.101533

	шоссе, село Жаворонки, ул. Лесная		
4	пересечение а/д А-106 "Рублёво-Успенского шоссе" Подъезд к с.Николина Гора с а/д 4611-13917 "Ильинское шоссе" (км 0.000 д.Маслово, ул.Земляничная)	2018	55.734846, 37.037342
5	км 0.000 а/д Можайское шоссе - ст.Голицыно	2019	55.629833 36.985500
6	М-1 Беларусь – Переделкино – км 0.000 – км 2.400 (ул.Дачная)		55.668048, 37.329975
7	М-1 Беларусь – Переделкино – км 0.000 – км 2.400 (Парковая аллея)		55.673004, 37.327238
8	км 0.258 а/д г.Звенигород, ММК - ул.В.Фабричнова (подъезд к городу Звенигород - ММК)	2006	55.726833 36.862000
9	км 0.350 а/д М-1 "Беларусь" - Кокошкино		55.620176, 37.154853
10	0.650 а/д М-1 "Беларусь" - Кокошкино		55.617898, 37.155680
11	км 0.750 а/д Рублёвский проезд, с. Раздоры	2023	55.736803, 37.299068
12	км 0.885 а/д Можайское ш.-Покровское-Ястребки, д.Покровское, (Часцовская о/о школа)	2019	55.626000 36.866167
13	км 0.900 а/д М-1 "Беларусь" - Крекшино - Троицк	2023	55.609136, 37.102631
14	км 1.150 а/д М-1 "Беларусь" - Кокошкино		55.614831, 37.161077
15	км 1.420 а/д М-1 "Беларусь" - Кокошкино		55.613452, 37.164531
16	км 1.623 а/д М-1 "Беларусь" - Переделкино	2024	55.666413, 37.329349
17	км 1.700 а/д М-1 "Беларусь" - Кокошкино		55.609626, 37.164593
18	км 2.000 а/д Звенигород - Колюбакино - Нестерово (г.Звенигород, Монастырь)	2005	55.727667 36.819167 55.727980 36.819244
19	км 2.000 а/д Кубинка - Наро-Фоминск (за путероводом через ж/дорогу)	2006	55.563333 36.699167
20	км 2.500 а/д Горки 2 - Солослово - 1-е Успенское шоссе	2023	55.705702, 37.160654
21	км 2.970 а/д М-1 "Беларусь" - Жаворонки - Можайское шоссе (пересечение ул. 1-я Советская и ул. Лесная) г.о. Одинцово	2021	55.646150, 37.100939
22	км 3.320 а/д М-1 "БЕЛАРУСЬ", ст.Пионерская, пос.ВНИИССОК (около школы) (а/д Москва-Минск - Можайское шоссе)	2020	55.656667 37.212000 55.907659, 36.864430
23	км 3.500 перекресток на а/д Звенигород-Аксиньино-Николина Гора (вблизи д.Синьково)	2016	55.755167 36.937667
24	км 4.330 а/д Кубинка - Наро-Фоминск, (0.5 км - 10.862 км)	2024	55.539949, 36.696869
25	км 7.500 а/д Кубинка-Наро-Фоминск, Одинцовский район	2016	55.511333 36.694333
26	км 15.465 а/д Шихово-Шарапово-Кубинка	2019	55.598667 36.695833
27	км 22.903 а/д М-1 "БЕЛАРУСЬ" (Терминал Матвеевский)	1992	55.668833 37.310833 55.669136, 37.310880
28	км 29.200 а/д Можайское шоссе, п. Дубки, ул. Липовая	1999	55.661167 37.212667
29	км 30.300 а/д Можайское шоссе, пос. ВНИИССОК (поворот в новый микрорайон Дубки)	2011	55.659833 37.198167
30	км 30.980 а/д "Можайское шоссе" - а/д "1-е	2012	55.659119, 37.186433

	Успенское шоссе" (д.Юдино)		
31	км 32.840 а/д Можайское шоссе, с. Перхушково	2015	55.653667 37.156833
32	км 33.190 (было км 32.420) а/д Можайское шоссе, д. Перхушково	2003	55.653500 37.153333
33	км 33.970 а/д Можайское шоссе, с.Перхушково (выезд из ДПК "Работники МИД" и "Западная резиденция")	2018	55.654500 37.141500
34	км 34.300 а/д Можайское шоссе	2022	55.655592, 37.136503
35	км 34.370 а/д А-100 "Можайское шоссе"	2019	55.656333 37.134667
36	км 35.000 а/д Можайское шоссе	2022	55.658258, 37.125741
37	км 35.800 а/д А100 Можайское шоссе, Жаворонки	2016	55.658000 37.114000 55.657842, 37.113732
38	км 37.620 а/д "Можайское шоссе"	2022	55.652193, 37.088461
39	км 39.700 а/д "Можайское шоссе" (д.Малые Вязёмы, микрорайон "Высокие Жаворонки")	2021	55.641306, 37.057647
40	км 39.830 а/д Москва-Бородино (Можайское ш., п. Жаворонки)	2017	55.647500 37.075500
41	км 40.411 а/д "Можайское шоссе"	2022	55.655592, 37.136503
42	км 40.952 а/д "Можайское шоссе" (пешеходный)	2021	55.633892, 37.036299
43	км 41.117 а/д А-100 "Можайское шоссе" (пешеходный)	2021	55.632931 37.033331 55.632936, 37.033343
44	км 42.000 а/д Можайское шоссе, п. Б.Вяземы (поворот на ММК - М-1 "БЕЛАРУСЬ")	2000	55.629500 37.021333
45	км 42.607 а/д "Можайское шоссе"	2022	55.629822, 37.011098
46	км 42.742 а/д А-100 "Можайское шоссе" (пешеходный)	2022	55.629828, 37.004409
47	км 43.020 а/д А-100 Можайское шоссе (р.п. Большие Вяёмы, Можайское шоссе - ул.Ямская)		55.629833, 37.004818 55.629786, 37.004770
48	км 43.500 а/д Можайское шоссе р.п. Большие Вязёмы	2019	55.630000 36.995500 55.629895 36.996850
49	км 43.600 а/д Можайское шоссе, п. Большие Вяземы	2015	55.630000 36.995500
50	км 44.200 а/д Можайское шоссе (поворот на ст.Голицыно и ММК - поворот на г.Звенигород)	1986	55.629833 36.985500
51	км 45.100 а/д Можайское шоссе	2024	55.630111, 36.971672 55.630082, 36.971712
52	км 51.600 а/д "Можайское шоссе", примыкание а/д "Можайское шоссе"- Покровское - Ястребки	2014	55.619833 36.872333 55.620156, 36.872991
53	км 52.660 а/д Можайское шоссе	2025	
54	км 53.356 а/д А100 Можайское шоссе, н.п. Часцы	2016	55.614500 36.845000
55	км 55.245 а/д Можайское шоссе, с. Татарки	2015	55.607500 36.819500
56	км 64.000 а/д Можайское шоссе, п. Кубинка	1998	55.573167 36.696000
57	км 67.900 а/д Можайское шоссе	2018	55.573167 36.637000
Т7			
1	а/д А-106 "Рублёво-Успенское" шоссе, д. Раздоры, Школа Примакова	2018	55.757122, 37.315458
2	км 0.090 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2018	55.702529, 36.695282
3	км 0.128 а/д Можайское шоссе-Красная Горка	2017	55.594300, 36.771921
4	км 0.145 а/д д.Маслово, ул.Земляничная	2019	55.736223, 37.037598
5	км 0.250 а/д 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е	2021	55.684551, 37.135532

	Успенское шоссе		
6	км 0.390 а/д д.Маслово, ул.Земляничная	2019	55.736557, 37.041389
7	км 0.415 а/д Звенигород - Ершово - Борисово	2020	55.744996, 36.851207
8	км 0.480 с.Раздоры, Рублёвский проезд	2017	55.739921, 37.296706
9	км 0.570 а/д Рублёвский проезд, с.Раздоры (территориальное управление Барвихинское)	2023	55.739376, 37.297073
10	км 0.605 а/д подъезд к д. Марфино	2022	55.700904, 37.384186
11	км 0.630 а/д ММК-Летний отдых - Можайское шоссе	2021	55.639883 36.971448
12	км 0.640 а/д ММК-Летний отдых - Можайское шоссе, п.Летний отдых, ул.Зелёная (напротив д. 3), Захаровская средняя школа	2015	55.640200, 36.971152
13	км 0.643 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2018	55.698442, 36.687999
14	км 0.815 а/д г.Звенигород, Верхнепосадское шоссе, п-т "Солнечный" (оздоровительный лагерь "Орлёнок")	2014	55.706355, 36.815034
15	км 1.040 а/д Можайское шоссе – ст. Голицыно	2018	55.619322, 36.985514
16	км 1.500 с.Раздоры, Рублёвский проезд	2017	55.734054, 37.302219
17	км 1.630 а/д Горки 2 - Знаменское	2019	55.733704, 37.158957
18	км 1.680 а/д Звенигород - Ершово - Борисово	2024	55.755795, 36.857184
19	км 1.790 а/д М-1 "Беларусь" - Жаворонки - Можайское шоссе	2023	55.632596, 37.098572
20	км 1.810 а/д д.Маслово, ул.Земляничная	2019	55.742185, 37.060709
21	км 1.839 а/д М-1 "Беларусь" - Полевая - Можайское шоссе	2024	55.662987, 37.245164
22	км 1.854 а/д 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе (0 км - 4.765 км)	2020	55,6848098, 37,1115442
23	км 1.930 а/д Горки 2 - Знаменское	2019	55.737872, 37.149975
24	км 2.120 а/д Звенигород - Ершово - Борисово	2024	55.759517, 36.858779
25	км 2.213 а/д Кубинка - Наро-Фоминск	2019	55.559398, 36.698686
26	км 2.275 а/д Звенигород - Аксиньино - Николина Гора	2024	
27	км 2.298 а/д "Звенигород - Аксиньино - Николина - Гора" - Палицы	2024	
28	км 2.520 а/д Кубинка - Наро -Фоминск (пешеходный переход)	2016	55.559413, 36.698639
29	км 2.800 а/д 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе	2022	55.6840774, 37.1039079
30	км 2.905 а/д Звенигород - Ершово - Борисово	2020	55.766254, 36.859643
31	км 3.040 а/д Звенигород - Колюбакино - Нестерово	2020	55.722132, 36.804509
32	км 3.270 а/д Звенигород - Ершово - Борисово	2020	55.769230, 36.858819
33	км 3.385 а/д Звенигород - Ершово - Борисово	2020	55.769230, 36.858819
34	км 3.400 а/д М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская	2018	55.656548, 37.212076
35	км 3.700 а/д М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (1.3 км - 3.892 км)	2025	55.652008,37.212042, 55.660464, 37.212214
36	км 3.904 а/д Звенигород - Колюбакино - Нестерово	2020	55.720883, 36.794002
37	км 4.715 а/д 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе	2024	
38	км 5.201 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2020	55.699764, 36.802416

39	км 6.030 а/д Звенигород - Колюбакино - Нестерово	2020	55.723606, 36.765381
40	км 6.675 а/д Шихово – Шарапово - Кубинка	2018	55.652393, 36.737382
41	км 7.339 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2020	55.703761, 36.775706
42	км 7.725 а/д Анашкино - Иглово - Андреевское – Дяденьково	2022	55.775302, 36.686684
43	км 8.142 (км 8.300) а/д Звенигород – Колюбакино- Нестерово	2023	55.716553, 36.737363
44	км 8.530 а/д Звенигород - Ершово - Борисково	2020	55.781442, 36.788794
45	км 9.170 а/д Звенигород - Ершово - Борисково	2020	55.787116, 36.786822
46	км 9.340 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2020	55.701003, 36.748406
47	км 11.707 а/д Звенигород-Колюбакино-Нестерово, с.Каринское (МБОУ Каринская СОШ)	2013	55.709665, 36.685943
48	км 12.022 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2020	55.695962, 36.708208
49	км 13.771 а/д Звенигород - Колюбакино - Нестерово	2018	55.706348, 36.662670
50	км 14.540 а/д Звенигород - Колюбакино - Нестерово	2024	
51	км 14.945 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2023	55.691409, 36.689470
52	км 16.300 а/д Шихово – Шарапово - Кубинка	2018	55.588438, 36.703621
53	км 19.000 Можайского шоссе (км 0.000 - км 1.410) км 0.550 (г. Одинцово, ул. Трехгорная, д.4)	2018	55.701565, 37.343288
54	км 33.460 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2020	55.593586, 36.643767
55	км 33.849 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2020	55.591216, 36.647165
56	км 34.379 а/д ММК-Аниково-Агафоново-Кубинка	2020	55.590264, 36.654831
57	км 36.808 а/д Аниково - Агафоново - Кубинка	2019	55.580225, 36.688948
58	км 38.590 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.647436, 37.075597
59	км 44.663 а/д "Можайское шоссе"	2025	55.483867, 36.068455 55.630037, 36.978285
60	км 44.985 а/д А-100 "Можайское шоссе"	2025	55.630083, 36.973147
61	км 45.980 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.629584, 36.957623
62	км 46.854 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.628752, 36.943515
63	км 48.015 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.627685, 36.926125
64	км 49.954 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.625836, 36.895093 55.625836, 36.895093
65	км 50.453 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.625259, 36.885990
66	км 51.500 а/д "Можайское шоссе"	2025	55.620076, 36.872919
67	км 52.080 а/д "Можайское шоссе", п.Часцы	2022	55.617427, 36.864857
68	км 54.050 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.612209, 36.834981
69	км 54.688 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.608855, 36.826704
70	км 55.660 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.606659, 36.813069
71	км 56.110 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.605726, 36.806336
72	км 58.079 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.597868, 36.778478
73	км 59.600 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.589567, 36.762910

74	км 60.044 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.586905, 36.755720
75	км 60.153 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.586294, 36.754269
76	км 60.730 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.582971, 36.747130
77	км 62.082 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.577355, 36.728418
78	км 62.722 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.577268, 36.727699
79	км 62.849 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.576954, 36.717020
80	км 66.701 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.573314, 36.656375 55.575546, 36.655972
81	км 70.739 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.562033, 36.598986
82	км 73.426 а/д "Можайское шоссе"	2025	55.558471, 36.569170
83	км 73.524 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.559843, 36.555970
84	км 73.608 а/д "Можайское шоссе"	2025	55.559571, 36.561433
85	км 73.840 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.560497, 36.551183
86	км 77.000 а/д "Можайское шоссе" (км 76.132 а/д Москва-Бородино)	2021	55.566945, 36.519192
87	км 78.13 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.561167, 36.488913
88	км 79.155 а/д "Можайское шоссе"	2017	55.556703, 36.475414
89	км 4.750 а/д Ильинское шоссе - Дмитровское - Маслово (Воскресная школа)	2016	37.105069, 55.733845
90	км 6.590 а/д "Ильинское шоссе-Дмитровское-Маслово"	2019	37.079868, 55.742289
91	км 7.809 а/д "Ильинское шоссе-Дмитровское-Маслово"	2019	37.063399, 55.743623
92	км 7.810 а/д Ильинское шоссе - Дмитровское - Маслово (Детская спортивная площадка)	2016	37.063399, 55.743623
93	км 8.008 а/д Ильинское шоссе - Дмитровское - Маслово (Частный детский сад)	2016	55.742284, 37.060901

Таблица 1.4.8 – Светофорные объекты, расположенные на автомобильных дорогах федерального значения Одинцовского городского округа

№ п/п	Адрес светофорного объекта	Населенный пункт	Координаты	Тип
1	М-1 "Беларусь" ТР "Крекшино", 38+000	Тр. развязка Митькино/Крекшино	55.612554, 37.100356	Пешеходный
2	М-1 "Беларусь" (беспл. дублер), 52+110	беспл. дублер	55.589805, 36.882098	Транспортный
3	М-1 "Беларусь" ТР "Кубинка", 63+900	Тр. развязка Кубинка	55.573708, 36.720712	Пешеходный
4	М-1 "Беларусь" (беспл. дублер), 64+600	беспл. дублер	55.570785, 36.691552	Пешеходный
5	А-107 ММК Можайско-Волоколам. ш., 1+000		55.645222, 36.976307	Пешеходный
6	А-107 ММК Можайско-Волоколам. ш., 1+862		55.648132, 36.973271	Пешеходный
7	А-107 ММК Можайско-Волоколам. ш., 2+033		55.648932, 36.972667	Пешеходный
8	А-107 ММК Можайско-Волоколам. ш., 8+305		55.681995, 36.907396	Пешеходный
9	А-107 ММК Можайско-Волоколам. ш., 9+840		55.692893, 36.892380	Пешеходный

10	А-107 ММК Можайско-Волоколам. ш., 10+236		55.696015, 36.888400	Пешеходный
11	А-107 ММК Можайско-Волоколам. ш., 13+775		55.721937, 36.863782	Пешеходный
12	А-107 ММК Можайско-Волоколам. ш., 14+400		55.727189, 36.863239	Пешеходный
13	1-е Успенское ш. Выезд к Платной дороге, 3+400		55.682812, 37.143034	Транспортно-пешеходный
14	на пересечении Успенского шоссе и съезда №4 (выезд из ЗАТО Власиха), 3		55.678674, 37.164564	Транспортный
15	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 269+100	Антенка-НИИ Радио	55.580125, 37.000287	Пешеходный
16	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 270+289	Кобяково	55.590694, 37.003495	Пешеходный
17	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 270+893	Кобяково у Краснознаменска	55.595216, 37.008061	Пешеходный
18	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 271+320	Кобяково дальний к М-1	55.599480, 37.007040	Пешеходный
19	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 273+500	МУ-3 ДЭП13	55.616892, 37.011725	Пешеходный
20	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 276+000	Перекресток ПК-5 и Можайского ш.	55.629835, 37.004765	Перекресток
21	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 276+850	Кладбище	55.637102, 37.003110	Пешеходный
22	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 280+440	Перекресток ПК-5 и А-107 - Хлюпино	55.658321, 36.967879	Перекресток
23	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 286+700	Перекресток Кобяково-Введенское	55.687918, 36.887123	Перекресток
24	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 288+100	Перекресток с Луцинским ш.	55.700157, 36.882263	Перекресток
25	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 288+770	Перекресток с центром МЧС	55.704875, 36.878021	Перекресток
26	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 288+900		55.705824, 36.877048	Перекресток
27	А-113 "ЦКАД" ПК-5	Выезд с ул. Парковая Звенигород	55.734737, 36.873408	Перекресток
28	А-113 "ЦКАД" ПК-5, 293+800	Пересечение с Ильинским шоссе	55.746917, 36.885266	Перекресток

1.5 Оценка и анализ развития парковочного пространства, а также параметров размещения парковок общего пользования

В соответствии с СП 113.13330.2023. Стоянки автомобилей. СНиП 21-02-99* стоянка автомобилей (паркинг): здание, сооружение (часть здания,

сооружения) или специальная открытая площадка, предназначенные для хранения (стоянки) легковых автомобилей и других мототранспортных средств (мотоциклов, мотороллеров, мотоколясок, мопедов, скутеров и т. п.), а также средств индивидуальной мобильности.

В настоящее время 88 % населения Одинцовского городского округа (272,8 тыс. чел.) проживает в многоквартирной жилой застройке, остальная часть населения – это жители индивидуальной жилой застройки. Население, проживающее в индивидуальной жилой застройке, личный автомобильный транспорт хранит на своих приусадебных участках в приспособленных для этой цели местах.

В соответствии постановлением Правительства Московской области от 17.08.2015 № 713/30 «Об утверждении нормативов градостроительного проектирования Московской области» расчетная обеспеченность жителей многоквартирных домов местами для хранения индивидуального автомобильного транспорта в границах населенного пункта составляет 100 %, общая обеспеченность гаражами и открытыми стоянками для постоянного хранения, жителей многоквартирных домов должна быть не менее 90 % расчётного числа индивидуальных легковых автомобилей при пешеходной доступности не более 800 м.

Для жителей многоквартирной жилой застройки при нормативной обеспеченности необходимо порядка 100663 машино-мест.

Хранение личного автомобильного транспорта, жителями многоквартирной застройки осуществляется в гаражных кооперативах, различной этажности организованных стоянках. В части населенных пунктов гаражи являются самопроизвольными постройками. Места хранения организованы в населенных пунктах, где имеется многоквартирная застройка.

Гаражные комплексы, как правило, расположены за пределами жилой застройки (в периферийной части населенных пунктов), вблизи крупных промышленных комплексов, вдоль железных дорог. Плоскостные стоянки для хранения личного легкового автомобильного транспорта расположены в пешеходной доступности от территории многоэтажной жилой застройки. В новых жилых комплексах для хранения автотранспорта, предусмотрены подземные паркинги, гаражи.

Гостевые парковочные места размещены на придомовых территориях, у общественных центров, у объектов обслуживания различного назначения, у зон отдыха и при других центрах тяготения населения. Перехватывающие парковки организованы у железнодорожных станций.

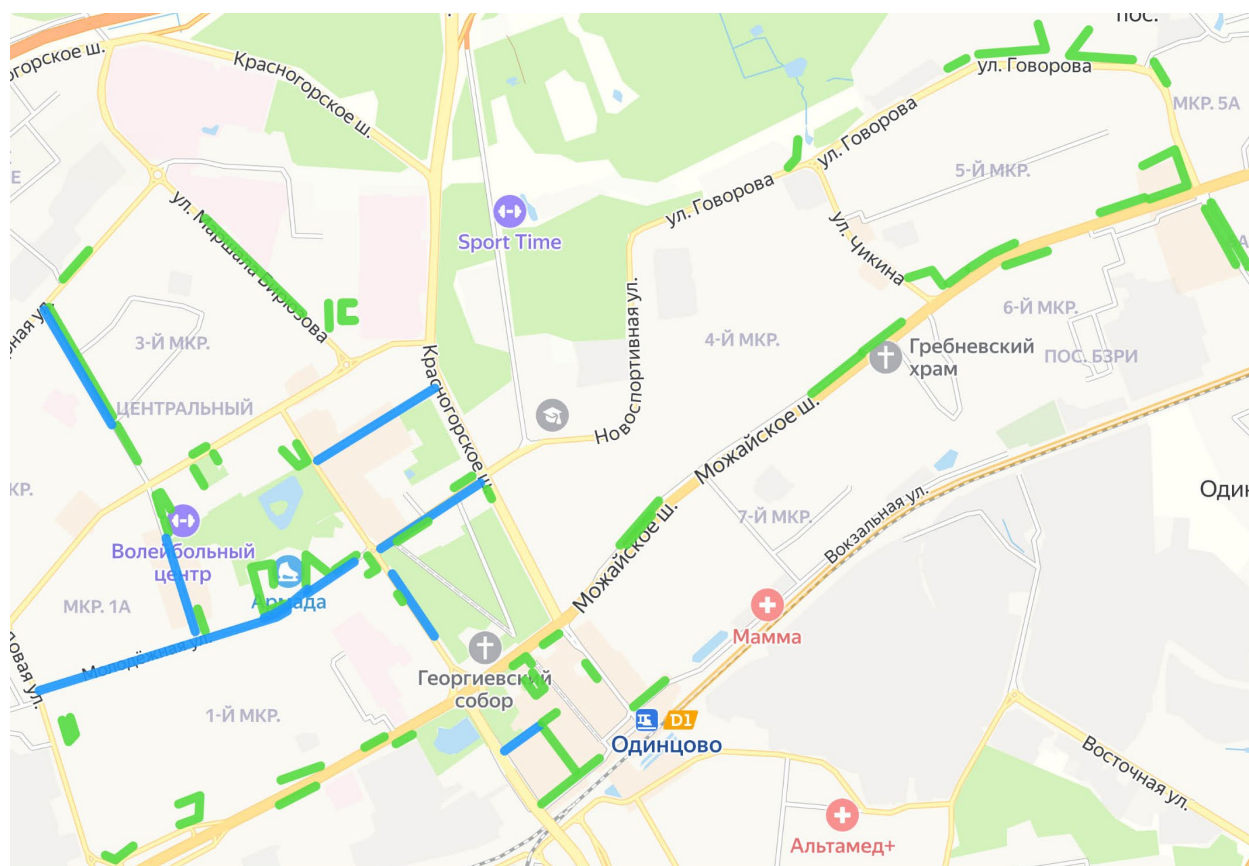
Анализ парковочного пространства показал, что хаотичное самопроизвольное размещение гаражей, занимает значительные территории населенных пунктов.

Учитывая рост жителей многоквартирной застройки на расчетный срок, при 90 % обеспеченности машино-местами (РНГП) и расчетному уровню автомобилизации, потребность в машино-местах для хранения автотранспорта составит на расчетный срок **213358** машино-мест.

Стоит отметить, что официального реестра стоянок и парковок в Одинцовском городском округе нет, а выполнить обследования и подсчет машино-мест, предназначенных для стоянки и хранения ТС, в рамках разработки КСОДД не представляется возможным.

Оценка и анализ развития парковочного пространства, а также параметров размещения парковок общего пользования на территории Одинцовского городского округа показал, что в настоящее время проблемы со стоянкой и хранением ТС из-за нехватки парковочных мест наблюдаются в центральной части г. Одинцово (на территории со старой жилой застройкой). В других населенных пунктах округа, а также в новых районах г. Одинцово проблем с парковкой личных ТС не наблюдается.

На [рисунке 1.5.1](#) представлена схема размещения придорожных парковок на территории г. Одинцово с количеством парковочных мест более пяти. Зеленым на схеме обозначены организованные плоскостные стоянки ТС (на 3420 машино-мест), синим – неорганизованные места для стоянки ТС (места на УДС, где стоянка ТС не запрещена ПДД РФ) (580 машино-мест).



- - неорганизованные места для стоянки ТС (580 машино-мест)
- - организованные плоскостные стоянки ТС (3420 машино-мест)

Рисунок 1.5.1 – Схема размещения придорожных парковок на территории г. Одинцово

Наиболее крупные внеуличные стоянки (внутриквартальные платные и бесплатные) г. Одинцово представлены на [рисунке 1.5.2](#).

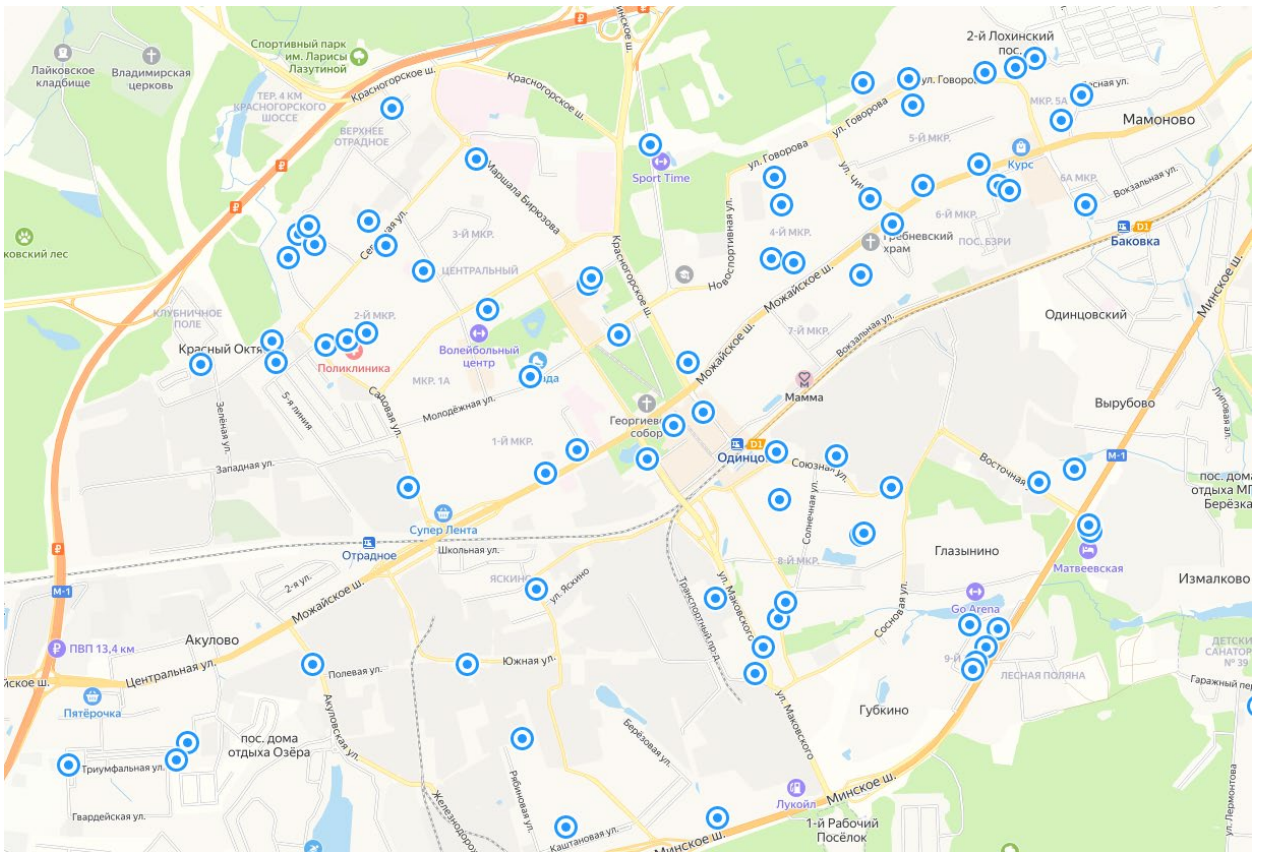


Рисунок 1.5.2 – Схема расположения внеуличных стоянок в г. Одинцово

В соответствии с постановлением Администрации Одинцовского городского округа Московской области от 28.02.2025 № 1184, на автомобильных дорогах общего пользования местного значения г. Одинцово ул. Маршала Неделина, Красногорский проезд, "(Дубрава) дублер Можайского шоссе", ул. Союзной, ул. Свободы, ул. Маршала Жукова введены парковки для использования на платной основе (рисунки 1.5.3 и 1.5.4).

Начиная с 17 марта 2025 г., час стоянки на указанных парковках стоит 50 руб. (на ул. Союзной и ул. Свободы – 40 руб.).

Администрирование осуществляет ГКУ "Центр безопасности дорожного движения Московской области".

Оплатить парковку можно двумя способами: через мобильное приложение "Парковки России" или SMS-сообщением на короткий номер 7757.

За пять месяцев 2025 г. платными парковками на улицах г. Одинцово воспользовались более 72 тысяч раз. Это один из самых больших показателей в регионе.

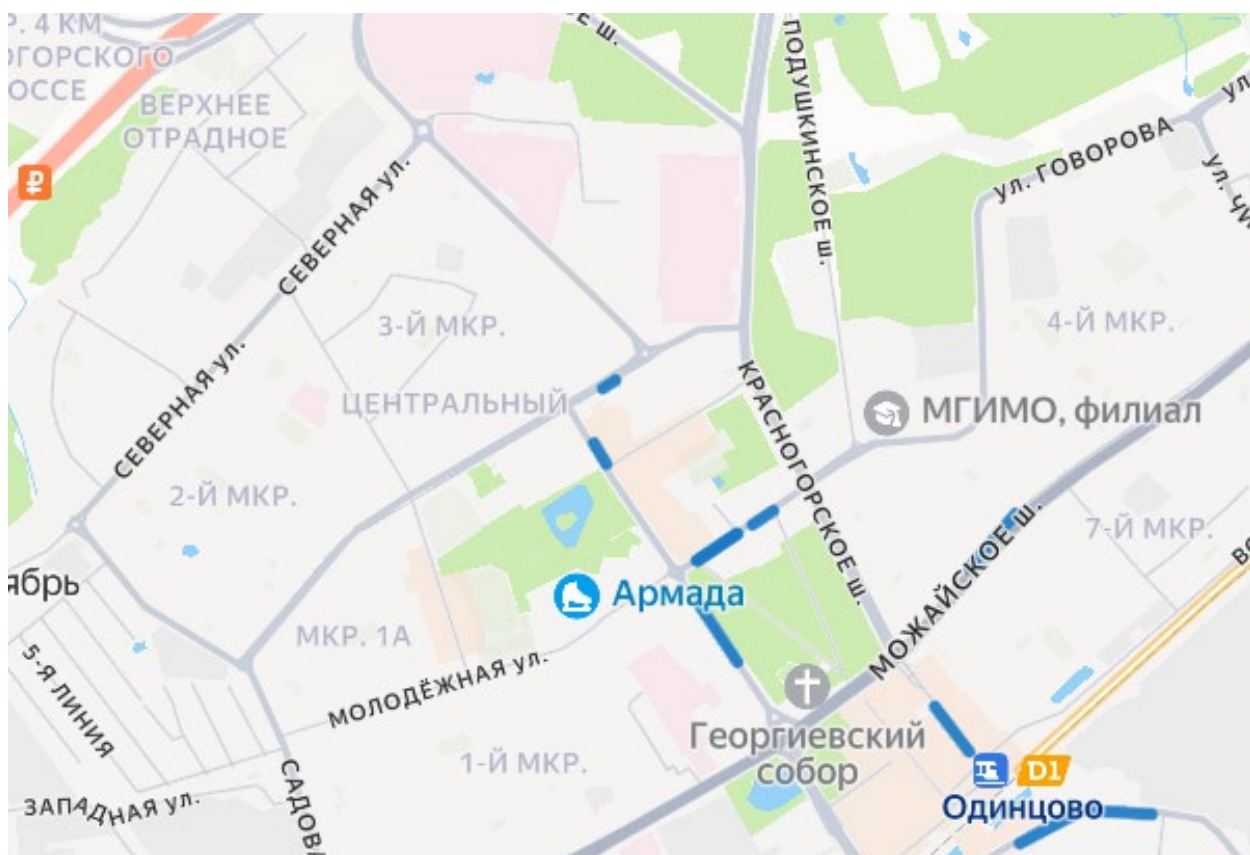


Рисунок 1.5.3 – Карта платных уличных парковок в г. Одинцово



Рисунок 1.5.4 – Платная парковка в г. Одинцово

5 сентября 2025 г. первые платные уличные парковки открыли в г. Звенигороде (рисунки 1.5.5 и 1.5.6). 132 платных парковочных места

организовали на улицах в центральной части города: Луначарского, Ленина, Василия Фабричного, Московской, Пролетарской и Украинской.

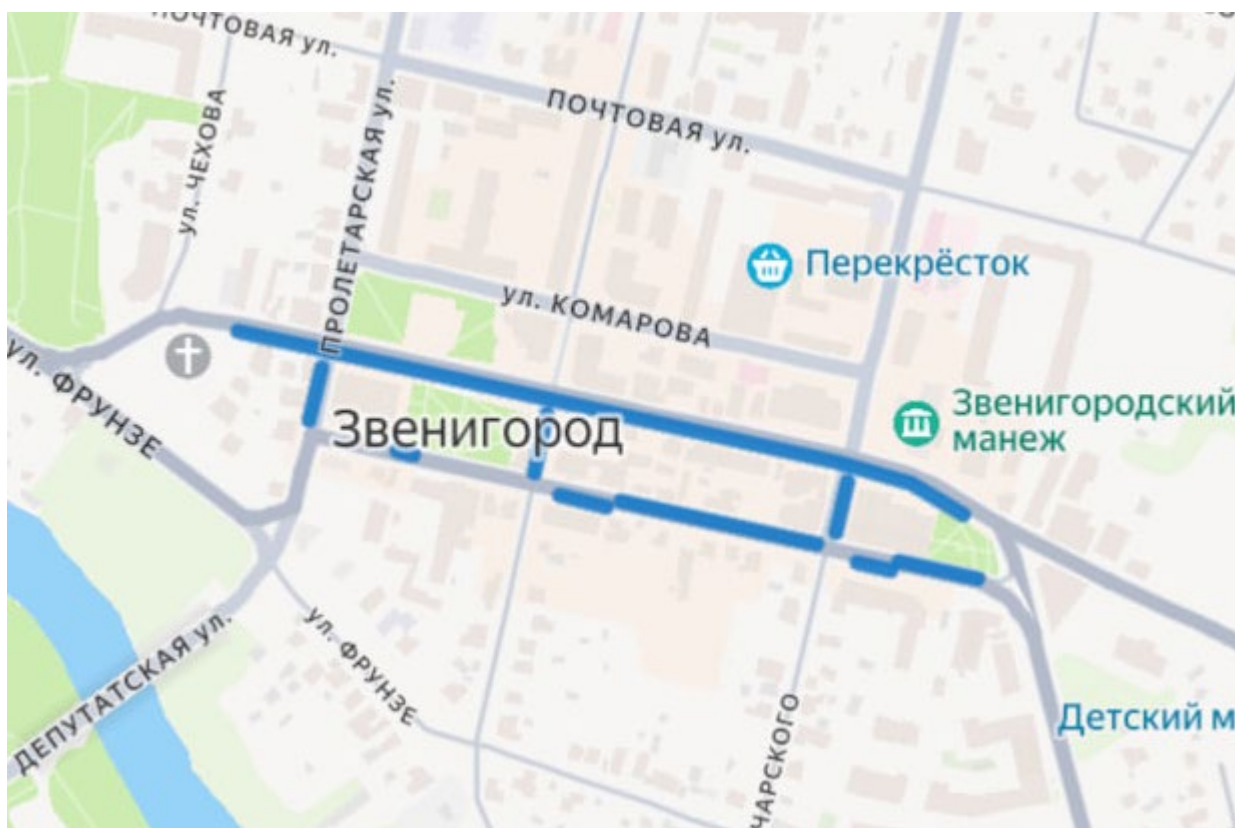


Рисунок 1.5.5 – Карта платных уличных парковок в г. Звенигороде

Анализ использования парковочного пространства в г. Одинцово показал, что заполняемость придорожных бесплатных парковок находится на уровне 90-100 %, заполняемость придорожных платных парковок несколько ниже – 75-90 %, а заполняемость внеуличных платных парковок – всего лишь 40-70 %. Таким образом можно сделать вывод, что владельцы ТС предпочитают хранить свои ТС бесплатно на территории жилой застройки или на проезжей части городских улиц, а не на платных стоянках.

Для решения проблемы со стоянкой и хранением ТС в г. Одинцово необходимо строительство внеуличных плоскостных стоянок ТС.



Рисунок 1.5.6 – Платная парковка в г. Звенигороде

1.6 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения

В соответствии с ГОСТ Р 50597 автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов должны быть оборудованы дорожными знаками, изготовленными по ГОСТ Р 52290 и размещенными по ГОСТ Р 52289 в соответствии с утвержденными в установленном порядке проектами организации дорожного движения.

Анализ эксплуатационного состояния дорожных знаков:

- конструкция (размеры, изображения, символы и надписи) – соответствует ГОСТ Р 52290;

- видимость в темное время суток (коэффициент световозвращения) – соответствует ГОСТ Р 52290;

- видимость в светлое время суток (коэффициент яркости) – соответствует ГОСТ Р 52290;

- различимость цветного изображения (координаты цветности) – в целом соответствует ГОСТ Р 52290, но некоторые дорожные знаки (особенно дорожные знаки 2.1) имеют выцветшую поверхность;

- опоры дорожных знаков – соответствуют ГОСТ 32948;

- размещение – в целом соответствует ГОСТ Р 52289, но в некоторых местах не обеспечивается необходимая видимость дорожных знаков (требуется вырубка кустов или опиловка деревьев), некоторые дорожные знаки 5.19.1 и 5.19.2 не соответствуют п. 5.1.17;

- соответствие ПОДД – в целом соответствует, но ряд дорожных знаков, предусмотренных в ПОДД, отсутствует;

- состояние поверхности – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но некоторые дорожные знаки (особенно дорожные знаки 6.10.1) имеют грязную, со следами коррозии или поврежденную поверхность, затрудняющую их восприятие.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 дорожную разметку автомобильных дорог, а также улиц и дорог городов и других населенных пунктов следует выполнять по ГОСТ Р 51256 и наносить в соответствии с ГОСТ Р 52289 и утвержденными проектами организации дорожного движения.

Анализ эксплуатационного состояния дорожной разметки:

- видимость в темное время суток (коэффициент световозвращения) – соответствует ГОСТ Р 51256;

- видимость в светлое время суток (коэффициент светоотражения при дневном рассеянном или искусственным освещении) – соответствует ГОСТ Р 51256;

- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 51256, но в некоторых местах наблюдается износ (разрушение) линий и символов;

- коэффициент сцепления – соответствует ГОСТ Р 50597;

- соответствие ПОДД – в целом соответствует;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 опасные для движения участки автомобильных дорог, улиц и дорог городов и других населенных пунктов, в том числе проходящие по мостам и путепроводам, должны быть оборудованы ограждениями в соответствии с ГОСТ Р 52607, ГОСТ 26804, ГОСТ Р 52289, СНиП 2.05.02 и СНиП 2.05.03. Ограждения должны быть окрашены в соответствии с ГОСТ Р 51256. Оцинкованные поверхности ограждений не требуют окраски.

Анализ эксплуатационного состояния дорожных ограждений:

- конструкция – соответствует ГОСТ 26804 и ГОСТ Р 52607;

- окраска – соответствует ГОСТ Р 51256;

- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но на некоторых ограждениях наблюдаются механические повреждения, следы коррозии;

- применение – соответствует ГОСТ Р 52289, СНиП 2.05.02 и СНиП 2.05.03.

В соответствии с ГОСТ Р 50597 сигнальные столбики и маяки должны иметь окраску, вертикальную разметку и световозвращатели в соответствии с требованиями ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971 и должны быть установлены в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50970 и ГОСТ Р 52289.

Анализ эксплуатационного состояния сигнальных столбиков и маяков:

- конструкция – соответствует ГОСТ Р 50970, ГОСТ Р 50971;
- окраска – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971;
- вертикальная разметка – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 50971;
- световозвращатели – соответствует ГОСТ Р 50971;
- применение – соответствует ГОСТ Р 50970 и ГОСТ Р 52289;
- техническое состояние – в целом соответствует ГОСТ Р 50597, но некоторые столбики имеют разрушения и деформации.

В соответствии с ГОСТ Р 52605 на отдельных участках дорог для обеспечения принудительного снижения максимально допустимой скорости движения ТС до 40 км/ч и менее устраивают ИН. Участки дорог, на которых устроены ИН, следует оборудовать дорожными знаками и дорожной разметкой в соответствии с ГОСТ Р 52289, ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 51256.

Анализ эксплуатационного состояния ИН:

- конструкция и размеры – соответствует ГОСТ Р 52605;
- применение – соответствует ГОСТ Р 52605;
- коэффициент сцепления – соответствует ГОСТ Р 50597;
- световозвращающие элементы – соответствуют ГОСТ Р 50597 и ГОСТ Р 51256;
- техническое состояние – соответствует ГОСТ Р 52605;
- дорожные знаки – соответствует ГОСТ Р 52290 и ГОСТ Р 52289;
- дорожная разметка – соответствует ГОСТ Р 51256 и ГОСТ Р 52289.

В соответствии с ГОСТ Р 52289 дорожные светофоры применяют для регулирования очередности пропуска ТС и пешеходов, а также для обозначения опасных участков дорог.

Дорожные светофоры должны соответствовать техническим требованиям ГОСТ Р 52282, их размещение и режим работы – ГОСТ Р 52289, а сигнал звукового устройства, дублирующий разрешающий сигнал светофора для пешеходов, – ГОСТ Р ИСО 23600. Оценка эксплуатационного состояния дорожных светофоров проводится по ГОСТ 33220 и ГОСТ Р 50597.

Анализ эксплуатационного состояния светофоров:

- конструкция и размеры – соответствует ГОСТ Р 52282;
- техническое состояние – соответствует ГОСТ Р 52282;
- применение – соответствует ГОСТ Р 52289;
- эксплуатационное состояние – соответствует ГОСТ 33220 и ГОСТ Р 50597;
- соответствие ПОДД – соответствует.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Одинцовского городского округа находится в удовлетворительном состоянии.

1.7 Результаты анализа состава парка транспортных средств

В 2021 году в Одинцовском городском округе по данным Генерального плана Одинцовского городского округа Московской области, за исключением территории бывшего городского округа Звенигород Московской области, утвержденного Решением Совета депутатов Одинцовского городского округа Московской области от 15.12.2021 № 12/31 средний уровень автомобилизации составлял 410 индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей. При этом данный показатель в целом по Московской области составлял:

- 2020 г. – 359 авт. / 1000 чел.;
- 2021 г. – 362 авт. / 1000 чел.;
- 2022 г. – 357 авт. / 1000 чел. (снижение показателя обусловлено сокращением количества зарегистрированных ТС);
- 2023 г. – 323 авт. / 1000 чел. (снижение показателя обусловлено резким увеличением количества населения);
- 2024 г. – 325 авт. / 1000 чел.

На протяжении многих лет наблюдается тенденция к увеличению числа ТС на территории городского округа. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых ТС, находящихся в собственности граждан, которые занимают основную часть парка ТС города.

Состав парка ТС, стоящих на учете, представлен на рисунке 1.7.1.

Состав парка ТС, движущихся по автомобильным дорогам и УДС Одинцовского городского округа, представлен на рисунках 1.7.2-1.7.7.

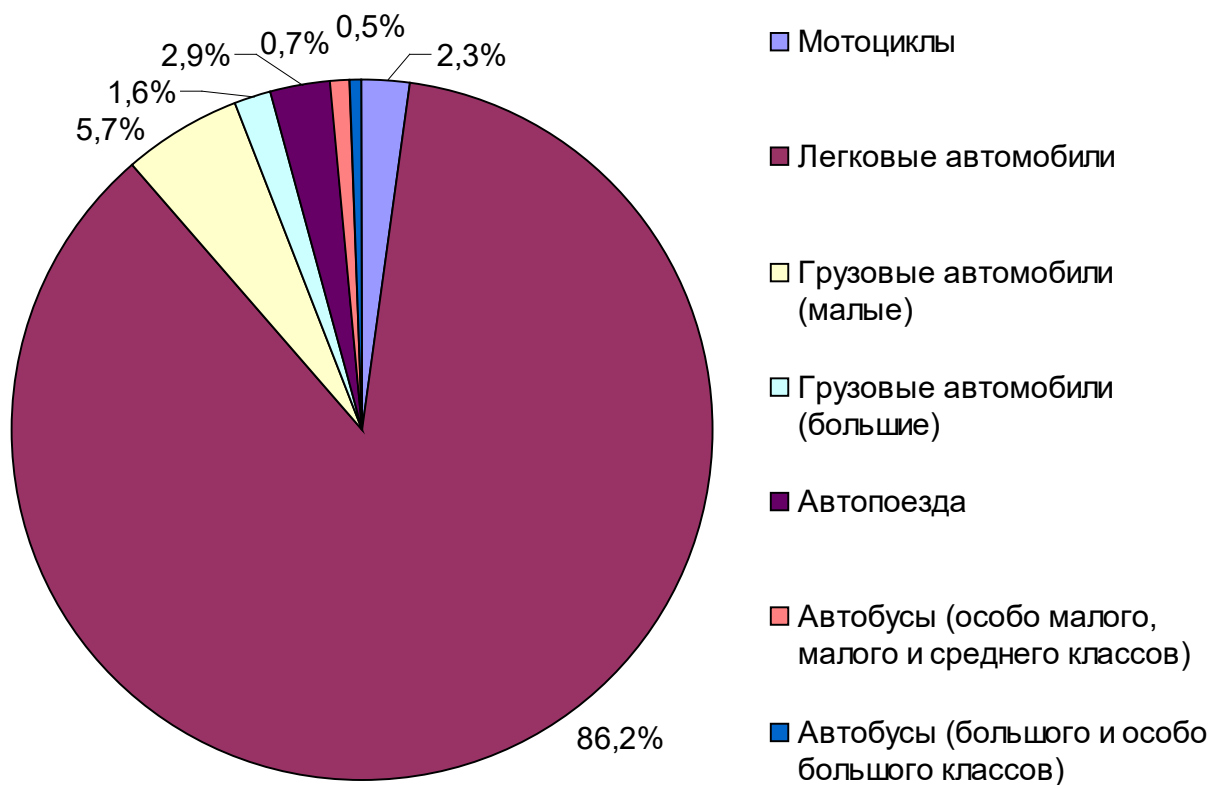


Рисунок 1.7.1 – Состав парка ТС, стоящих на учете

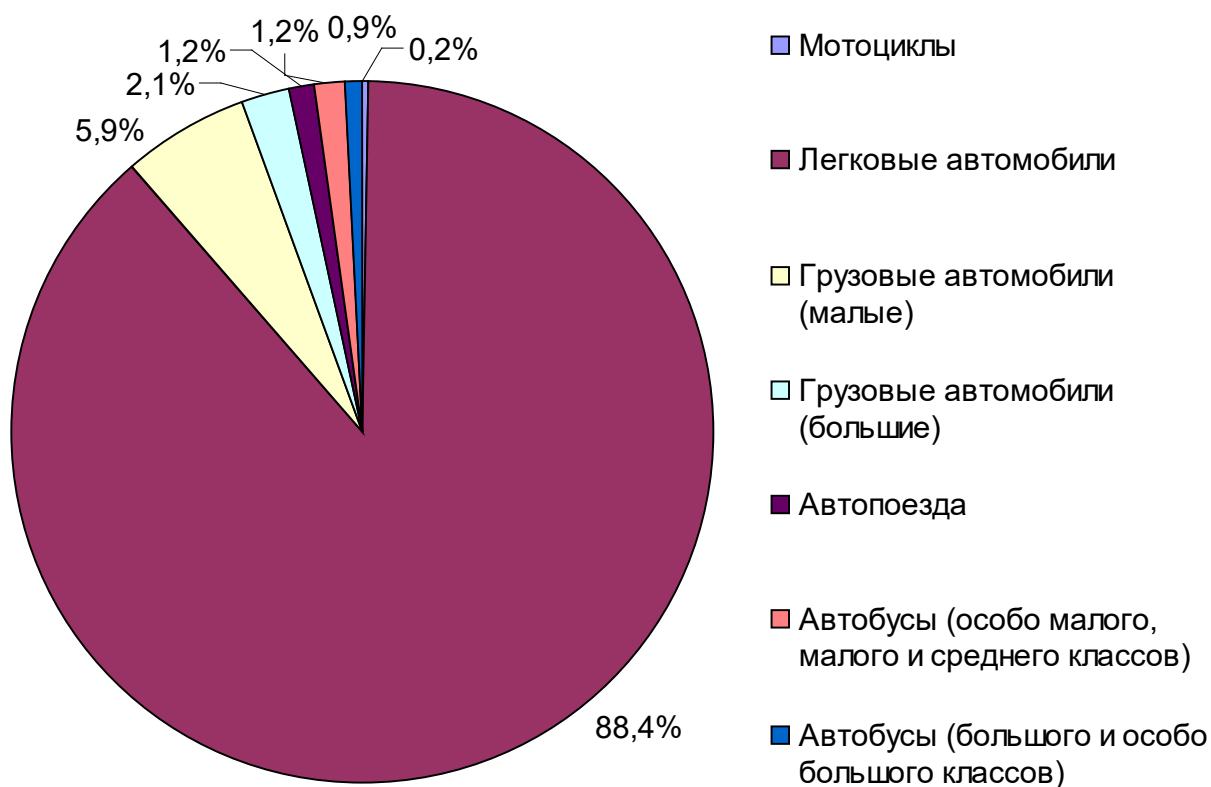


Рисунок 1.7.2 – Состав парка ТС на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" (подъезд к МКАД)

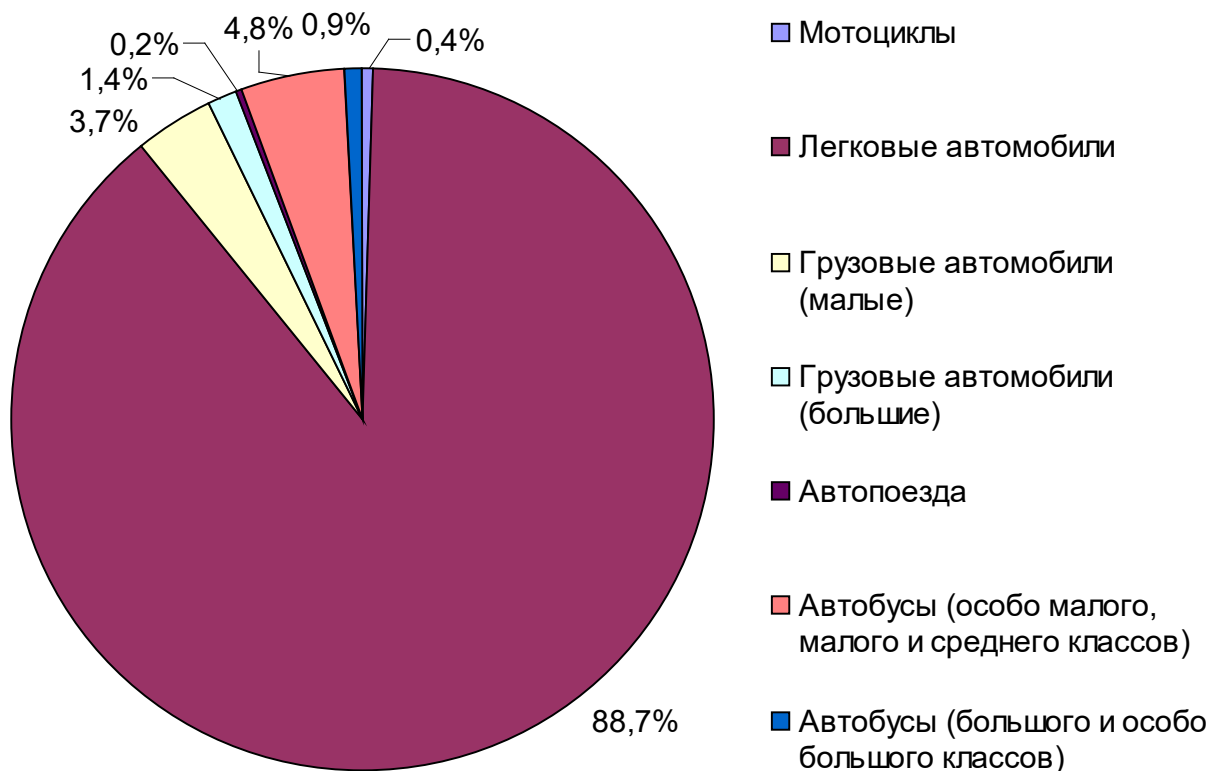


Рисунок 1.7.3 – Состав парка ТС на автомобильной дороге Можайское шоссе (г. Одинцово, пересечение с ул. Маршала Неделина)

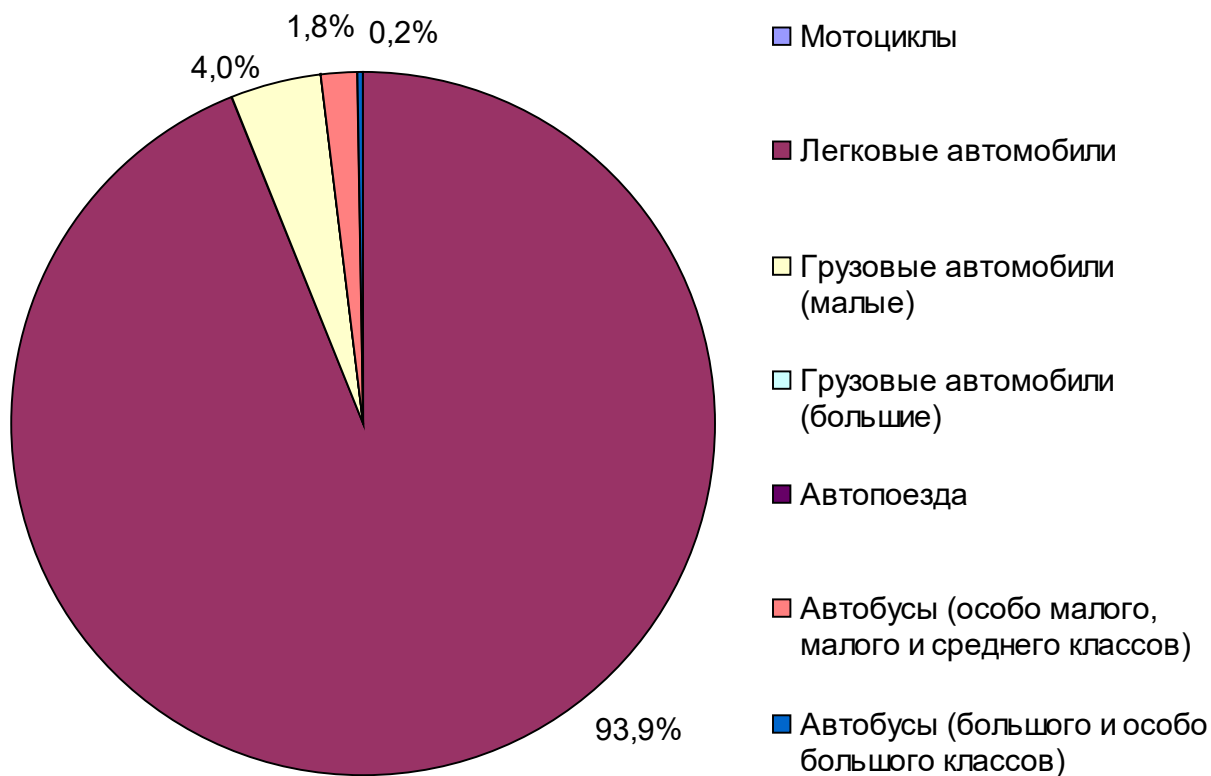


Рисунок 1.7.4 – Состав парка ТС на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе (подъезд к МКАД)

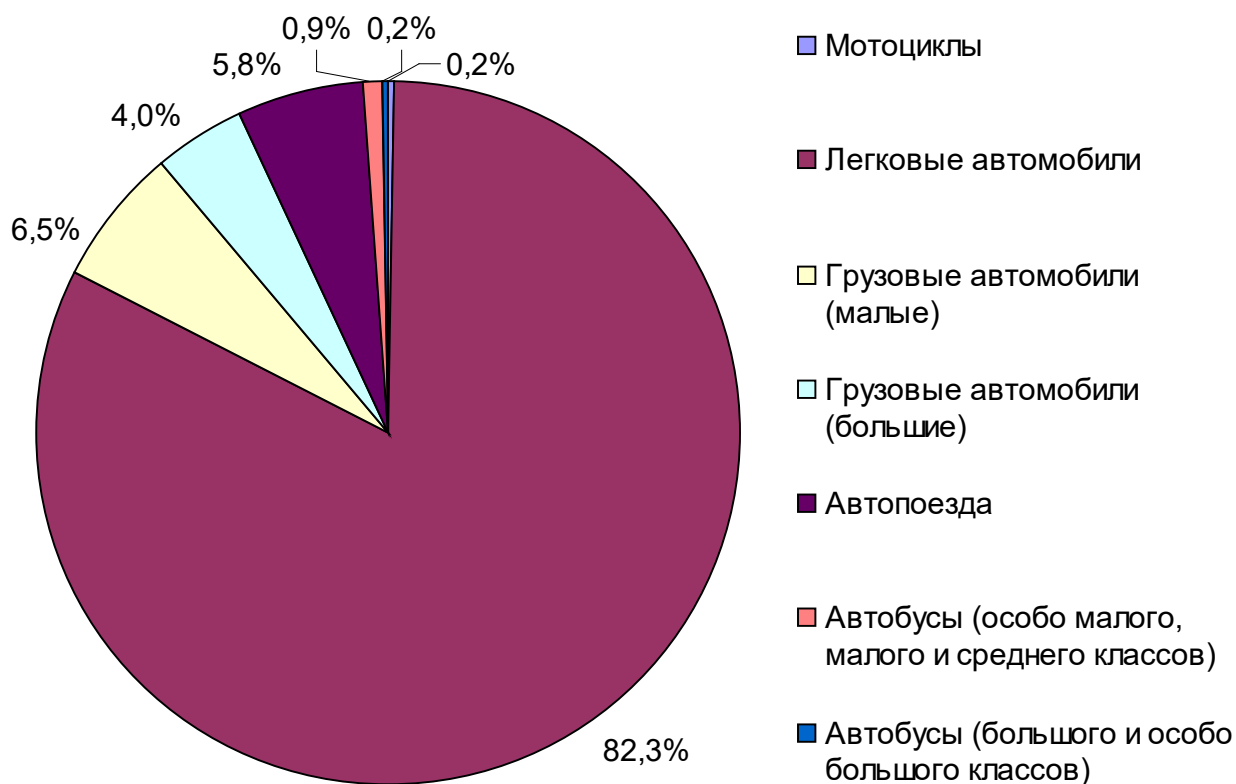


Рисунок 1.7.5 – Состав парка ТС на автомобильной дороге А-113 ЦКАД (пересечение с М-1 "Беларусь")

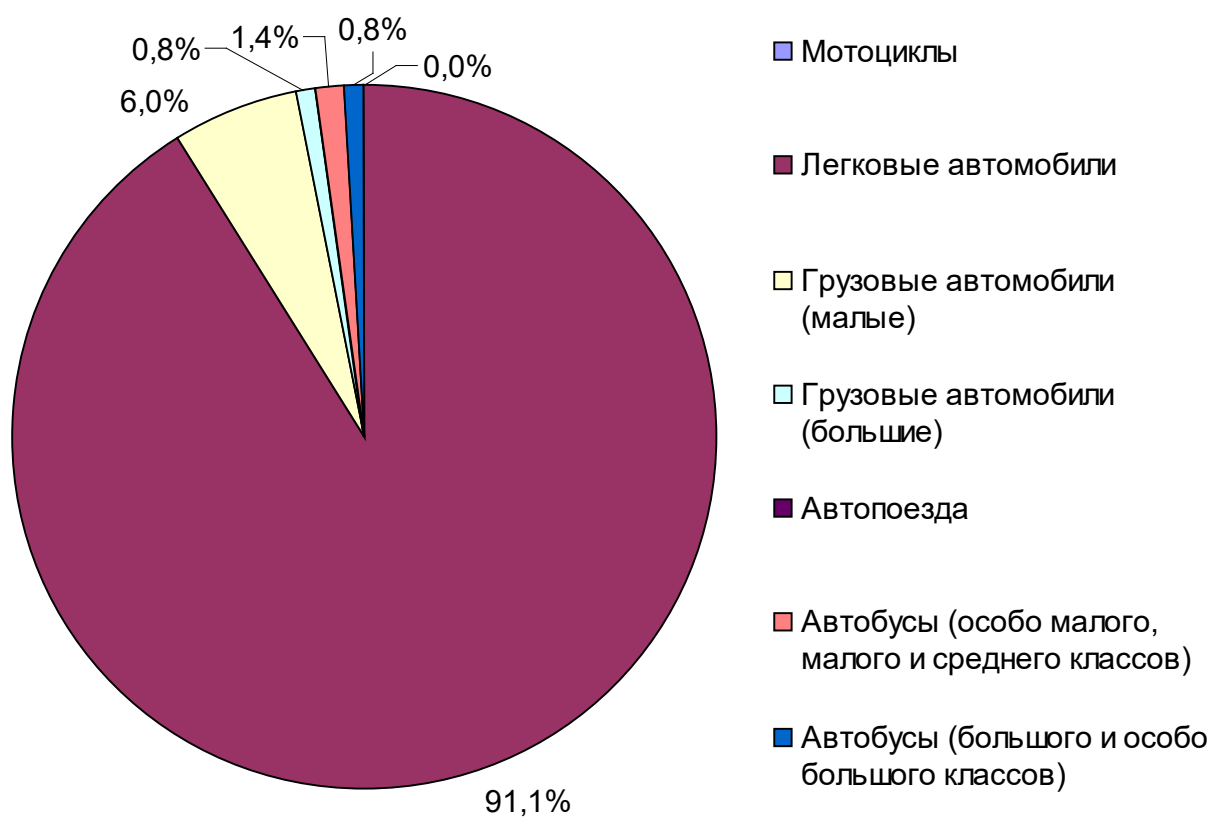


Рисунок 1.7.6 – Состав парка ТС на автомобильной дороге Звенигород – Колюбакино – Нестерово (подъезд к г. Звенигород)

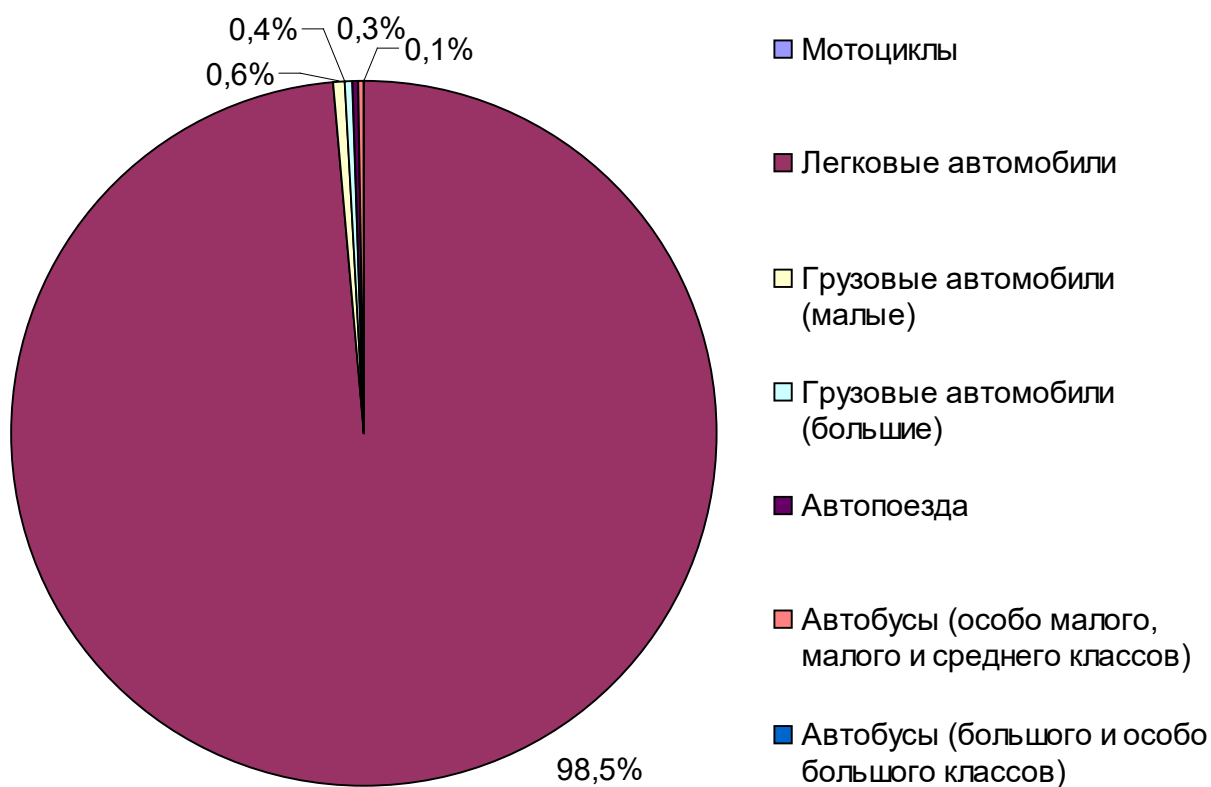


Рисунок 1.7.7 – Состав парка ТС на автомобильной дороге М-1 Новый выход на МКАД, обход г. Одинцово (подъезд к МКАД)

Из приведенных выше рисунков следует, что легковые автомобили составляют основную часть ТП на всех автомобильных дорогах округа.

Уровень автомобилизации в Одинцовском городском округе на расчётный срок принят 490 индивидуальных легковых автомобилей на 1000 жителей, исходя из среднего прироста парка индивидуальных легковых автомобилей в Московской области (данные Росстата – 1% в год, www.gks.ru).

1.8 Оценка основных параметров дорожного движения

Средняя скорость движения по автомобильным дорогам и УДС Одинцовского городского округа составляет 30-85 км/ч в зависимости от автомобильной дороги, времени года и суток. В зимнее время, а также в часы пик и во время ухудшения погодных условий скорость движения уменьшается. Увеличение средней скорости движения наблюдается в весенне-летний период, а также в выходные и праздничные дни. Загрузка дорог, интенсивность и плотность движения по автомобильным дорогам и УДС Одинцовского городского округа неоднородна. В часы пик, а также в зимнее время значение этих параметров резко ухудшается.

Средняя скорость движения на основных автомобильных дорогах Одинцовского городского округа в весенне-летний период в течение суток

определялась и рассчитывалась по результатам натурных обследований и составляет:

- М-1 "Беларусь" (рисунок 1.8.1): прямое направление – 67-86 км/ч, обратное – 61-81 км/ч;

- Можайское шоссе (рисунок 1.8.2): прямое направление – 39-53 км/ч, обратное – 36-56 км/ч;

- А-106 Рублево-Успенское шоссе (рисунок 1.8.3): прямое направление – 33-60 км/ч, обратное – 31-56 км/ч.

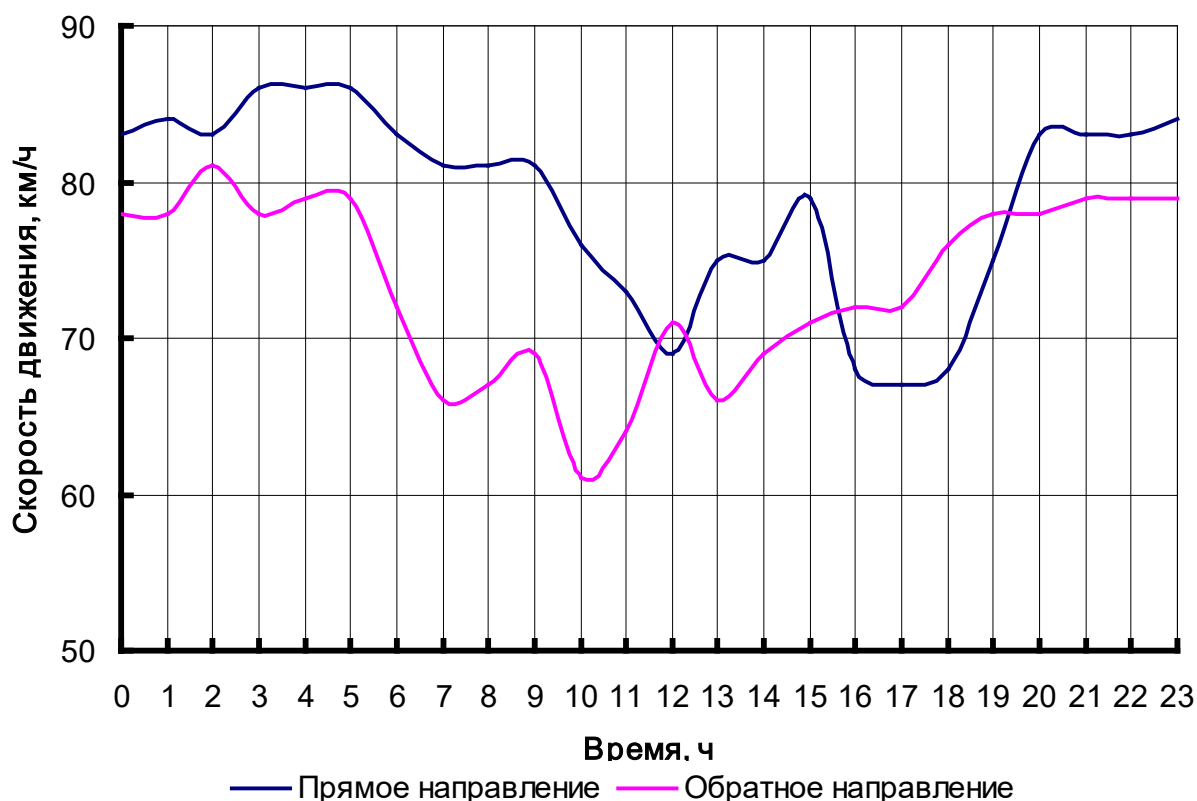


Рисунок 1.8.1 – Скорость движения на автомобильной дороге М-1 "Беларусь"

Средняя скорость сообщения ОПАТ в Одинцовском городском округе определялась и рассчитывалась по результатам натурных обследований и составляет 35-50 км/ч (в зависимости от маршрута).

Интенсивности движения ТС измерялись непосредственным подсчетом в ходе обследования дорожного движения в наиболее значимых местах УДС Одинцовского городского округа. Интенсивности ТП в приведенных единицах (легковых автомобилях) в час рассчитывались в соответствии с "Методическими рекомендациями по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения в части расчета значений основных параметров дорожного движения", утвержденными приказом Минтранса России от 26 декабря 2018 года № 479.

Интенсивность ТП на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" (25 км) в течение светового дня представлена на [рисунке 1.8.4](#).

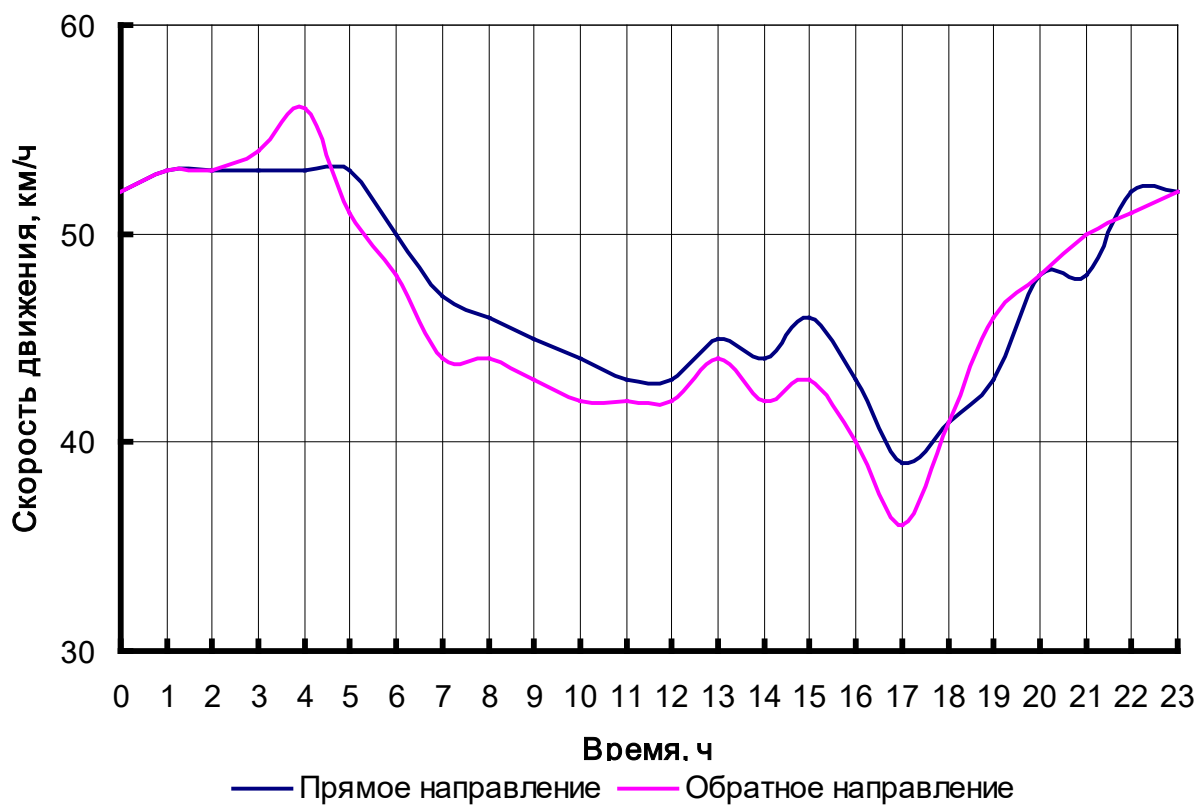


Рисунок 1.8.2 – Скорость движения на автомобильной дороге Можайское шоссе

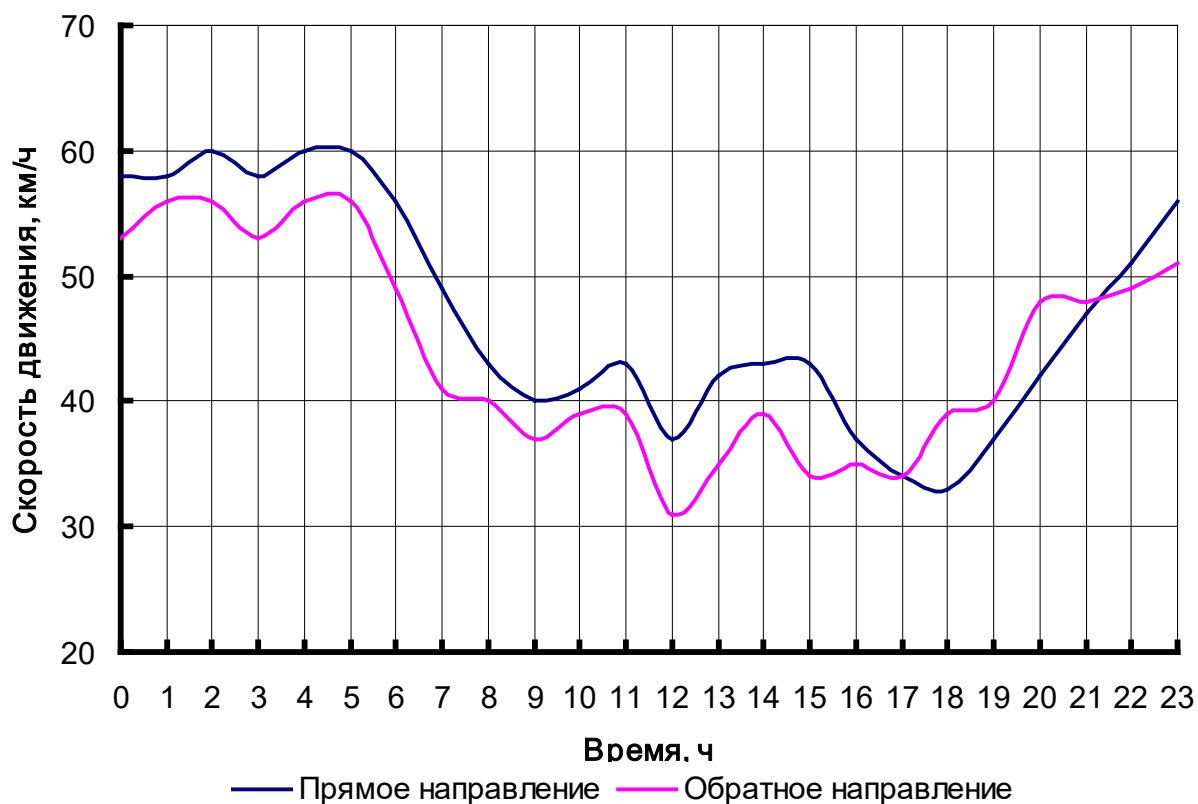


Рисунок 1.8.3 – Скорость движения на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе

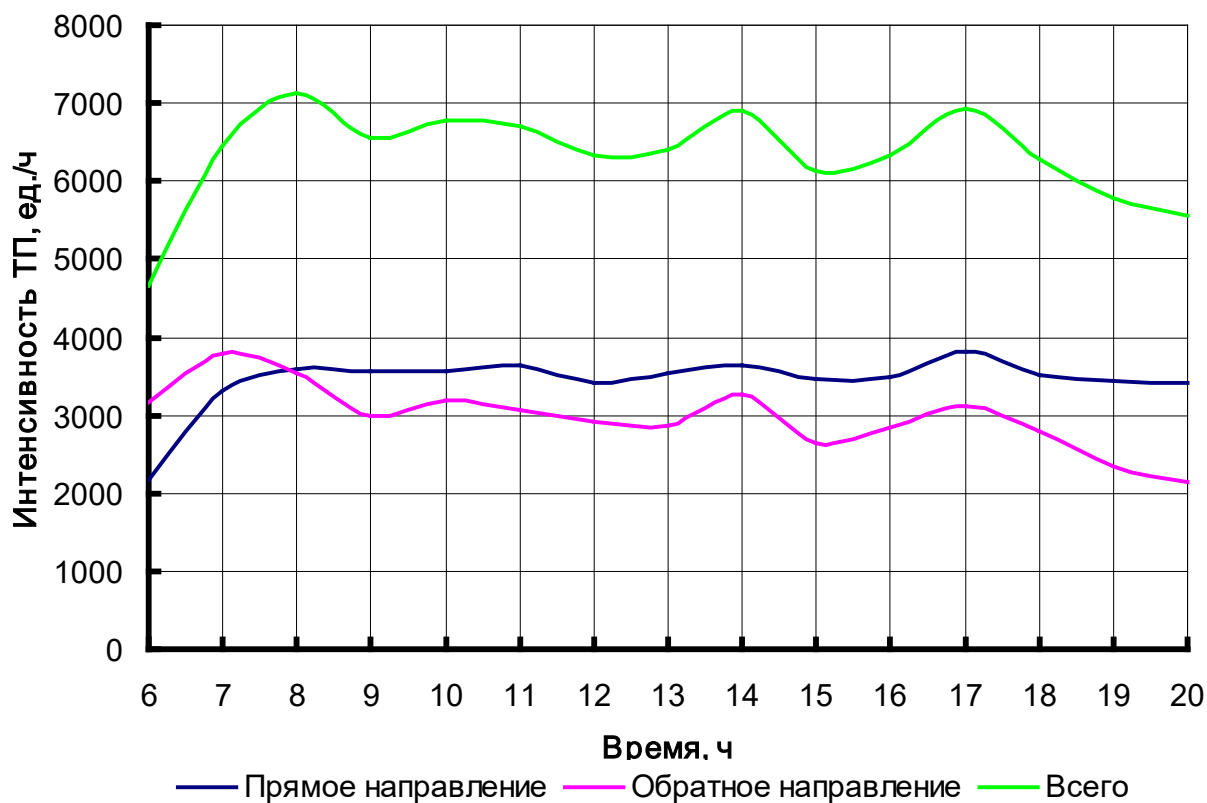


Рисунок 1.8.4 – Интенсивность ТП на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" (25 км)

Интенсивность ТП на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" в утренний "час пик" (с 8.00 до 9.00 ч) в весенне-летний период представлена на [рисунке 1.8.5](#).

Расчет основных параметров дорожного движения (интенсивность дорожного движения, средняя скорость движения ТС, среднее количество ТС в движении, приходящееся на один километр полосы движения (плотность движения), пропускная способность дороги, средняя задержка ТС в движении на участке дороги, временной индекс, уровень обслуживания дорожного движения, показатель перегруженности дорог, буферный индекс) выполнен в соответствии с Методическими рекомендациями по проведению мониторинга дорожного движения, утвержденными распоряжением Минтранса России от 27.12.2022 г. № АК-337-Р, а также Методическими рекомендациями по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения в части расчета значений основных параметров дорожного движения, утвержденными приказом Минтранса России от 26 декабря 2018 г. № 479.

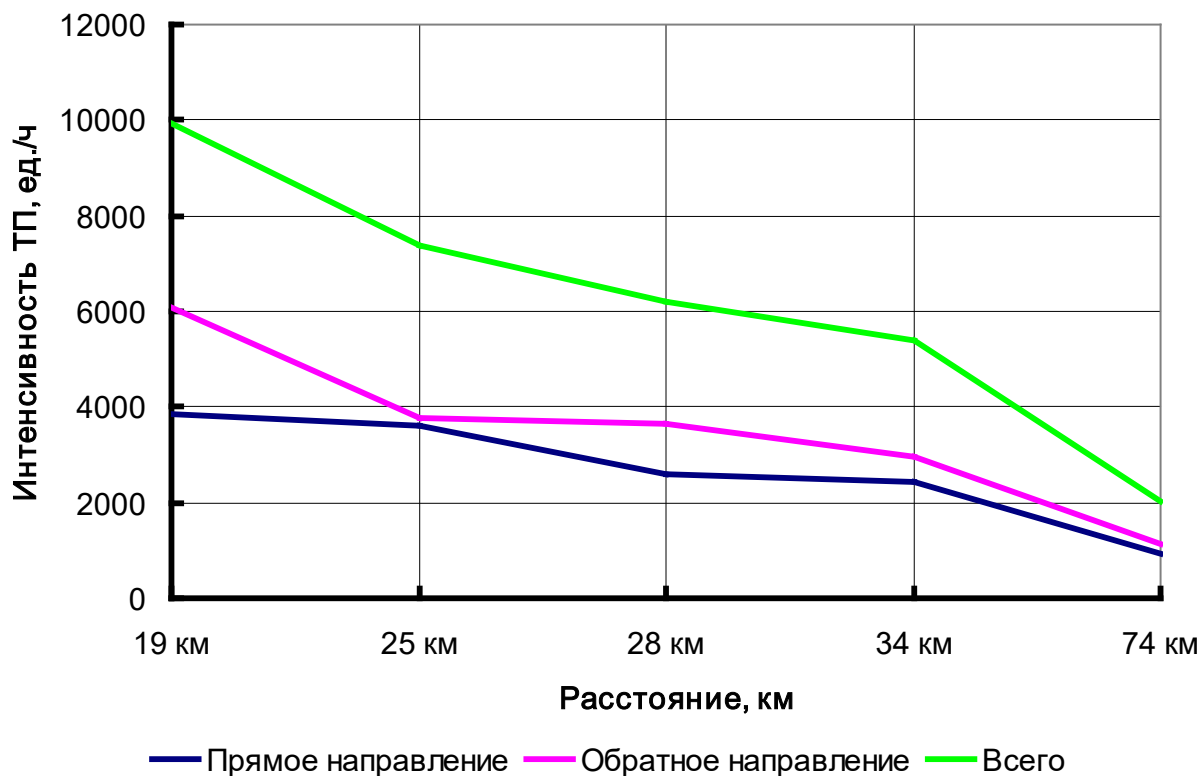


Рисунок 1.8.5 – Интенсивность ТП на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" в утренний "час пик" (с 8.00 до 9.00 ч)

Основные параметры дорожного движения для наиболее значимых автомобильных дорог Одинцовского городского округа:

Интенсивность дорожного движения, ед./ч:

- М-1 "Беларусь" – 6073,
- Можайское шоссе – 1405,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – 1424.

Средняя скорость движения ТС, км/ч:

- М-1 "Беларусь" – 67,
- Можайское шоссе – 44,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – 40.

Плотность движения, ед./км:

- М-1 "Беларусь" – 45,
- Можайское шоссе – 16,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – 36.

Пропускная способность дороги, ед./ч:

- М-1 "Беларусь" – 4600,
- Можайское шоссе – 1560,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – 1800.

Средняя задержка ТС в движении, мин./км:

- М-1 "Беларусь" – 0,15,
- Можайское шоссе – 0,27,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – 0,43.

Временной индекс:

- М-1 "Беларусь" – 1,20,
- Можайское шоссе – 1,25,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – 1,40.

Уровень обслуживания дорожного движения:

- М-1 "Беларусь" – В,
- Можайское шоссе – В,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – В.

Показатель перегруженности дорог:

- М-1 "Беларусь" – 0,
- Можайское шоссе – 0,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – 0.

Буферный индекс:

- М-1 "Беларусь" – 0,09,
- Можайское шоссе – 0,12,
- А-106 Рублево-Успенское шоссе – 0,19.

Основные параметры дорожного движения для совокупности улиц и дорог Одинцовского городского округа:

- средняя скорость движения ТС – 57 км/ч;
- плотность движения – 34 ед./км;
- средняя задержка ТС в движении – 0,22 мин./км;
- временной индекс – 1,23;
- уровень обслуживания дорожного движения – В;
- показатель перегруженности дорог – 0;
- буферный индекс – 0,11.

Задержки в движении ТС на УДС Одинцовского городского округа наблюдаются в утренние и вечерние "часы пик" на перекрестках, в основном, на автомобильных дорогах М-1 "Беларусь", Можайское шоссе и А-106 Рублево-Успенское шоссе. В остальное время суток задержек в движении практически не наблюдается.

Утренний "час пик" на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" приходится с 7.00 до 8.00 ч, на остальных автомобильных дорогах и УДС Одинцовского городского округа, а также в среднем по округу – с 8.00 до 9.00 ч.

Вечерний "час пик" на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" приходится с 17.00 до 18.00 ч, на остальных автомобильных дорогах и УДС Одинцовского городского округа он более сглажен и растянут, но в среднем по округу находится в промежутке с 18.00 до 19.00 ч.

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

В Одинцовском городском округе 65 маршрутов автобусов регулярных пассажирских перевозок, на которых работают автобусы большого, среднего и малого классов.

ОПАТ передвигается по автомобильным дорогам и УДС населенных пунктов в общем потоке ТС и реже – по выделенным полосам согласно расписанию по установленным маршрутам практически без задержек.

Выделенные полосы для движения ОПАТ организованы на следующих участках УДС (рисунок 1.9.1):

- М-1 "Беларусь",
- ул. Кутузовская (г. Одинцово),
- ул. Свободы (г. Одинцово),
- ул. Чистяковой (г. Одинцово),
- ул. Пролетарская (г. Звенигород).

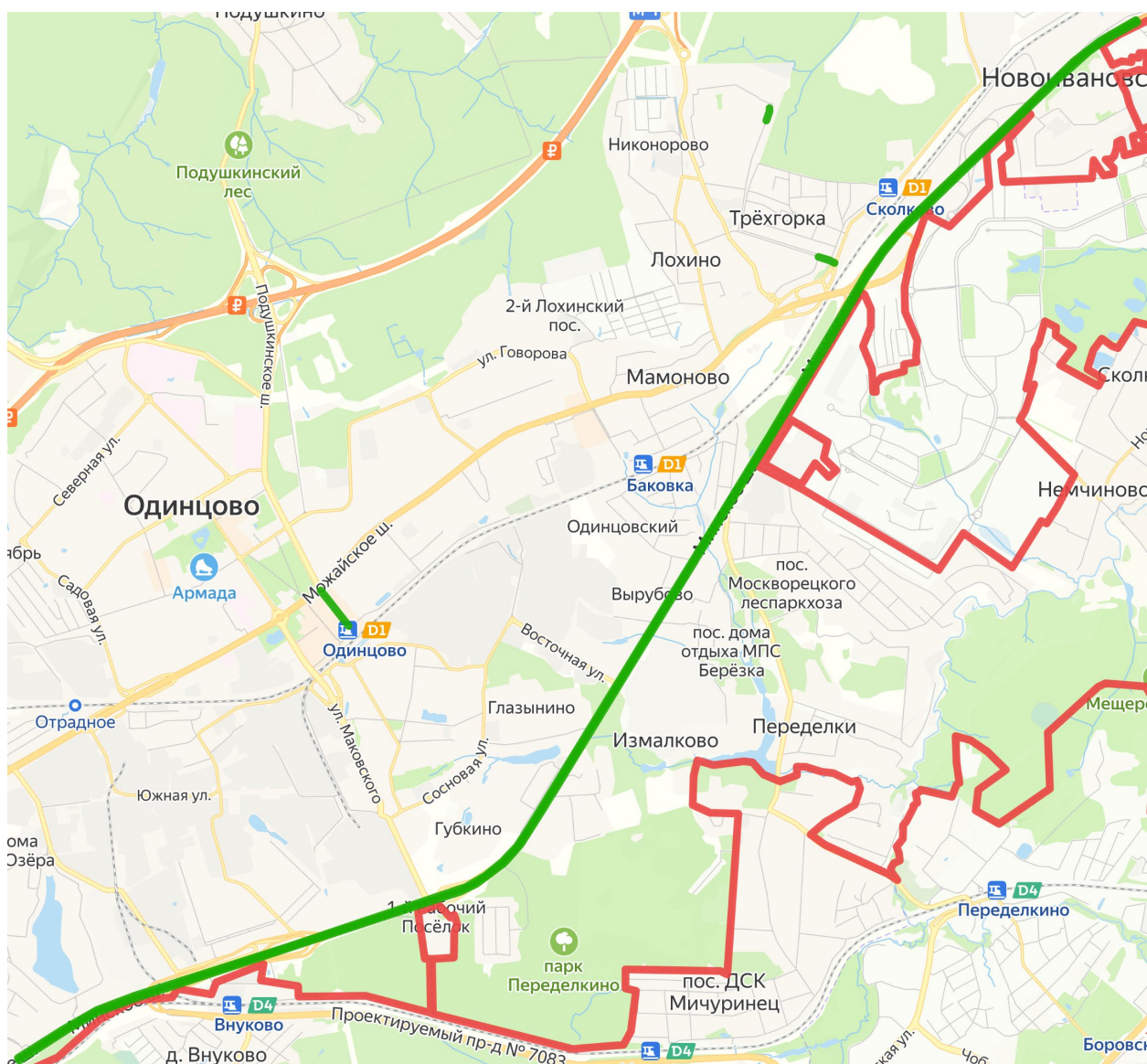


Рисунок 1.9.1 – Схема расположения выделенных полос для движения ОПАТ

Средняя скорость сообщения ОПАТ в Одинцовском городском округе определялась и рассчитывалась по результатам натурных обследований и составляет 35-50 км/ч (в зависимости от маршрута).

Задержки в движении ОПАТ наблюдаются только в утренние и вечерние "часы пик" на перекрестках Можайского шоссе в г. Одинцово.

- Так в вечерний "час пик" на участках Можайского шоссе г. Одинцово:
- средняя задержка ОПАТ в движении – 1,17 мин./км (в среднем по Можайскому шоссе – 0,27 мин./км);
 - временной индекс, выражающий удельные потери времени ОПАТ на единицу времени движения ОПАТ, – 1,5 (в среднем по Можайскому шоссе – 1,25);
 - уровень обслуживания дорожного движения, представляющий собой показатель, выражающий отношение средней скорости движения ОПАТ к скорости ОПАТ в условиях свободного движения – С (0,67) (в среднем по Можайскому шоссе – В (0,79)).

В остальное время суток задержек в движении ОПАТ в Одинцовском городском округе не наблюдается.

Следовательно, можно сделать вывод об отсутствии целесообразности в проведении каких-либо специальных мероприятий по обеспечению приоритета в движении маршрутных ТС.

1.10 Основные показатели состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий за последние три года, предшествующих дате начала разработки КСОДД

Основной проблемой автомобильного транспорта является проблема аварийности, которая в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном ДД, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения БДД и крайне низкой дисциплиной участников ДД.

Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами:

- постоянно возрастающей мобильностью населения;
- увеличением парка личных ТС;
- низкой долей перевозок общественным транспортом и увеличением перевозок личным транспортом;
- нарастающей диспропорцией между увеличением количества ТС и протяженностью УДС, зачастую не рассчитанной на современные транспортные потоки.

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

Анализ распределения ДТП на УДС проводят с целью:

- 1) выявления МК ДТП;
- 2) изучения условий и причин возникновения МК ДТП, а также отдельных ДТП, в местах совершения которых выявлены недостатки транспортно-эксплуатационного состояния УДС;

3) назначения мероприятий по ликвидации МК ДТП и профилактике возникновения ДТП из-за недостатков транспортно-эксплуатационного состояния УДС.

В 2024 г. в Московской области (рисунок 1.10.1) зарегистрировано 3931 ДТП, в которых 649 человек погибло и 4434 получило ранения. По сравнению с предыдущим 2023 годом в 2024 году в области наблюдается незначительная, но положительная динамика, а именно: уменьшение количества ДТП на 0,6 % (с 3957 до 3931 человека), уменьшение количества погибших на 2,2 % (с 664 до 649 человек) и уменьшение количества раненых на 1,9 % (с 4521 до 4434 человек). В целом необходимо отметить, что в Московской области последние 5 лет состояние с БДД постепенно улучшается.

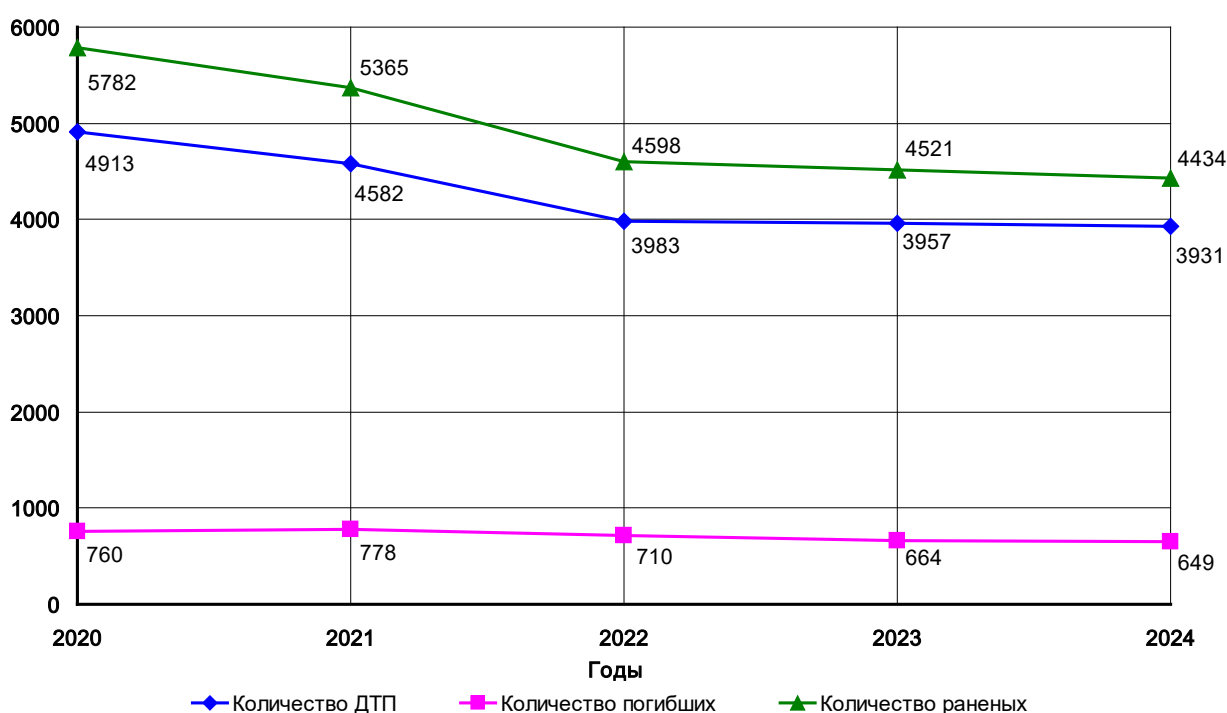


Рисунок 1.10.1 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Московской области

На территории Одинцовского городского округа в 2024 г. зарегистрировано 183 ДТП (рисунок 1.10.2), в которых 37 человек погибло и 198 человек получило ранения. По сравнению с 2023 г. количество ДТП в 2024 г. уменьшилось на 11,1 % (с 206 до 183 ДТП), количество раненых уменьшилось на 18,5 % (с 243 до 198 человек), а количество погибших увеличилось на 76,1 % (с 21 до 37 человек).

Число погибших в ДТП на 100 тыс. населения в 2024 г. составило 7,67 чел. / 100 тыс. чел.

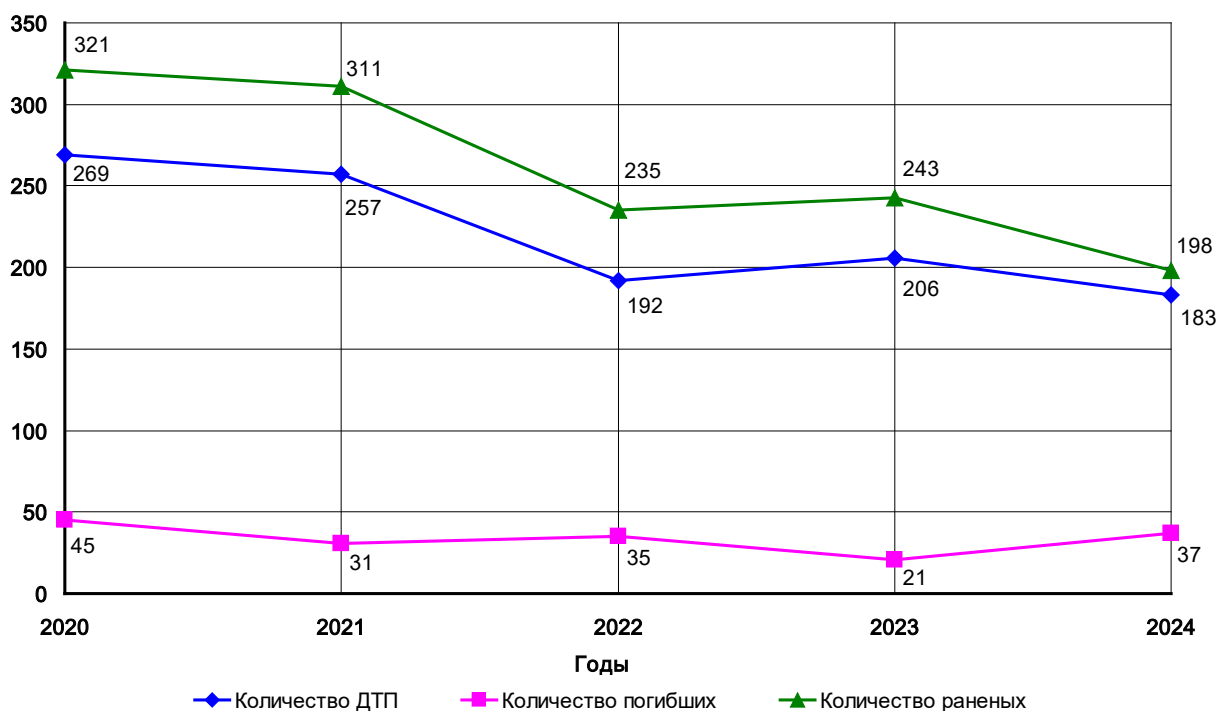


Рисунок 1.10.2 – Общее количество ДТП, погибших и раненых в них людей в Одинцовском городском округе

С участием пешеходов в 2024 г. (рисунок 1.10.3) произошло 31,1 % ДТП (57 из 183 ДТП), в которых 46 человек получило ранения (23,2 % от общего количества раненых в ДТП) и 12 пешеходов погибло (32,4 % от общего количества погибших в ДТП). В 2024 г., по сравнению с предыдущим 2023 годом, отмечается уменьшение количества таких ДТП на 14,9 % (с 67 до 57 ДТП), уменьшение количества раненых на 23,3 % (с 60 до 46 человек) и увеличение количества погибших на 20,0 % (с 10 до 12 человек). Такие ДТП характеризуются наименьшим количеством пострадавших на одно ДТП.

По вине пешеходов в 2024 г. (рисунок 1.10.4) произошло 13,6 % ДТП (25 из 183 ДТП) или 43,8 % от количества ДТП, произошедших с участием пешеходов. В этих ДТП 19 человек получило ранения (9,5 % от общего количества раненых в ДТП) и 7 человек погибло (18,9 % от общего количества погибших в ДТП). По сравнению с 2023 годом в 2024 г. отмечается увеличение количества таких ДТП на 25 % (с 20 до 25 ДТП), увеличение количества раненых на 5,5 % (с 18 до 19 человек) и резкое увеличение количества погибших людей на 75 % (с 4 до 7 человек). Такие ДТП также характеризуются наименьшим количеством пострадавших на одно ДТП.

С участием велосипедистов в 2024 г. (рисунок 1.10.5) произошло 3,2 % ДТП (6 из 183 ДТП), в которых 5 велосипедистов получило ранения (2,5 % от общего количества раненых в ДТП) и 1 велосипедист погиб (2,7 % от общего количества погибших в ДТП). В 2024 г., по сравнению с предыдущим 2023 годом, отмечается увеличение количества таких ДТП в 2 раза (с 3 до 6 ДТП), увеличение количества раненых на 66,6 % (с 3 до 5 человек) и увеличение количества погибших с 0 до 1 человека.

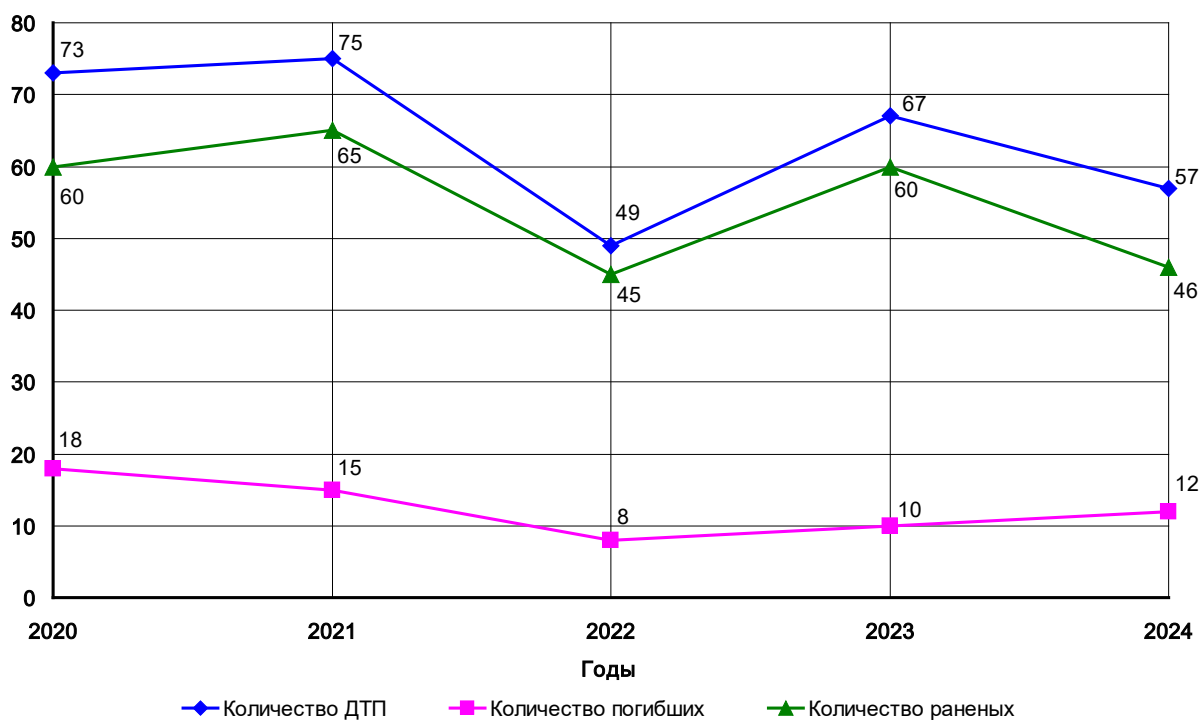


Рисунок 1.10.3 – Количество ДТП с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

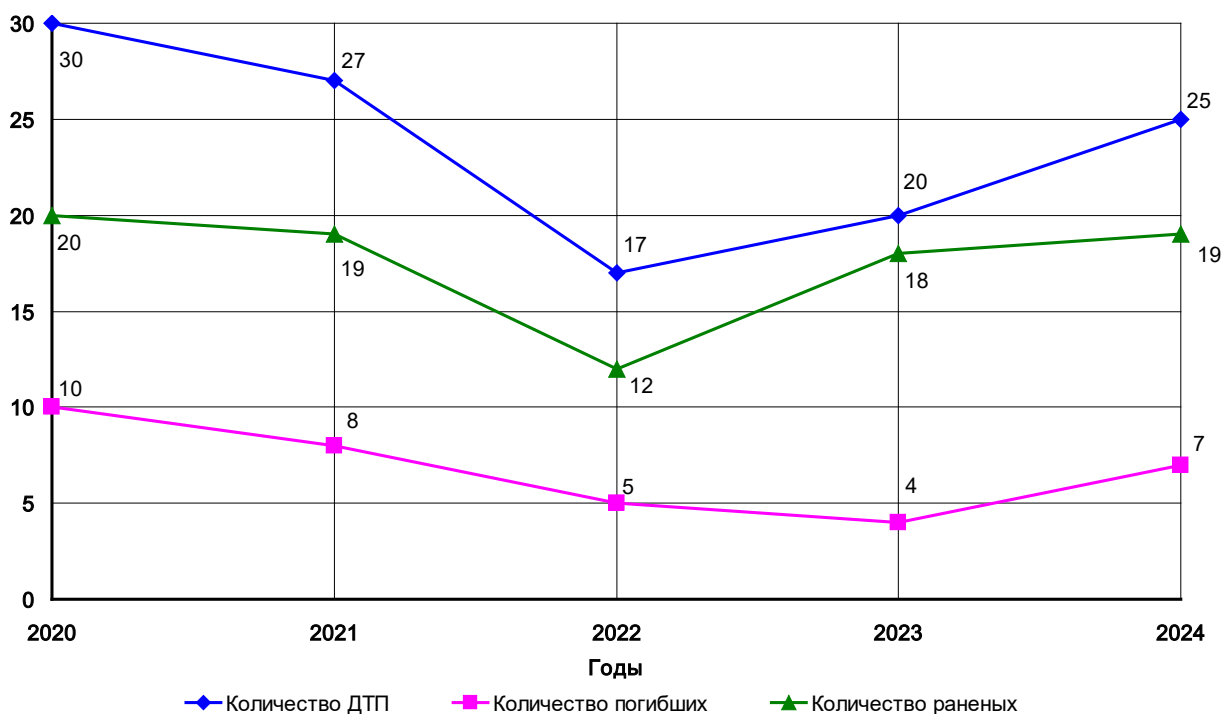


Рисунок 1.10.4 – Количество ДТП по вине пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

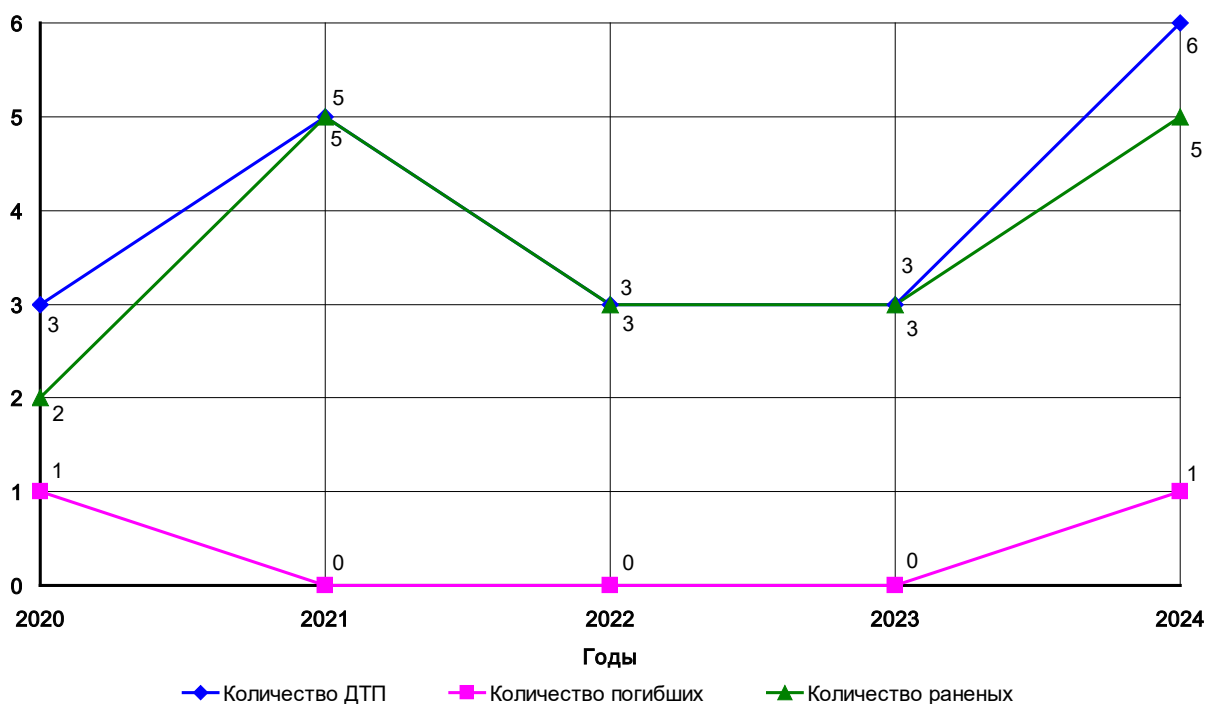


Рисунок 1.10.5 – Количество ДТП с участием велосипедистов, количество погибших и раненых в них людей

С участием детей-пешеходов в 2024 г. (рисунок 1.10.6) произошло 9 ДТП (4,9 % от общего количества ДТП), в которых 8 детей получило ранения (4,0 % от общего количества раненых в ДТП людей) и 1 ребенок погиб (2,7 % от общего количества погибших в ДТП людей). По сравнению с предыдущим 2023 г. количество таких ДТП в 2024 г. увеличилось на 12,5 % (с 8 до 9 ДТП), количество раненых детей осталось на одном уровне (8 человек) количество погибших увеличилось с 0 до 1 ребенка.

По вине детей-пешеходов в 2024 г. (рисунок 1.10.7) произошло 6 ДТП (3,2 % от общего количества ДТП и 66,6 % от количества ДТП с участием детей-пешеходов), в которых 5 детей получило ранения (2,5 % от общего количества раненых в ДТП людей) и один ребенок погиб (2,7 % от общего количества погибших в ДТП людей). По сравнению с предыдущим 2023 годом отмечается увеличение количества таких ДТП в 2 раза (с 3 до 6 ДТП), увеличение количества раненых детей на 66,6 % (с 3 до 5 человек) и увеличение количества погибших детей с 0 до 1 ребенка. Количество погибших в таких ДТП детей на протяжении предпоследних 4 лет (с 2020 по 2023 годы) было неизменно и равно нулю, а количество раненых было равно количеству самих ДТП, т. е. в каждом ДТП получал ранения 1 человек и ни один ребенок не погибал.

С участием детей-велосипедистов в 2024 г. (рисунок 1.10.8) произошло 2 ДТП (1,0 % от общего количества ДТП), в которых 2 ребенка получило ранения (1,0 % от общего количества раненых в ДТП людей) и ни один ребенок не погиб. По сравнению с предыдущим 2023 г. количество таких ДТП в 2024 г. увеличилось на 100 % (с 1 до 2 ДТП), количество раненых детей также увеличилось на 100 % (с 1 до 2 человек), а количество погибших

в таких ДТП детей на протяжении последних 5 лет остается неизменным и равным нулю.

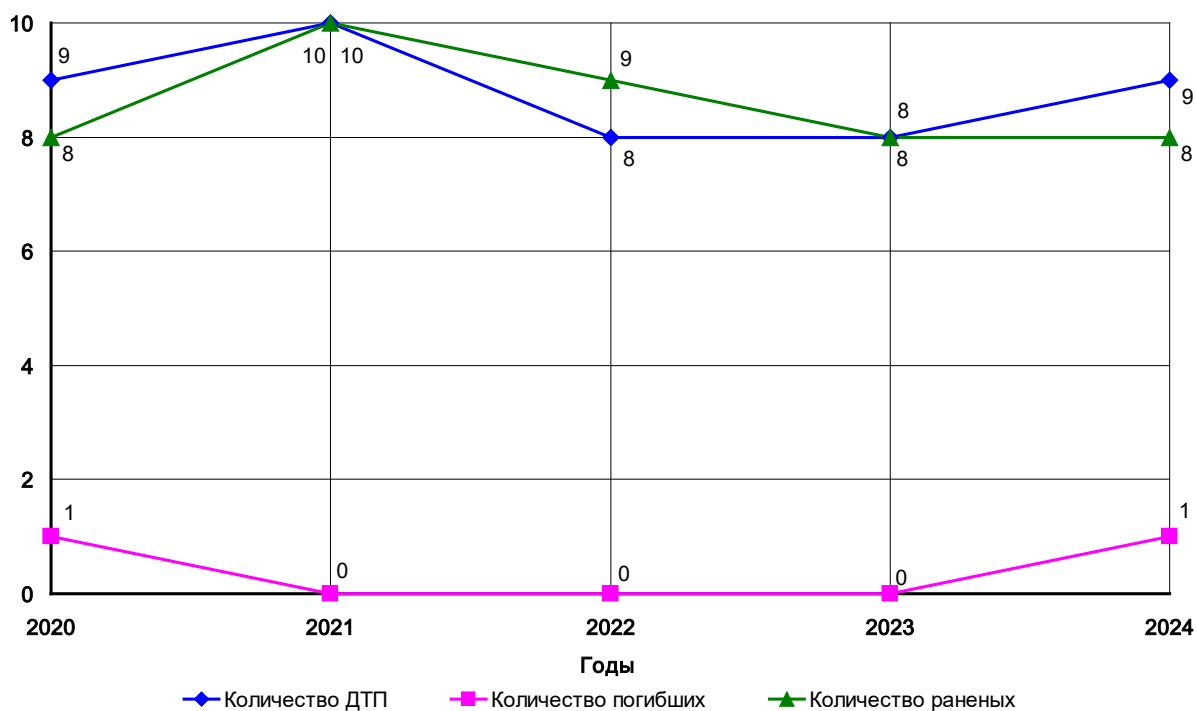


Рисунок 1.10.6 – Количество ДТП с участием детей-пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

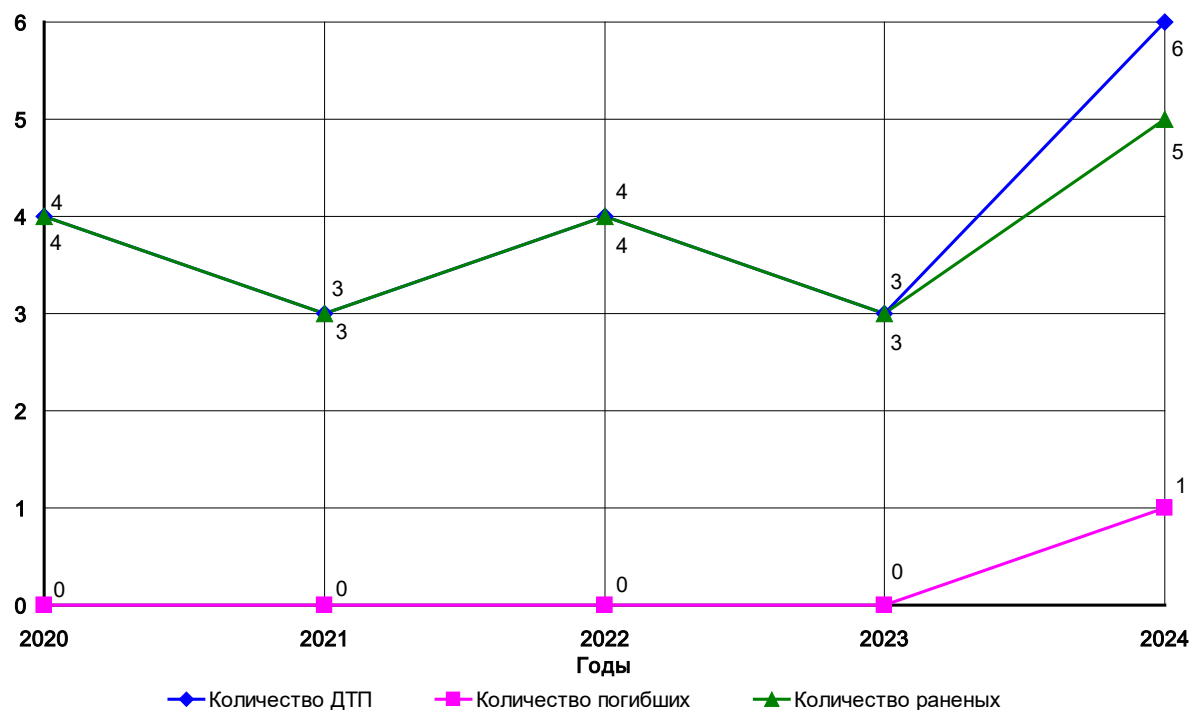


Рисунок 1.10.7 – Количество ДТП по вине детей-пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

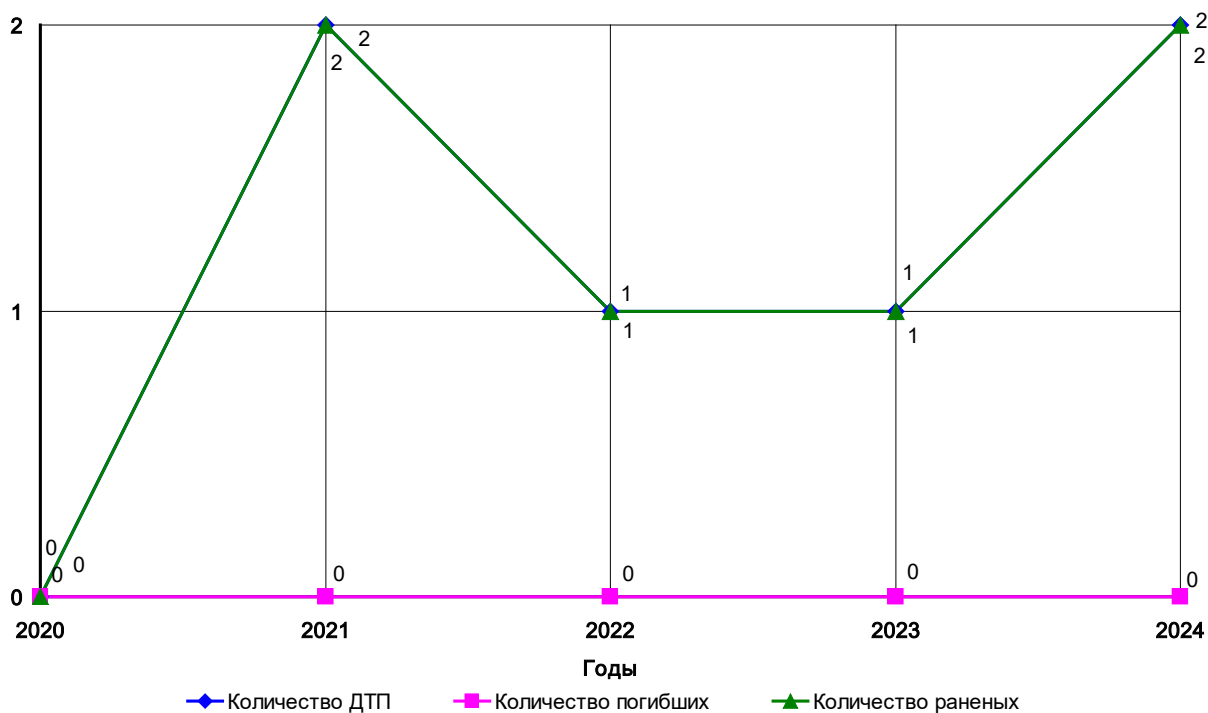


Рисунок 1.10.8 – Количество ДТП с участием детей-велосипедистов, количество погибших и раненых в них людей

По вине водителей ТС, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, в 2024 г. (рисунок 1.10.9) произошло 7 ДТП (3,8 % от общего количества ДТП), в которых 6 человек погибло (16,2 % от общего количества погибших) и 7 человек получило ранения (3,5 % от общего количества раненых в ДТП). По сравнению с предыдущим 2023 г. в 2024 г. наблюдается уменьшение количества таких ДТП на 46,1 % (с 13 до 7 ДТП), уменьшение количества раненых на 56,2 % (с 16 до 7 человек) и резкое увеличение количества погибших людей в таких ДТП в 3 раза (с 2 до 6 человек). Необходимо отметить, что такие ДТП характеризуются достаточно большим количеством пострадавших на одно ДТП (7 раненых и 6 погибших на 7 ДТП в 2024 г.).

По вине молодых водителей ТС в 2024 г. (рисунок 1.10.10) произошло 11 ДТП (6,0 % от общего количества ДТП), в которых 12 человек получило ранения (6,0 % от общего количества раненых) и 3 человека погибло (8,1 % от общего количества погибших). По сравнению с предыдущим 2023 годом количество таких ДТП уменьшилось на 21,4% (с 14 до 11 ДТП), количество раненых уменьшилось на 40 % (с 20 до 12 человек), а количество погибших увеличилось в 3 раза (с 1 до 3 человек). В целом на протяжении последних 5 лет показатели аварийности по вине молодых водителей ТС остаются практически на неизменном уровне.

В населенных пунктах в 2024 г. (рисунок 1.10.11) произошло 50,2 % ДТП (92 из 183 ДТП), в которых 95 человек получило ранения (47,9 % от общего количества раненых в ДТП) и 14 человек погибло (37,8 % от общего количества погибших в ДТП). В 2024 г., по сравнению с предыдущим 2023 годом, отмечается уменьшение количества таких ДТП на 12,3 % (со 105

до 92 ДТП), уменьшение количества раненых на 12,0 % (со 108 до 95 человек) и увеличение количества погибших на 75,0 % (с 8 до 14 человек).



Рисунок 1.10.9 – Количество ДТП, погибших и раненых в них людей по вине водителей ТС, находящихся в нетрезвом состоянии

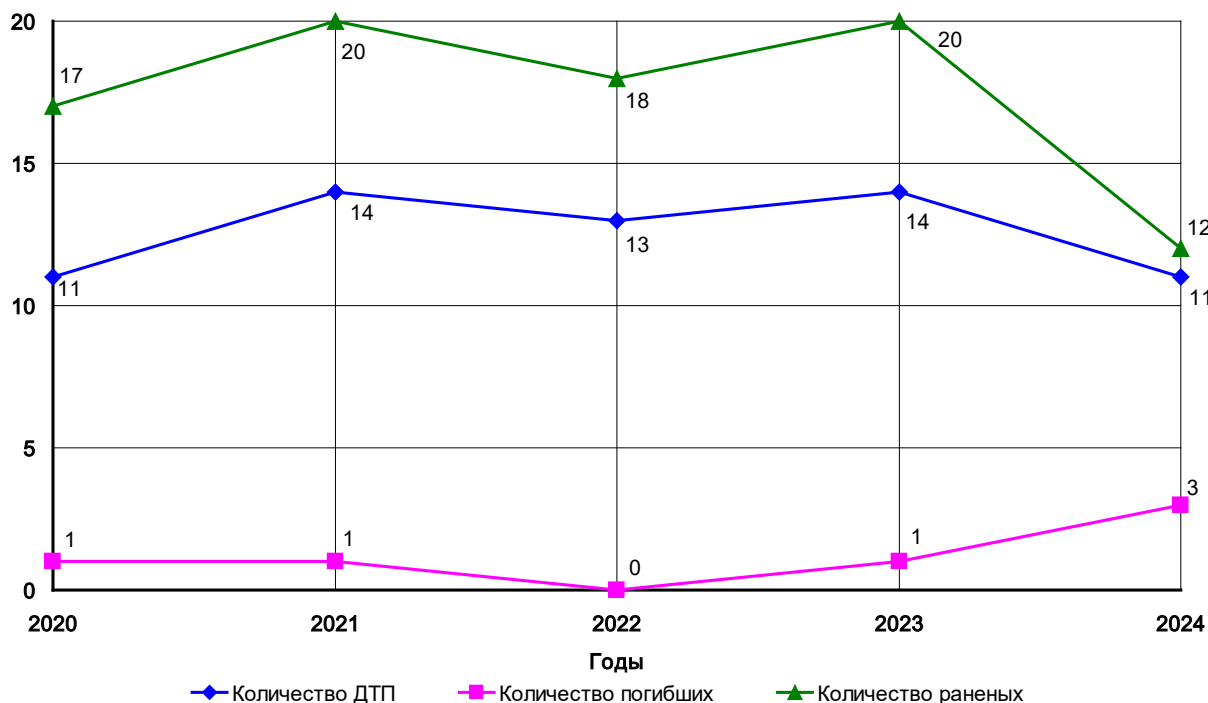


Рисунок 1.10.10 – Количество ДТП по вине молодых водителей ТС, количество погибших и раненых в них людей

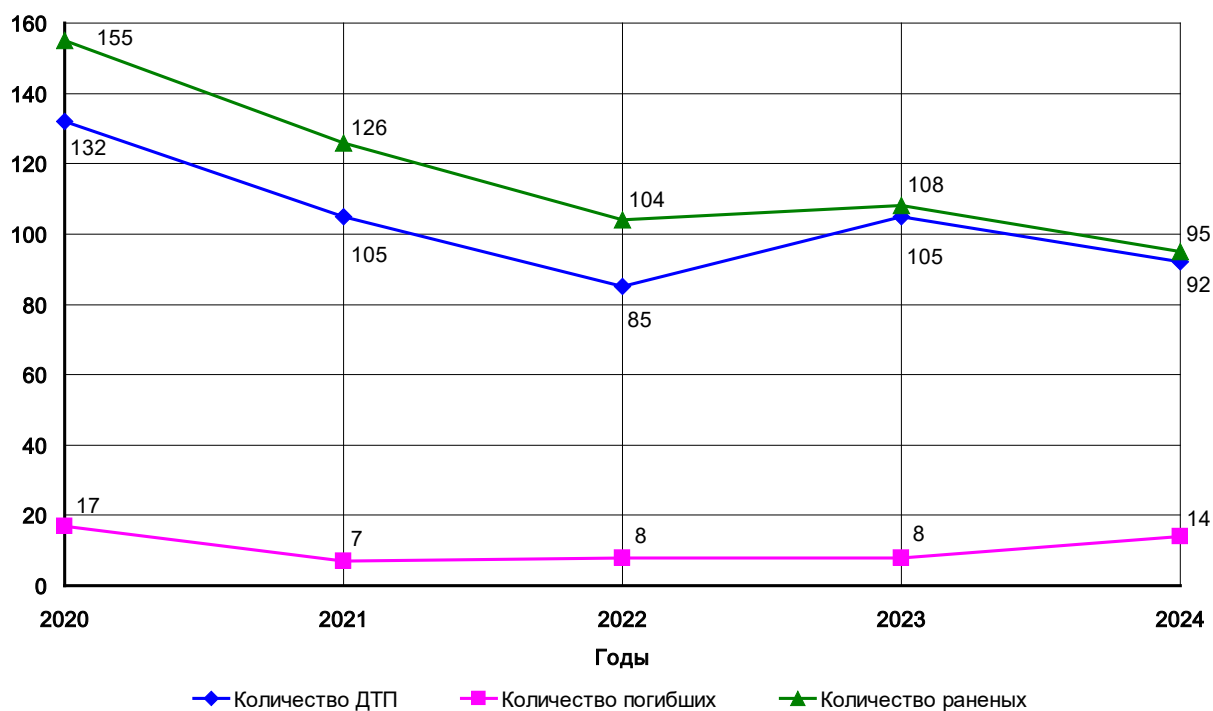


Рисунок 1.10.11 – Количество ДТП, произошедших в населенных пунктах, количество погибших и раненых в них людей

В 2024 г. зарегистрировано 43 ДТП (23,4 % от общего их количества), которым сопутствовали, так называемые, неудовлетворительные дорожные условия (рисунок 1.10.12). В таких ДТП 36 человек получило ранения (18,1 % от общего количества раненых в ДТП людей) и 12 человек погибло (32,4 % от общего количества погибших в ДТП людей). Последние 3 года достаточно высок процент таких ДТП в общем их количестве. По сравнению с предыдущим 2023 годом количество таких ДТП уменьшилось на 14,0 % (с 50 до 43 ДТП), количество раненых уменьшилось на 30,1 % (с 53 до 36 человек), а количество погибших увеличилось на 20,0 % (с 10 до 12 ДТП).

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дорог, сопутствующие возникновению ДТП:

- отсутствие, неправильное применение или плохая видимость ТСОДД;
- дефекты дорожного покрытия;
- недостаточное искусственное освещение.

В 2024 г. на пешеходных переходах с участием пешеходов (рисунок 1.10.13) произошло 19 ДТП (10,34 % от общего количества ДТП), в которых 17 человек получило ранения (8,5 % от общего количества раненых в ДТП) и 2 человека погибло (5,4 % от общего количества погибших в ДТП). По сравнению с предыдущим 2023 годом количество таких ДТП уменьшилось на 17,3 % (с 23 до 19 ДТП), количество раненых уменьшилось на 19,0 % (с 21 до 17 человек), количество погибших уменьшилось на 33,3 % (с 3 до 2 человек).

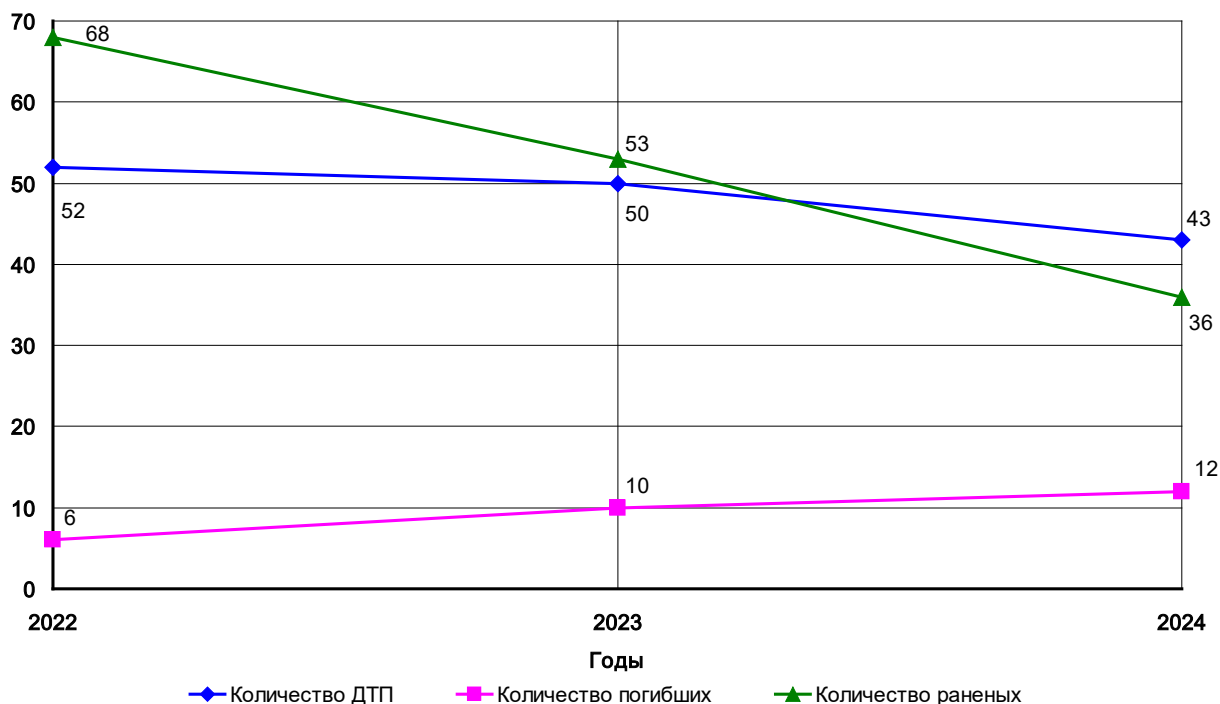


Рисунок 1.10.12 – Количество ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, количество погибших и раненых в них людей

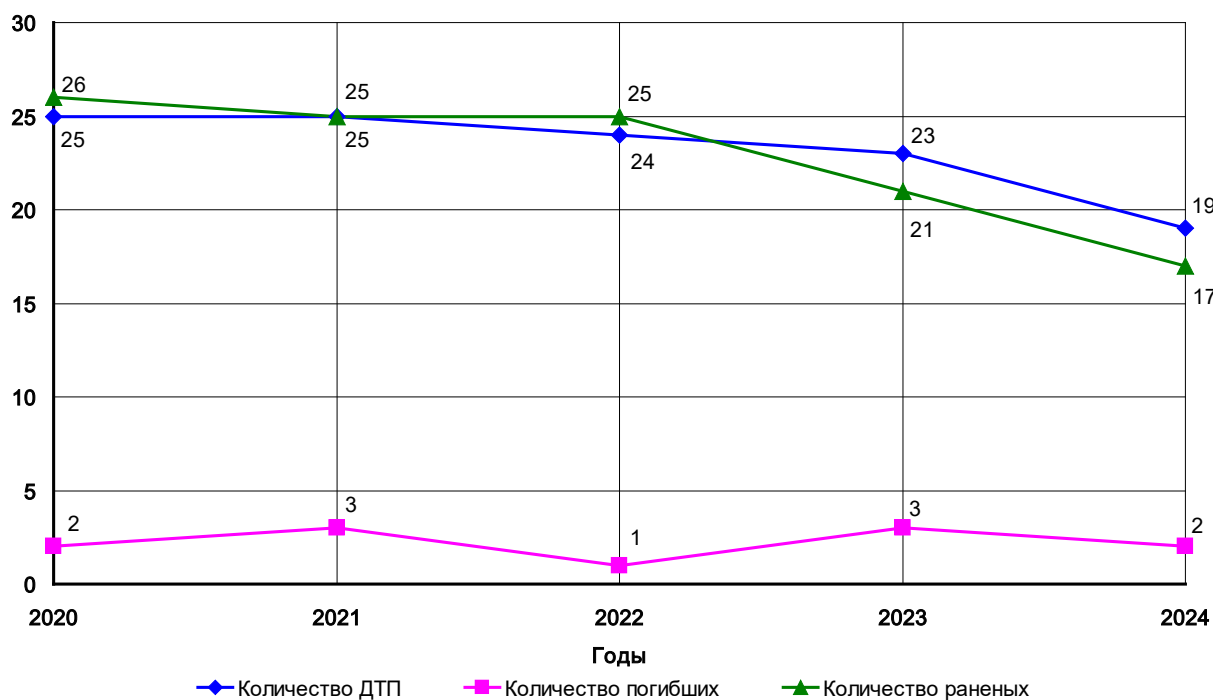


Рисунок 1.10.13 – Количество ДТП, произошедших на пешеходных переходах с участием пешеходов, количество погибших и раненых в них людей

В 2024 г. на пешеходных переходах с участием пешеходов и по их вине (рисунок 1.10.14) произошло 3 ДТП (1,6 % от общего количества ДТП и 15,7 % от количества ДТП, произошедших на пешеходных переходах с

участием пешеходов), в которых 2 человека получило ранения (1,0 % от общего количества раненых в ДТП) и 1 человек погиб (2,7 % от общего количества погибших в ДТП). По сравнению с предыдущим 2023 годом количество таких ДТП увеличилось в 3 раза (с 1 до 3 ДТП), количество раненых увеличилось в 2 раза (с 1 до 2 человек), количество погибших увеличилось с 0 до 1 человека.

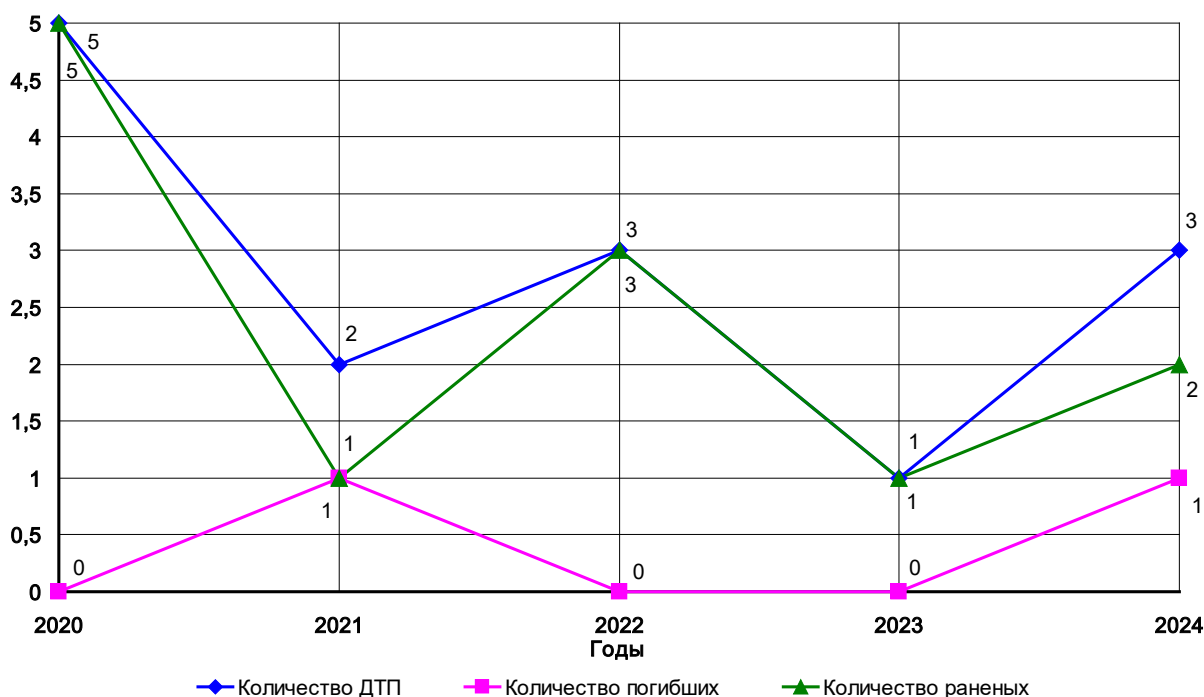


Рисунок 1.10.14 – Количество ДТП, произошедших на пешеходных переходах с участием пешеходов и по их вине, количество погибших и раненых в них людей

Анализ распределения ДТП по месяцам года в 2024 г. (рисунок 1.10.15) показывает, что наибольшее количество ДТП происходит в теплое время года. Наиболее аварийными месяцами года являются: июнь (22 ДТП или 12,0 % от общего количества ДТП), апрель, август и октябрь (по 20 ДТП или по 10,8 % от общего количества ДТП), а наименее аварийными – март (4 ДТП или 2,1 % от общего количества ДТП) и февраль (9 ДТП или 4,9 % от общего количества ДТП).

Анализ распределения ДТП по дням недели в 2024 г. (рисунок 1.10.16) показывает, что наибольшее их количество (32 ДТП или 17,4 % от общего количества ДТП) произошло в четверг, а наименьшее количество ДТП (17 ДТП или 9,2 % от общего количества ДТП) – в пятницу. В остальные дни недели количество ДТП распределено более-менее равномерно (25 – 29 ДТП).

Анализ распределения ДТП по времени суток в 2024 г. (рисунок 1.10.17) показывает ярко выраженный пик, соответствующий времени с 16 до 17 ч. В это время произошло 19 ДТП (10,3 % от общего

количества ДТП). Наименьшее количество ДТП происходит в ночное время суток.

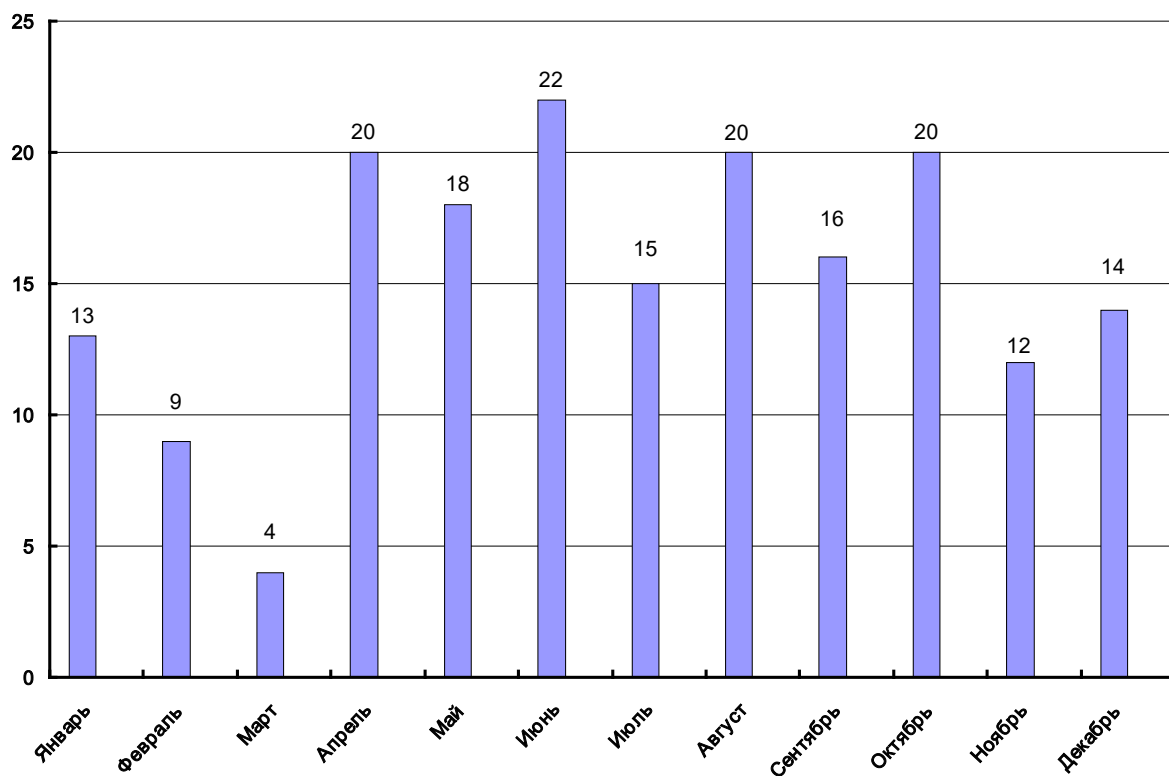


Рисунок 1.10.15 – Распределение ДТП по месяцам года

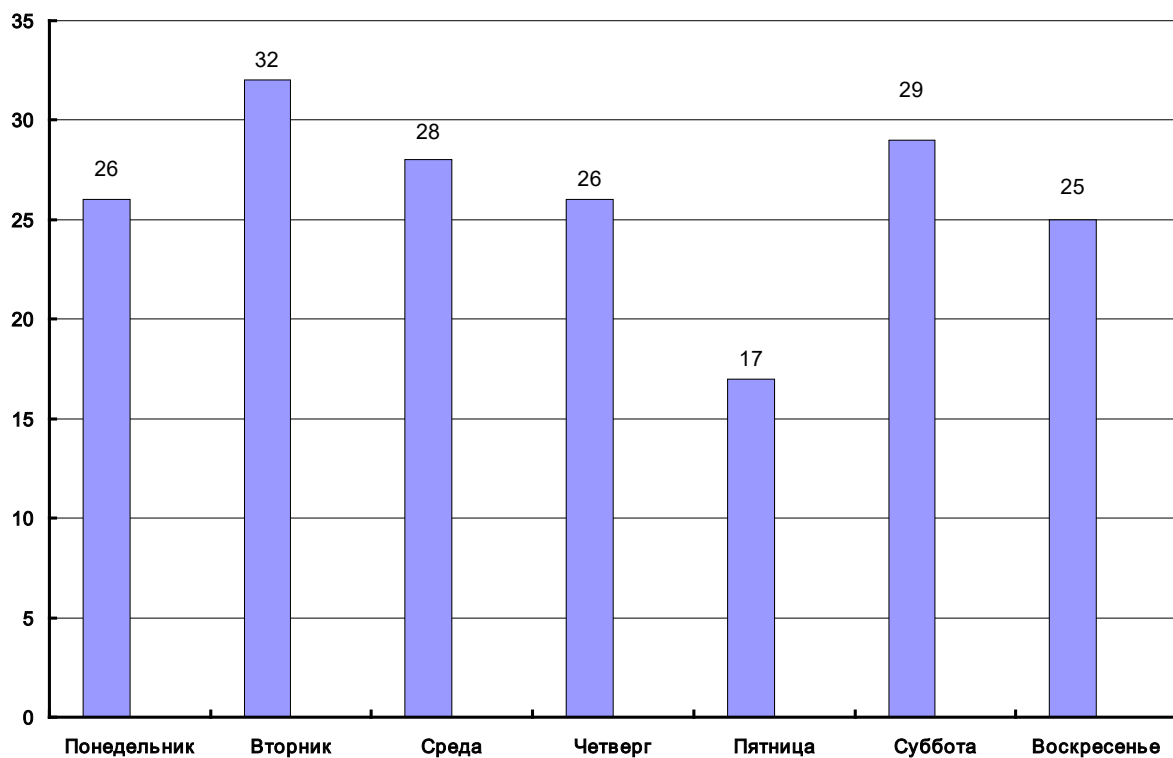


Рисунок 1.10.16 – Распределение ДТП по дням недели

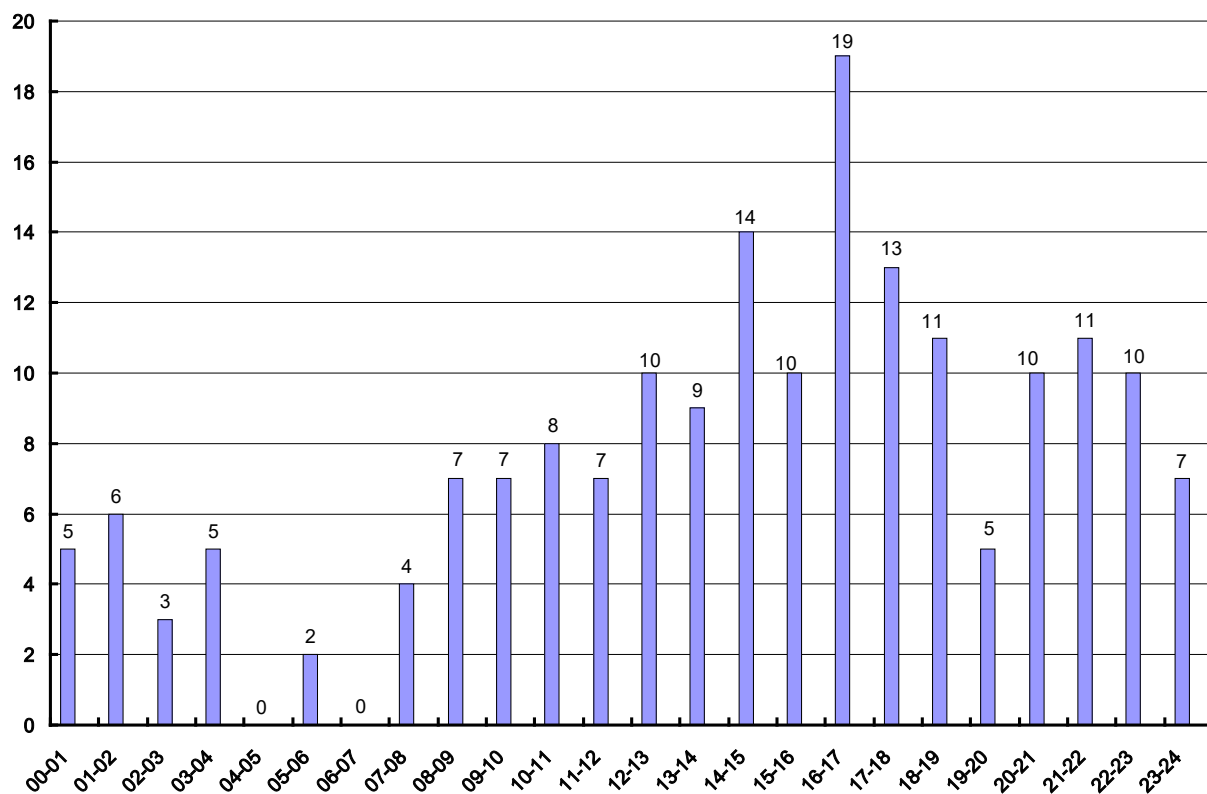


Рисунок 1.10.17 – Распределение ДТП по времени суток

Анализ распределения ДТП по видам в 2024 г. (рисунок 1.10.18) показывает, что самым распространенным видом ДТП является столкновение ТС (84 ДТП или 45,9 % от общего количества ДТП), затем идет наезд на пешехода (55 ДТП или 30,0 %). Два этих вида вместе составляют 75,9 % от общего количества ДТП. На долю остальных видов ДТП приходится 24,1 % ДТП.

Социальный риск ДТП (число погибших в ДТП на 100 тыс. населения) за последние 5 лет представлен на рисунке 1.10.19.

Транспортный риск ДТП (число погибших в ДТП на 10 тыс. ТС) в 2024 г составил 1,827 чел. / 10 тыс. ТС.

Карты-схемы расположения мест совершения ДТП в Одинцовском городском округе в 2022-2024 гг. представлены на рисунках 1.10.20-1.10.22.

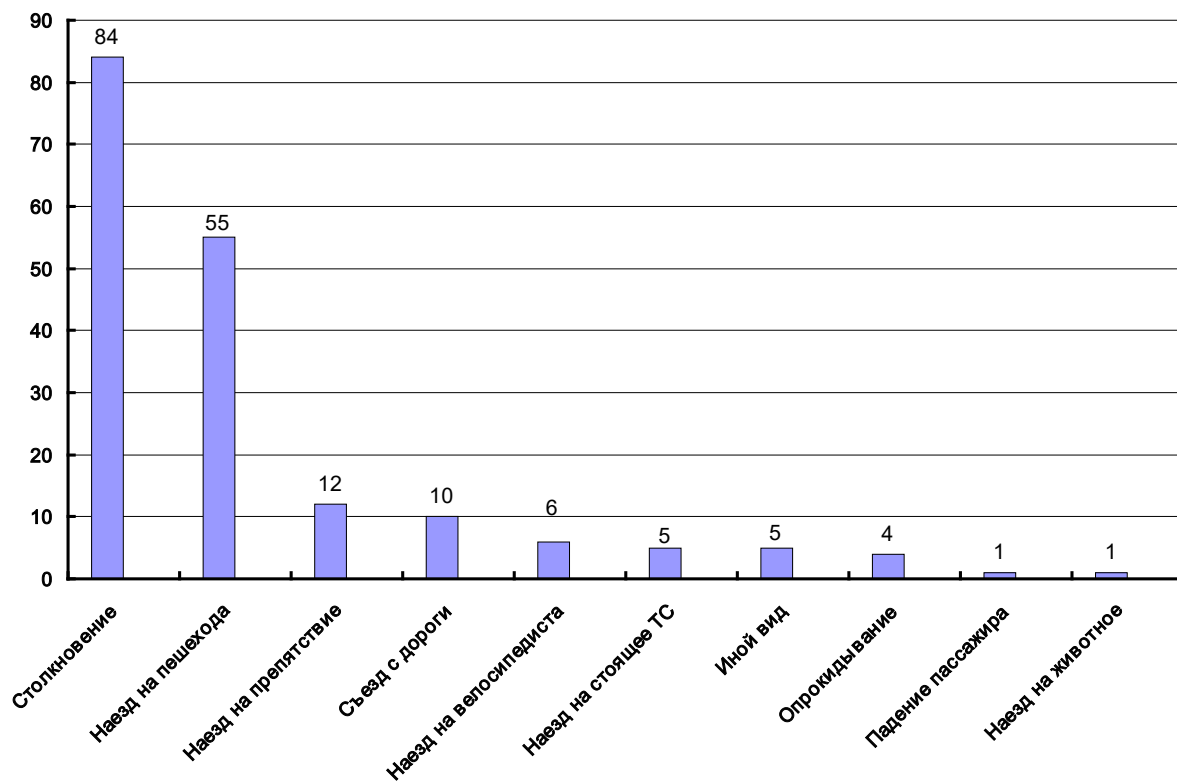


Рисунок 1.10.18 – Распределение ДТП по видам

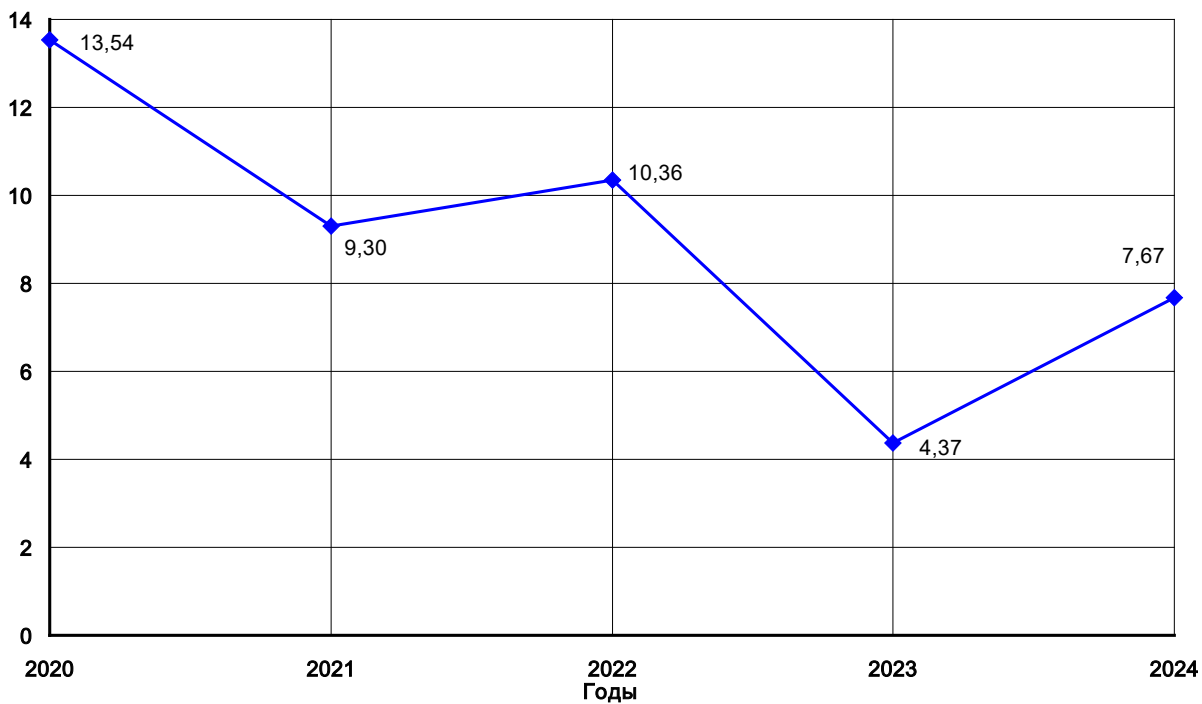


Рисунок 1.10.19 – Социальный риск ДТП

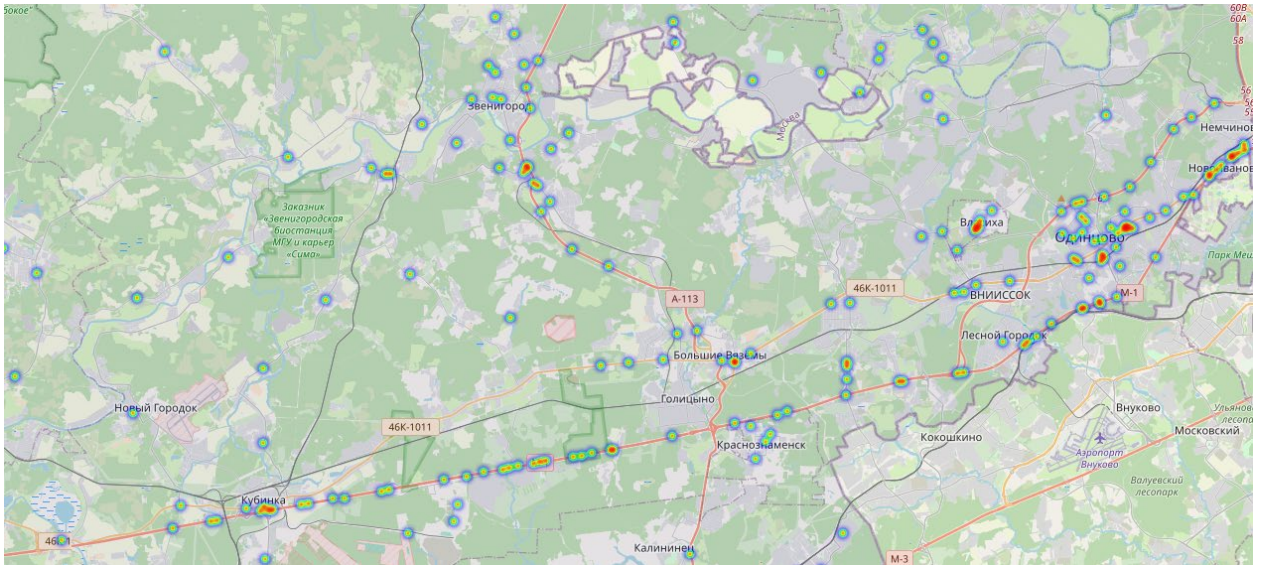


Рисунок 1.10.20 – Карта-схема расположения мест совершения ДТП в Одинцовском городском округе в 2022 г.

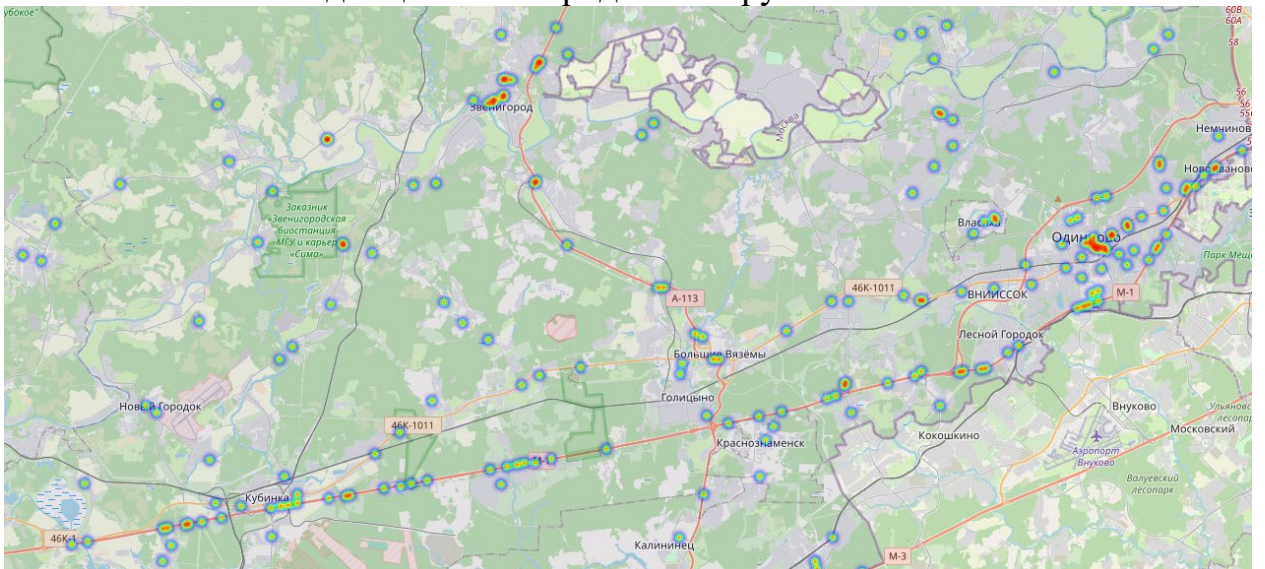


Рисунок 1.10.21 – Карта-схема расположения мест совершения ДТП в Одинцовском городском округе в 2023 г.

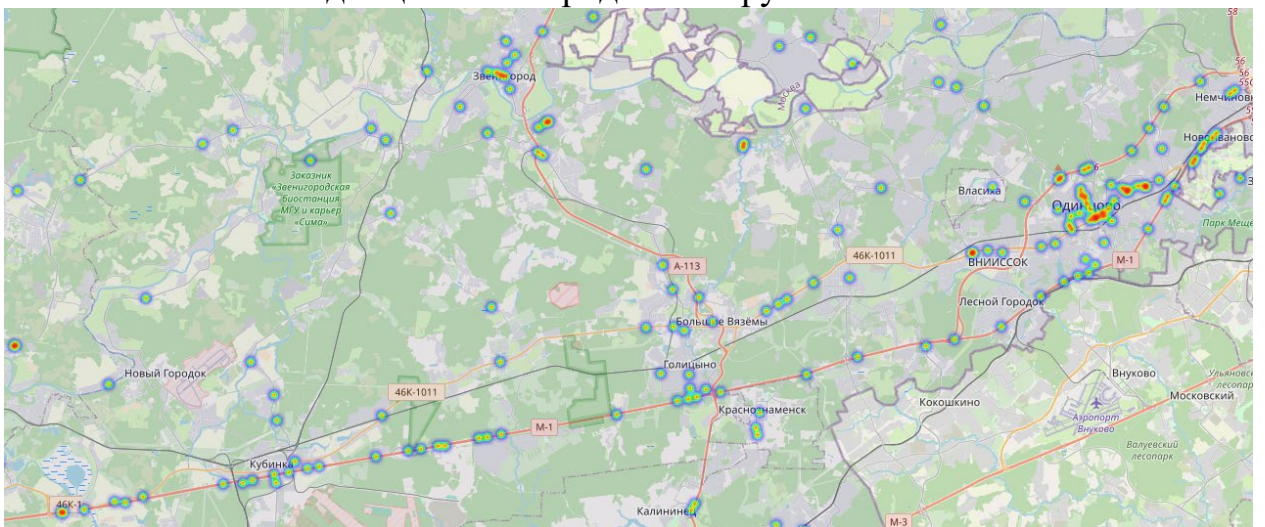


Рисунок 1.10.22 – Карта-схема расположения мест совершения ДТП в Одинцовском городском округе в 2024 г.

В 2024 году на территории Одинцовского городского округа Московской области зарегистрировано 4 МК ДТП:

1. Автомобильная дорога М-1 "Беларусь" Москва – граница с Республикой Беларусь (основное направление), 73 км (55.556172, 36.548039) (нерегулируемый перекресток неравнозначных дорог).

На данном пересечении (рисунок 1.10.23) в 2024 году произошло 3 ДТП – 3 столкновения ТС, в которых 3 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

Нарушения ПДД (количество нарушений):

- несоблюдение очередности проезда (1),
- неправильный выбор дистанции (1),
- невыполнение требований обеспечения безопасности при начале движения (1).

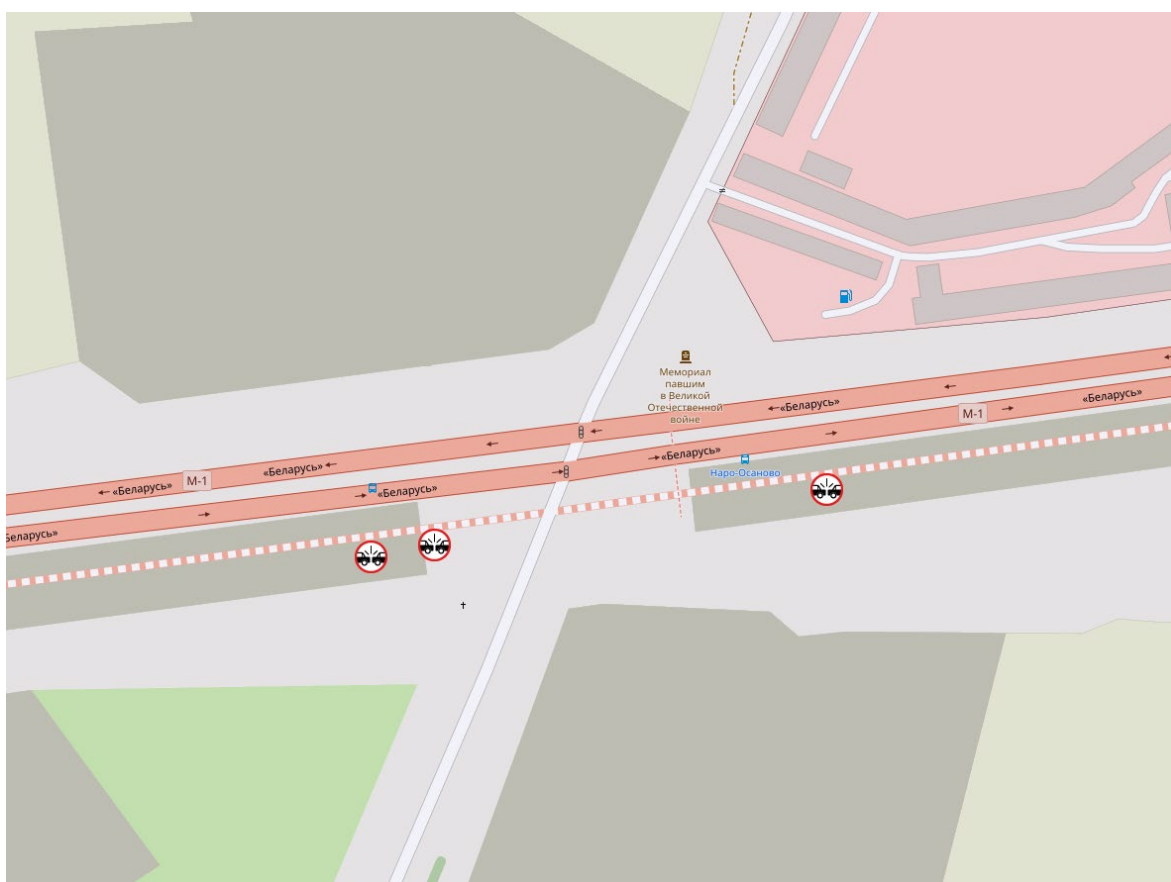


Рисунок 1.10.23 – МК ДТП на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" (основное направление), 73 км

2. Пересечение автомобильной дороги 46К-1320 ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка, 7 км с автомобильной дорогой 46Н-07159 Шихово – Шарапово – Кубинка (55.703962, 36.775075) (нерегулируемый перекресток неравнозначных дорог).

На данном пересечении (рисунок 1.10.24) в 2024 году произошло 3 ДТП – 3 столкновения ТС, в которых 4 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

Нарушения ПДД (количество нарушений): несоблюдение очередности проезда (3).

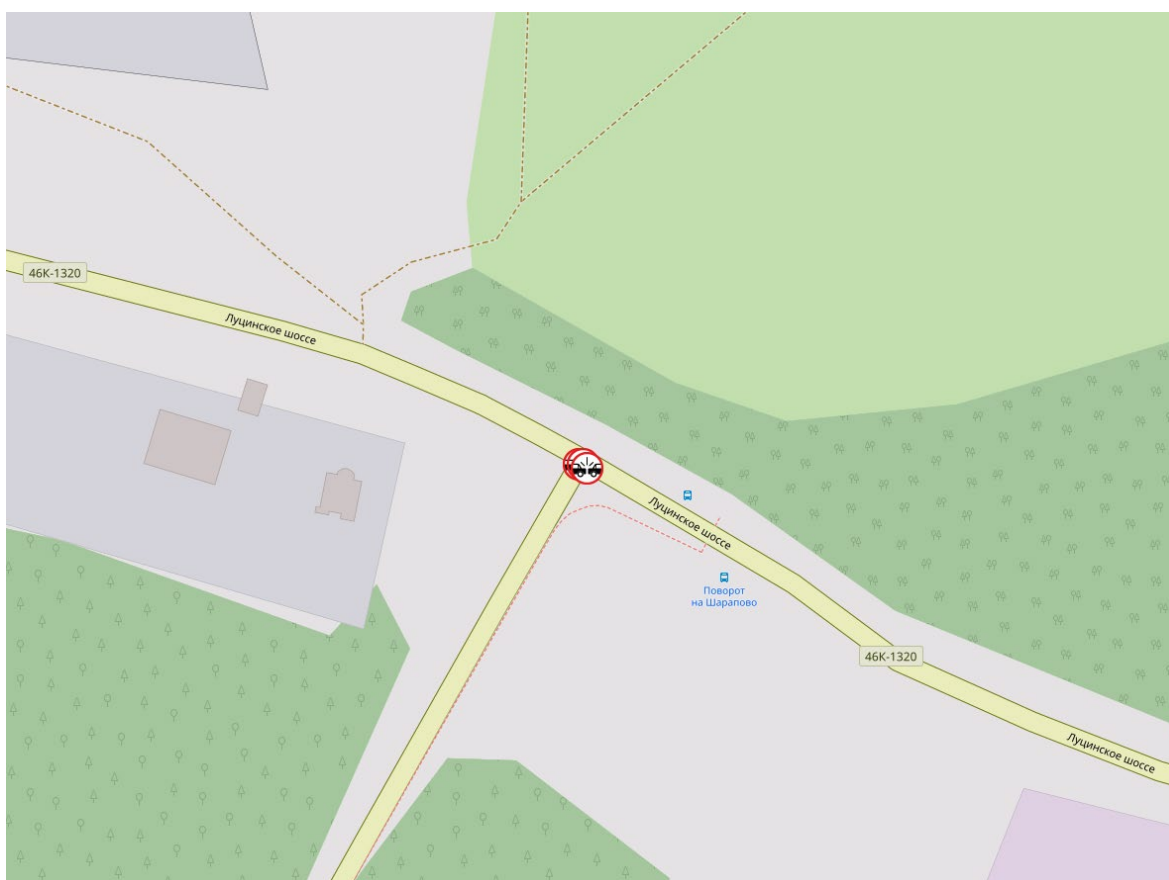


Рисунок 1.10.24 – МК ДТП на автомобильной дороге ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка, 7 км

3. Автомобильная дорога М-1 "Беларусь" Москва – граница с Республикой Беларусь (основное направление), 26 км (55.650127, 37.260455) (нерегулируемый железнодорожный переезд).

На данном пересечении (рисунок 1.10.25) в 2024 году произошло 3 ДТП – 3 столкновения ТС, в которых 3 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

Нарушения ПДД (количество нарушений): неправильный выбор дистанции (3).

Кроме этого, на данном перекрестке:

- в 2022 году (рисунок 1.10.26) произошло 2 ДТП – 2 столкновения ТС, в которых 3 человека получило ранения и ни один человек не погиб;

- в 2023 году (рисунок 1.10.27) произошло 2 ДТП – 2 столкновения ТС, в которых 3 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

- за первые 6 месяцев 2025 года (рисунок 1.10.28) уже произошло 3 ДТП – 3 столкновения ТС, в которых 3 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

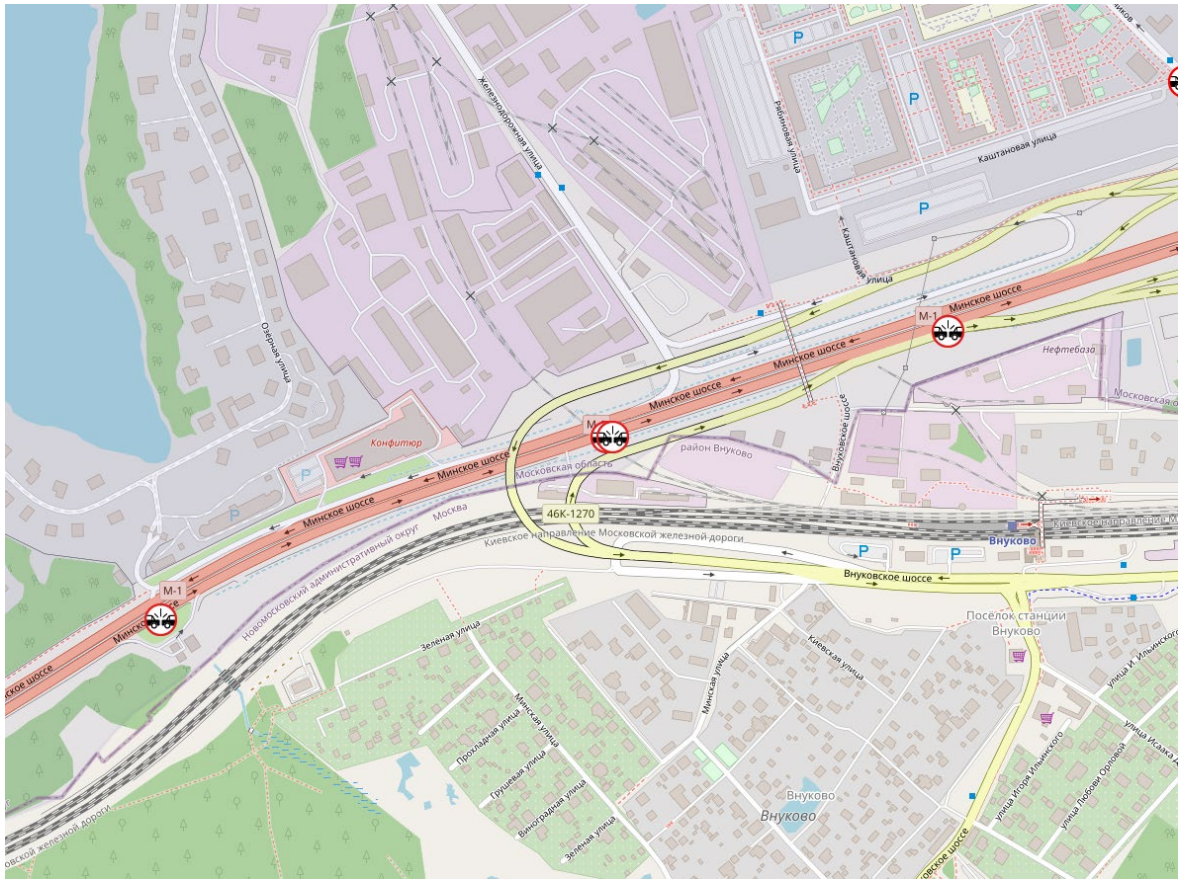


Рисунок 1.10.25 – МК ДТП на автомобильной дороге М-1 "Беларусь (основное направление), 26 км в 2024 г.

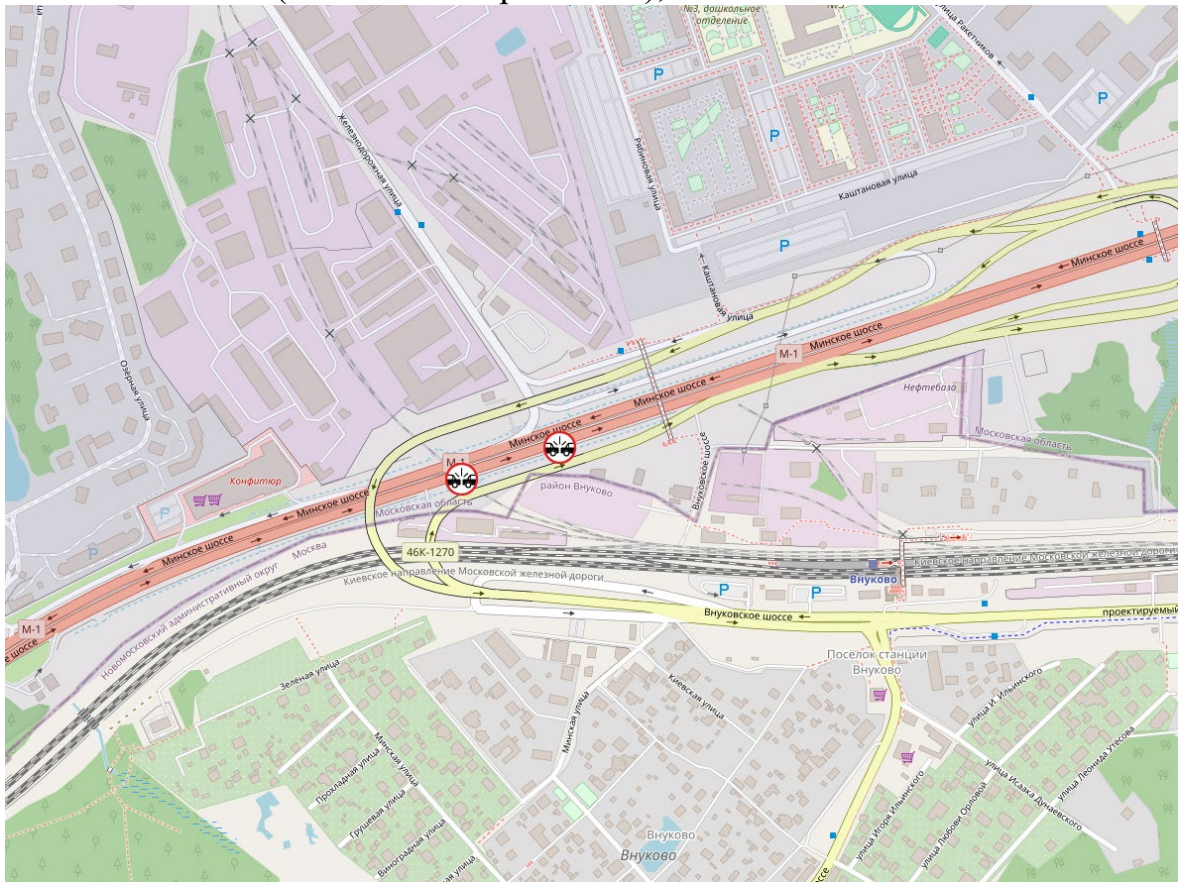


Рисунок 1.10.26 – ДТП на М-1 "Беларусь (основное направление), 26 км в 2022 г.

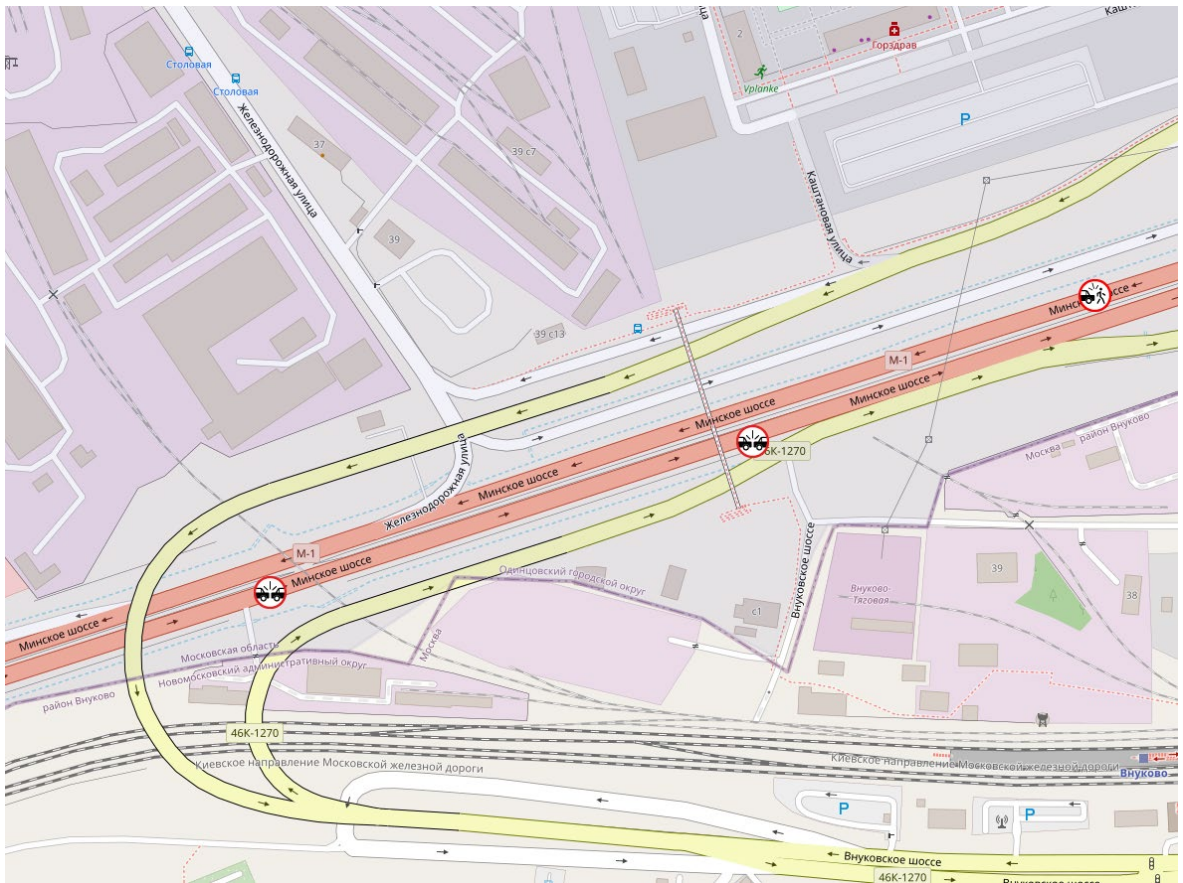


Рисунок 1.10.27 – ДТП на М-1 "Беларусь (основное направление), 26 км в 2023 г.

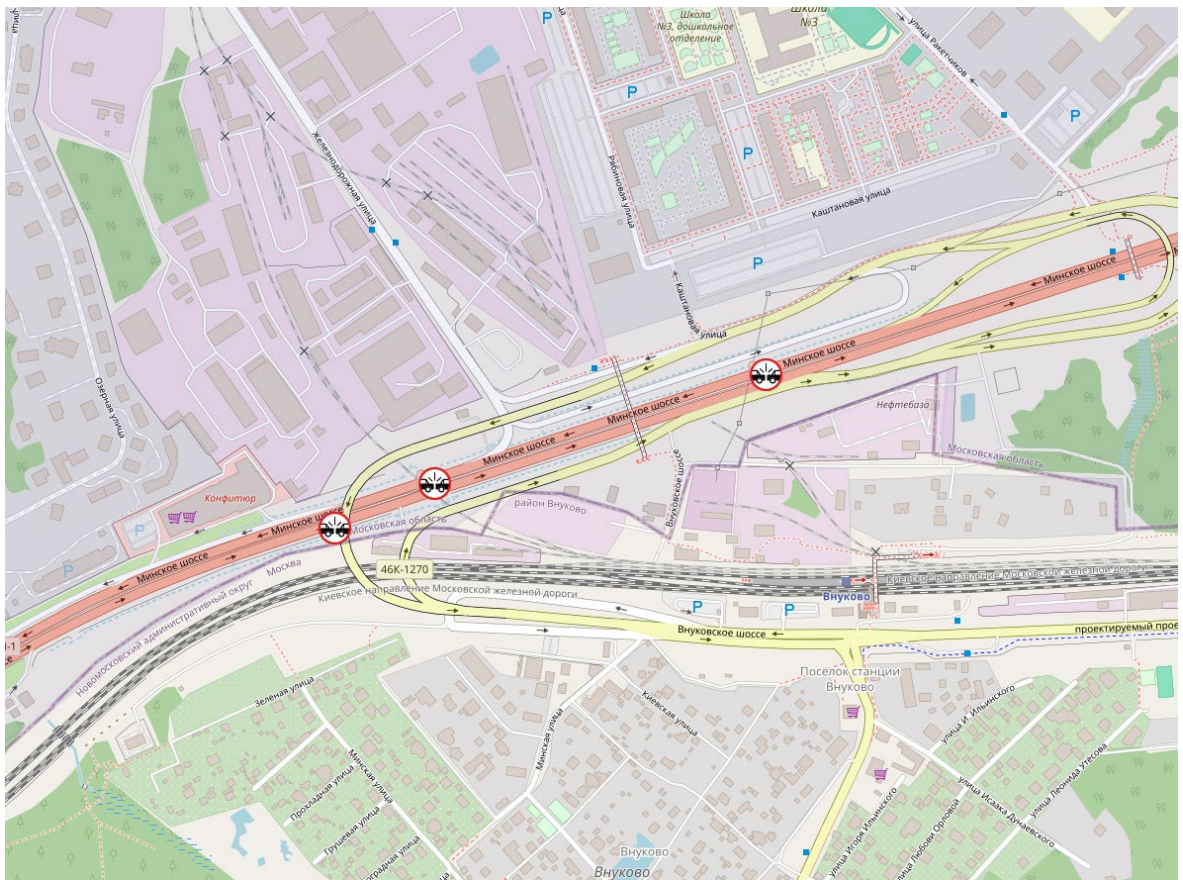


Рисунок 1.10.28 – МК ДТП на автомобильной дороге М-1 "Беларусь (основное направление), 26 км в 2025 г.

4. Автомобильная дорога А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км (55.734510, 37.224246) (нерегулируемый перекресток неравнозначных дорог, нерегулируемый пешеходный переход).

На данном перекрестке (рисунок 1.10.29) в 2024 году произошло 4 ДТП: столкновение ТС и 3 наезда на пешехода, в которых 4 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

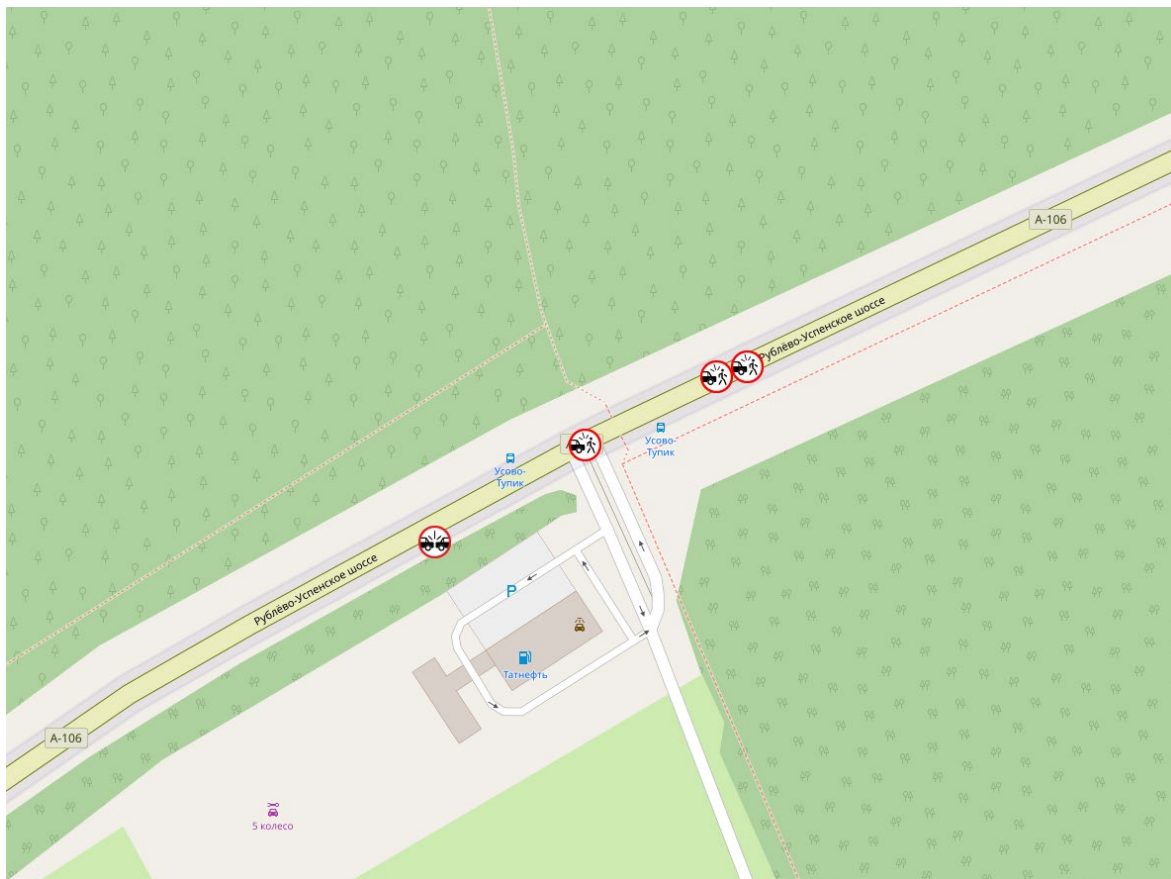


Рисунок 1.10.29 – МК ДТП на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км в 2024 г.

Нарушения ПДД (количество нарушений):

- нарушение правил проезда пешеходного перехода (2);
- нахождение на проезжей части без цели ее перехода (1);
- неправильный выбор дистанции (1).

Кроме этого, на данном перекрестке (рисунок 1.10.30) за первые 6 месяцев 2025 года уже произошло 3 ДТП – 2 столкновения ТС и 1 наезд на пешехода, в которых 4 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

За первые 6 месяцев 2025 года на территории Одинцовского городского округа зарегистрировано 4 МК ДТП (2 из которых остались с предыдущего 2024 года):



Рисунок 1.10.30 – МК ДТП на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км в 2025 г.

1. Автомобильная дорога А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км (55.736957, 37.247745) (нерегулируемый пешеходный переход).

На данном пешеходном переходе (рисунок 1.10.31) в 2025 году уже произошло 3 ДТП – 3 наезда на пешехода, в которых 3 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

Нарушения ПДД (количество нарушений):

- непредоставление преимущества в движении пешеходу (2);
- нарушение правил проезда пешеходного перехода (1).

Кроме того, на данном пешеходном переходе (рисунок 1.10.32) в 2024 году также произошло 1 ДТП – наезд на пешехода, в котором 1 человек получил ранения и ни один человек не погиб.

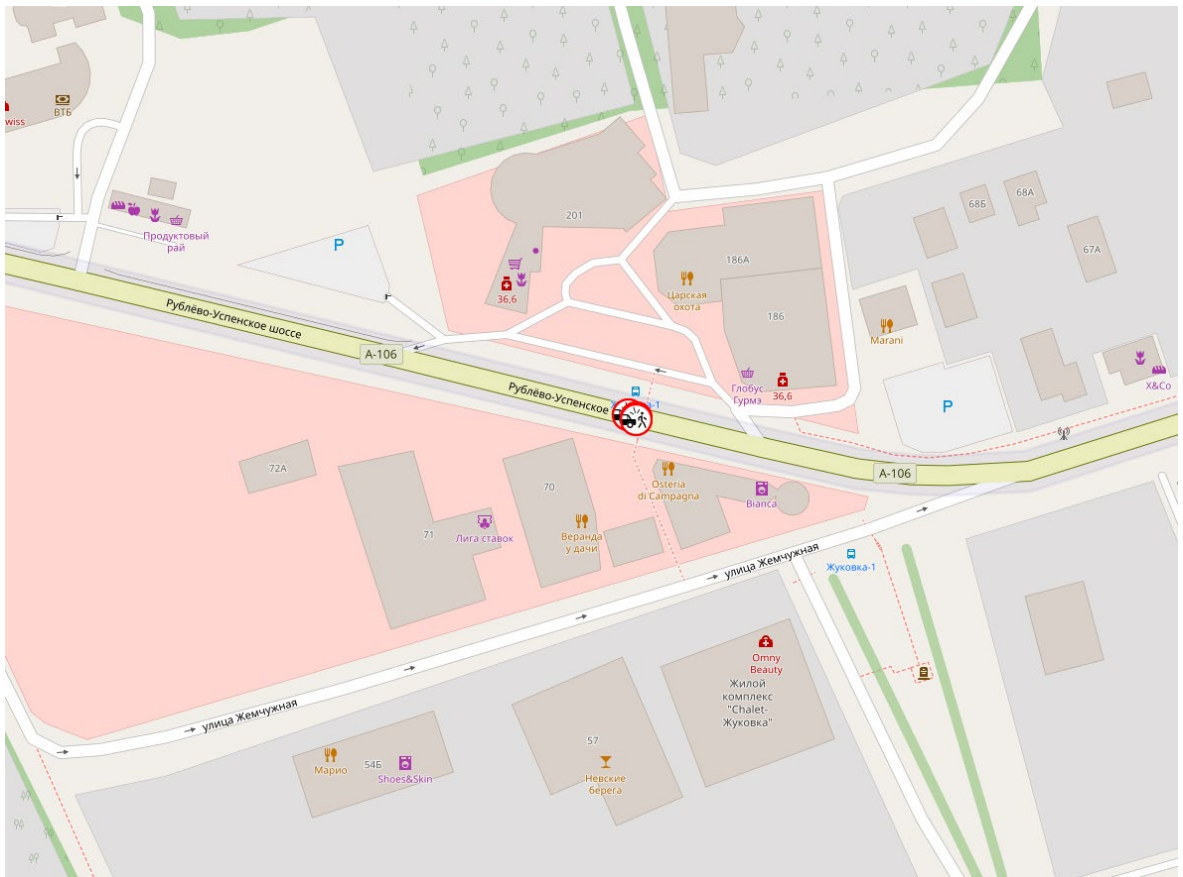


Рисунок 1.10.31 – МК ДТП на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км в 2025 г.



Рисунок 1.10.32 – ДТП на А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км в 2024 г.

2. Автомобильная дорога 2-е Успенское шоссе (пересечение с Подъезд к Назарьево) (55.661685, 37.093544) (нерегулируемый перекресток неравнозначных дорог).

На данном перекрестке (рисунок 1.10.33) в 2025 году уже произошло 3 ДТП – 3 столкновения ТС, в которых 3 человека получило ранения и ни один человек не погиб.

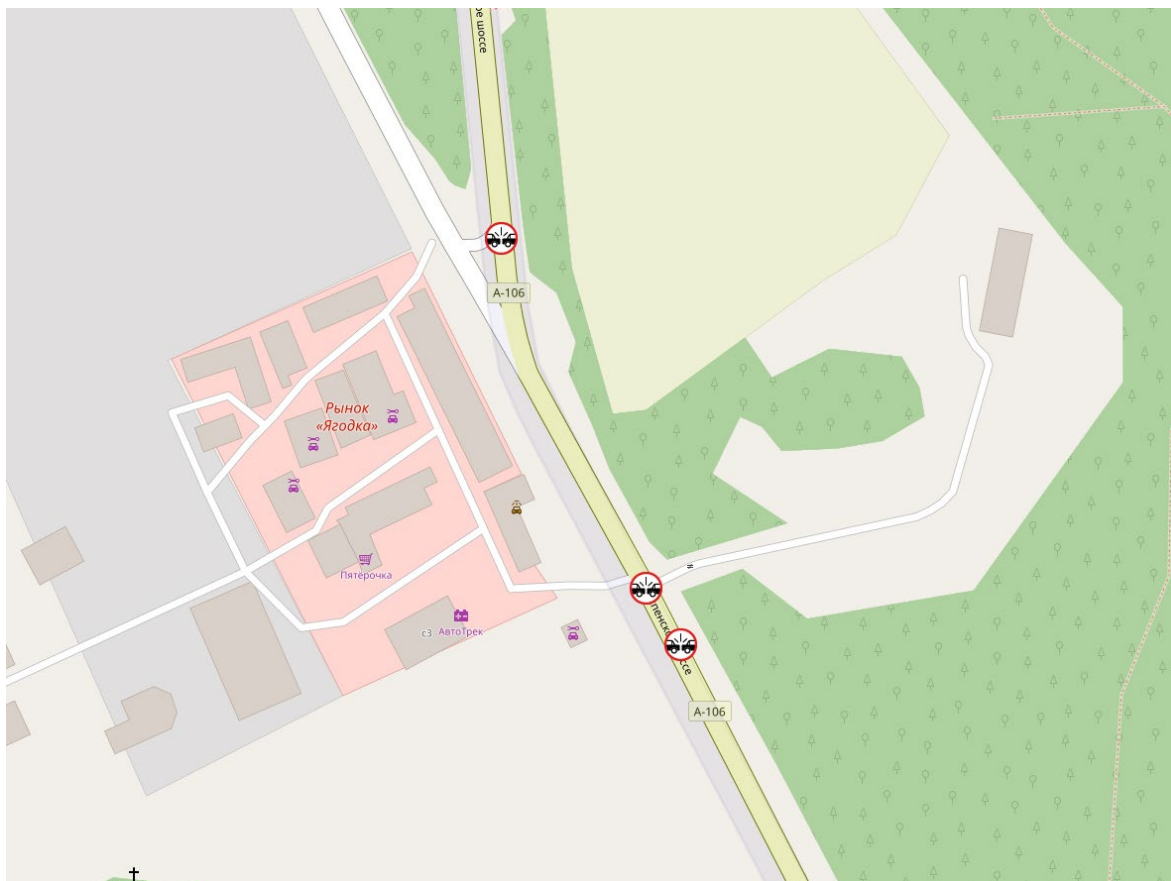


Рисунок 1.10.33 – МК ДТП на автомобильной дороге 2-е Успенское шоссе (пересечение с Подъезд к Назарьево)

Нарушения ПДД (количество нарушений):

- неправильный выбор дистанции (2);
- несоблюдение очередности проезда (1).

В результате анализа показателей состояния БДД, а также исследования причин и условий возникновения ДТП на территории Одинцовского городского округа можно сделать следующие выводы:

- 50,2 % ДТП (92 из 183 ДТП) произошло в населенных пунктах,
- 45,9 % ДТП (84 из 183 ДТП) составляют столкновения ТС;
- 31,1 % ДТП (57 из 183 ДТП) произошло с участием пешеходов, в населенных пунктах этот показатель достигает 60 %,
- 13,6 % ДТП (25 из 183 ДТП) произошло по вине пешеходов,
- 10,34 % ДТП (19 из 183 ДТП) произошло на пешеходных переходах с участием пешеходов,

- 23,4 % ДТП (43 из 183 ДТП) зарегистрировано с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями,

- в 2024 году на УДС Одинцовского городского округа выявлено 4 МК ДТП;

- за первые 6 месяцев 2025 года на УДС Одинцовского городского округа уже выявлено 4 МК ДТП, 2 из которых остались с прошлого 2024 года;

- основные причины и условия, способствующие ДТП: превышение скоростного режима, нарушение правил проезда перекрестков и пешеходных переходов, несоблюдение дистанции между ТС, нарушение содержания автомобильных дорог и улиц.

1.11 Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Основное финансирование деятельности по ОДД на автомобильных дорогах и УДС местного значения Одинцовского городского округа Московской области заложено в муниципальной программе "Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса", подпрограмма "Дороги Подмосковья" (таблица 1.11.1).

Таблица 1.11.1 – Оценка финансирования деятельности по ОДД, тыс. руб.*

	2022	2023	2024	2025 (прогноз)	2026 (прогноз)	2027 (прогноз)
Строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения						
Областной бюджет	719705,72	831421,75	460676,95	727389,18	0,00	0,00
Местный бюджет	54642,49	57760,48	82561,69	72385,67	31865,52	0,00
Итого:	774348,21	889182,24	543238,65	799774,85	31865,52	0,00
Содержание автомобильных дорог местного значения						
Местный бюджет	н/д	н/д	н/д	1066507,61	1009417,00	1053837,00
Ремонт, капитальный ремонт сети автомобильных дорог, мостов и путепроводов местного значения						
Областной бюджет	1027653,17	184810,08	7778,01	59299,74	0,00	0,00
Местный бюджет	804330,82	1091160,29	1354987,96	490004,06	288000,00	300672,00
Итого:	1831984,00	1275970,38	1362765,97	549303,80	288000,00	300672,00

* Информация получена из отчетов о ходе реализации муниципальных программ Одинцовского городского округа, предоставленных Администрацией Одинцовского городского округа Московской области.

Стоит отметить, что из мероприятий, представленных в таблице 1.11.1, невозможно выделить именно ту деятельность, которая непосредственно относится к ОДД, а, следовательно, и выделить финансирование

деятельности по ОДД также невозможно. Но из [таблицы 1.11.1](#) видно, что суммарное финансирование подпрограммы "Дороги Подмосковья" муниципальной программы "Развитие и функционирование дорожно-транспортного комплекса" ежегодно уменьшается, что негативно сказывается как на техническом состоянии УДС округа, так и на ОДД и БДД.

В целом, необходимо отметить, что объемы финансирования дорожной деятельности в Одинцовском городском округе Московской области являются умеренными, но при этом позволяют достаточно успешно и быстро решать локальные задачи по организации пешеходных переходов, светофорных объектов и др., установке дорожных знаков, дорожных ограждений, нанесению дорожной разметки и другой деятельности по ОДД. Ежегодно ведется работа по капитальному ремонту УДС округа автомобильных дорог. Тем не менее объемы финансирования не являются достаточными для ускоренного улучшения дорожной инфраструктуры округа.

2 Варианты проектирования КСОДД

КСОДД Одинцовского городского округа Московской области разработана для двух вариантов проектирования: консервативного и оптимального.

Консервативный вариант проектирования КСОДД включает в себя запланированные мероприятия существующих документов территориального, стратегического и транспортного планирования, а также программных документов. Консервативный вариант направлен на совершенствование УДС, а также повышение ее пропускной способности.

Оптимальный вариант проектирования КСОДД включает в себя мероприятия аналогично консервативному варианту и мероприятия, реализация которых позволит существенно улучшить ОДД и повысить БДД.

2.1 Перечень мероприятий по организации дорожного движения и их описание

Рассматриваемые варианты проектирования КСОДД включают мероприятия по ОДД из следующего перечня:

- разделение движения ТС на однородные группы в зависимости от категорий ТС, скорости и направления движения, распределение по времени движения ТС;
- повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности;
- оптимизация циклов светофорного регулирования;
- согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров);
- использование адаптивного регулирования на светофорных объектах (при наличии обоснования);
- развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения СИМ, в том числе строительство и обустройство пешеходных переходов, велосипедных дорожек и велосипедных полос;
- организация движения маршрутных ТС, в том числе введение приоритета движения маршрутных ТС;
- развитие парковочного пространства;
- введение временных ограничения или прекращения движения ТС;
- организация реверсивного движения и (или) одностороннего движения ТС на дорогах или их участках;
- введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог;
- организация движения грузовых автомобилей;
- установление скоростного режима движения ТС на отдельных участках дорог или в различных зонах;

- обеспечение безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям;

- развитие дорог или их участков, направленное на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц;

- расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений ПДД РФ.

2.1.1 Разделение движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение по времени движения транспортных средств

Разделение движения ТС на однородные группы осуществляется по категориям (типам) ТС, по скорости и направлению дальнейшего движения на пересечении, по цели движения (транзитное и местное движение), по времени движения и способствует выравниванию скорости движения, повышению пропускной способности магистралей (полос), а также ликвидирует внутренние конфликты в ТП.

Разделения движения ТС на однородные группы в зависимости от категории ТС может осуществляться при помощи формирования однородных транспортных полос для легковых и грузовых автомобилей, а также выделением отдельных полос для движения ОПАТ.

Для разделения ТП по направлениям движения используются:

- направляющие островки, выделенные с помощью разметки или конструктивно;

- разделительные полосы;

- дополнительные полосы для поворота налево/направо на загруженных перекрестках.

Наиболее существенный эффект при разделении движения ТС по цели движения – разделение местного для данного города (населенного пункта) и транзитного движения – дает устройство обходной дороги.

Распределение по времени движения ТС представляет собой методы разделения ТП и ПП в большей степени на основании ПДД, дорожных знаков и светофорного регулирования. Благодаря этому исключаются (или сводятся к минимуму) конфликты при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, временно суженных мест на дорогах.

Наиболее универсальным способом разделения движения во времени является введение приоритета на пересечениях на основании ПДД.

В качестве мероприятий данного направления консервативного варианта проектирования КСОДД предусмотрено строительство участка Рублево-Успенского шоссе, соединяющего автомобильную дорогу М-1 "Беларусь" и Внуковское шоссе с Можайским шоссе и непосредственно с Рублево-Успенским шоссе в обход г. Одинцово (рисунок 2.1.1.1) (таблица 5.1, п. 7.6).

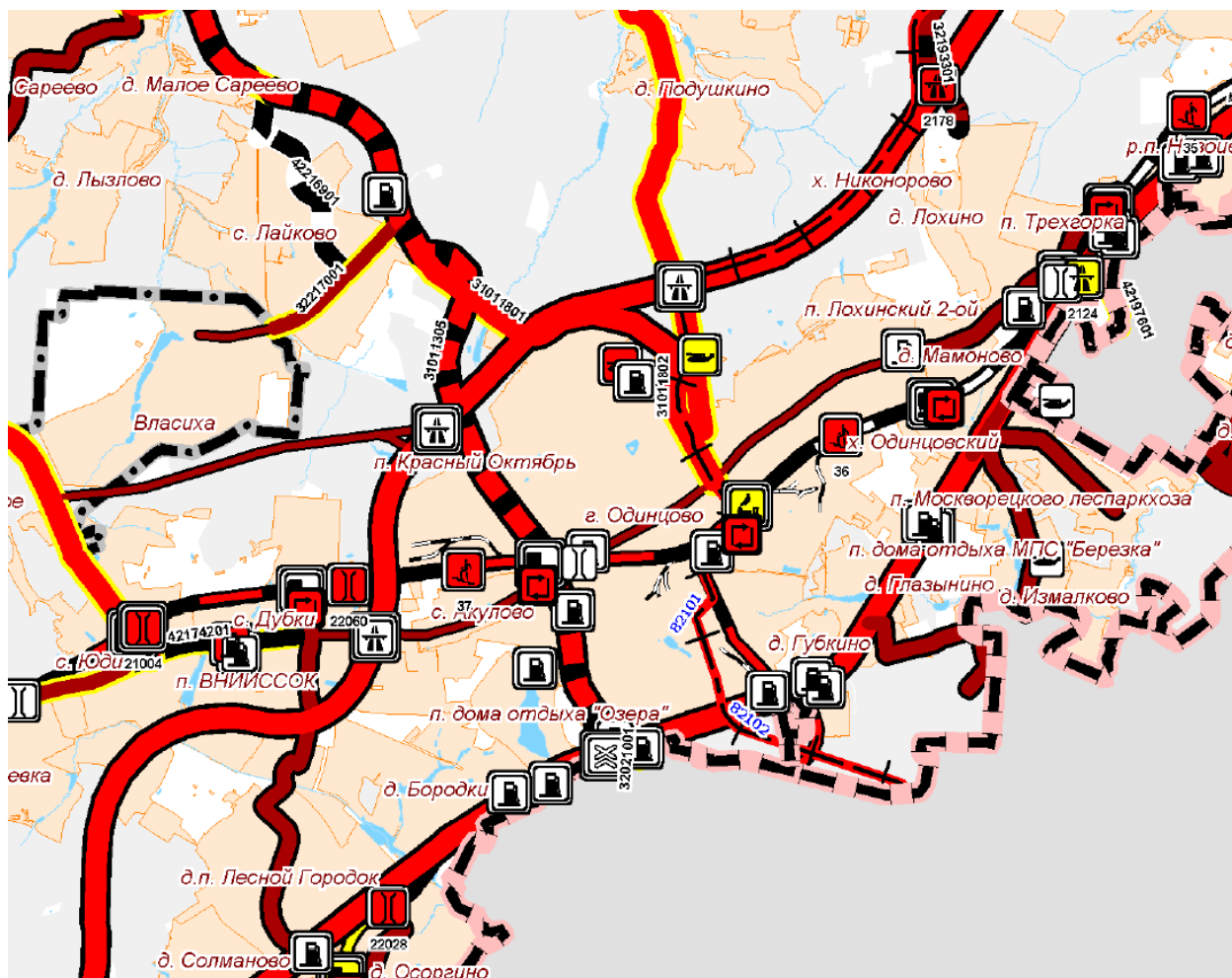


Рисунок 2.1.1.1 – Планируемый участок автомобильной дороги А-106
Рублево-Успенское шоссе, 9,5 км

В качестве мероприятий данного направления оптимального варианта проектирования КСОДД предусмотрено:

- введение светофорного регулирования на пересечениях автомобильных дорог:

- на перекрестке ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород) (таблица 5.1, п. 6.1);

- на перекрестке автомобильных дорог ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка и Шихово – Шарاپово – Кубинка (таблица 5.1, п. 6.2);

- на перекрестке автомобильной дороги А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км (ОП "Усово-Тупик") (таблица 5.1, п. 6.3);

- на перекрестке автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе – Тучково (таблица 5.1, п. 6.5);

- на перекрестке автомобильных дорог 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе – 2-е Успенское шоссе (таблица 5.1, п. 6.6);

- введение светофорного регулирования на пешеходном переходе на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км (ОП "Жуковка-1") (таблица 5.1, п. 6.4);

- введение светофорного регулирования вызывного действия на нерегулируемых пешеходных переходах на автомобильной дороге

Можайское шоссе: км 51+549, км 63+850, км 64+550, км 64+815, км 78+136, км 79+155 (таблица 5.1, п. 6.7);

- строительство участка Рублево-Успенского шоссе, соединяющего автомобильную дорогу М-1 "Беларусь" и Внуковское шоссе с Можайским шоссе и непосредственно с Рублево-Успенским шоссе в обход г. Одинцово (см. рисунок 68) (таблица 5.1, п. 7.6).

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

Повышение пропускной способности дороги осуществляется путем:

- увеличения количества полос движения;
- строительства транспортных развязок в разных уровнях;
- увеличения скоростного режима движения;
- введения одностороннего или реверсивного движения;
- введения координированного управления светофорными объектами;
- повышения ровности покрытия и его сцепных качеств;
- введения запрета остановки и стоянки ТС на проезжей части;
- оптимизации циклов светофорного регулирования;
- строительства внеуличных пешеходных переходов;
- устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения.

Наибольшее количество ДТП происходит в конфликтных точках, где в одном уровне имеется пересечение траекторий движения ТП и ПП, а также в местах отклонения, слияния или разделения ТП.

Анализ условий ДД и статистики аварийности показал, что основными опасными факторами на автомобильных дорогах и УДС являются неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, неправильное применение или отсутствие ТСОДД, наличие мест с неудовлетворительной ОДД, в связи с чем основными направлениями устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения являются:

- содержание, ремонт и реконструкция автомобильных дорог и УДС;
- разработка недостающих и актуализация существующих ПОДД;
- установка недостающих и замена устаревших и изношенных ТСОДД в соответствии с ПОДД;
- нанесение и обновление дорожной разметки;
- совершенствование ОДД в отдельных местах УДС.

В качестве мероприятий данного направления консервативного варианта проектирования КСОДД предусмотрены:

- строительство путепроводов через железнодорожные пути на автомобильных дорогах (таблица 5.1, п.п. 1.19-1.29);
- строительство путепроводов на пересечениях автомобильных дорог (таблица 5.1, п.п. 1.30-1.32);

- строительство кольцевого пересечения ул. Маршала Жукова и ул. Садовая (г. Одинцово) (таблица 5.1, п. 1.33);

- строительство транспортных развязок на пересечении автомобильных дорог (таблица 5.1, п.п. 1.34-1.37).

В качестве мероприятий данного направления оптимального варианта проектирования КСОДД предусмотрены:

- демонтаж (капитальный ремонт) железнодорожных переездов на автомобильных дорогах (таблица 5.1, п.п. 1.1-1.2) (рисунок 2.1.2.1);



Рисунок 2.1.2.1 – Железнодорожный переезд, ул. Железнодорожная, д. 38 (г. Одинцово)

- строительство остановочных площадок на ОП ОПАТ вне границ проезжей части на автомобильных дорогах для приведения в соответствие требованиям ГОСТ Р 52766-2007, СП 34.13330.2021, ОСТ 218.1.002-2003 и устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности (таблица 5.1, п.п. 1.3-1.9) (рисунки 2.1.2.2 и 2.1.2.3);

- расширение участка дороги, г. Одинцово, ул. Северная, 0,2 км (подход к круговому движению с севера до 2-х полос) (таблица 5.1, п. 1.10);

- запрещение стоянки и остановки, г. Одинцово, ул. Маршала Неделина, д. 9 (справа) (таблица 5.1, п. 1.11);

- реконструкция перекрестков автомобильных дорог (таблица 5.1, п.п. 1.12-1.17, 1.38-1.41);

- строительство путепроводов через железнодорожные пути на автомобильных дорогах (таблица 5.1, п. 1.18);

- оптимизация циклов светофорного регулирования (таблица 5.1, п.п. 2.1-2.2);

- введение координированного управления светофорными объектами (таблица 5.1, п. 3.1);
- строительство путепроводов через железнодорожные пути на автомобильных дорогах (таблица 5.1, п.п. 1.19-1.29);
- строительство путепроводов на пересечениях автомобильных дорог (таблица 5.1, п.п. 1.30-1.32);
- строительство кольцевого пересечения ул. Маршала Жукова и ул. Садовая (г. Одинцово) (таблица 5.1, п.п. 1.33);
- строительство транспортных развязок на пересечении автомобильных дорог (таблица 5.1, п.п. 1.34-1.37).



Рисунок 2.1.2.2 – ОП "Труфановка" (справа) на автомобильной дороге Можайское шоссе



Рисунок 2.1.2.3 – ОП "Улица Неделина, 13", г. Одинцово

2.1.3 Оптимизация циклов светофорного регулирования

Соответствие цикла светофорного регулирования параметрам реальных ТП в каждый конкретный временной интервал, является залогом максимально эффективной работы светофорного объекта. Под эффективностью работы светофорного объекта в этом случае стоит понимать сведение к минимуму суммарных транспортных задержек всех участников дорожного движения.

Управление светофорными циклами может быть разделено на два типа:

- жесткое (постоянное по времени независимо от интенсивности прибытия ТС к регулируемому перекрестку);
- адаптивное (параметры светофорного цикла изменяются в зависимости от величины транспортного спроса по направлениям).

В свою очередь адаптивное управление по степени локализации подразделяется на:

- локальное (в рамках одного обособленного светофорного объекта);
- сетевое (группа связанных между собой светофорных объектов, как правило расположенных линейно).

Оптимизация циклов светофорного регулирования – один из самых доступных и менее затратных инструментов для повышения пропускной способности перекрестков.

Оптимизация циклов светофорного регулирования является не капиталоемким мероприятием и может быть выполнено в кратчайшие сроки.

В рамках оптимального варианта проектирования КСОДД рекомендуется оптимизация циклов светофорного регулирования на следующих перекрестках:

- пр-т Шмидта – Ильинское шоссе (п. Николина Гора) (таблица 5.1, п. 2.1),
- Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово) (таблица 5.1, п. 2.2).

Перекресток пр-т Шмидта – Ильинское шоссе (п. Николина Гора) (рисунки 2.1.3.1 и 2.1.3.2).

Максимальные интенсивности ТП на перекрестке наблюдаются в утренний "час пик" (с 8.00 до 9.00 ч) и представлены в таблице 2.1.3.1. Обследование интенсивностей ТП на данном перекрестке проводилось 13.05.2025 г. (вторник).

Таблица 2.1.3.1 – Интенсивности ТП в утренний "час пик"

Направление движения	Интенсивность движения, ед. / ч
Запад - Восток (прямо)	652
Запад - Север (налево)	87
Север - Запад (направо)	73
Север - Восток (налево)	301
Восток - Север (направо)	171
Восток - Запад (прямо)	258

Существующий цикл светофорного регулирования:
 $47 \text{ с (запад + восток)} + 5 \text{ с} + 20 \text{ с (север)} + 5 \text{ с} = 77 \text{ с}$.

Пофазная организация движения через перекресток с интенсивностями ТП по направления движения представлена на рисунке 2.1.3.3.

При этом цикле светофорного регулирования и существующих максимальных интенсивностях ТП в утренний "час пик" северный подход к перекрестку загружен на 97 %, западный – на 42 %, восточный – на 71 %.

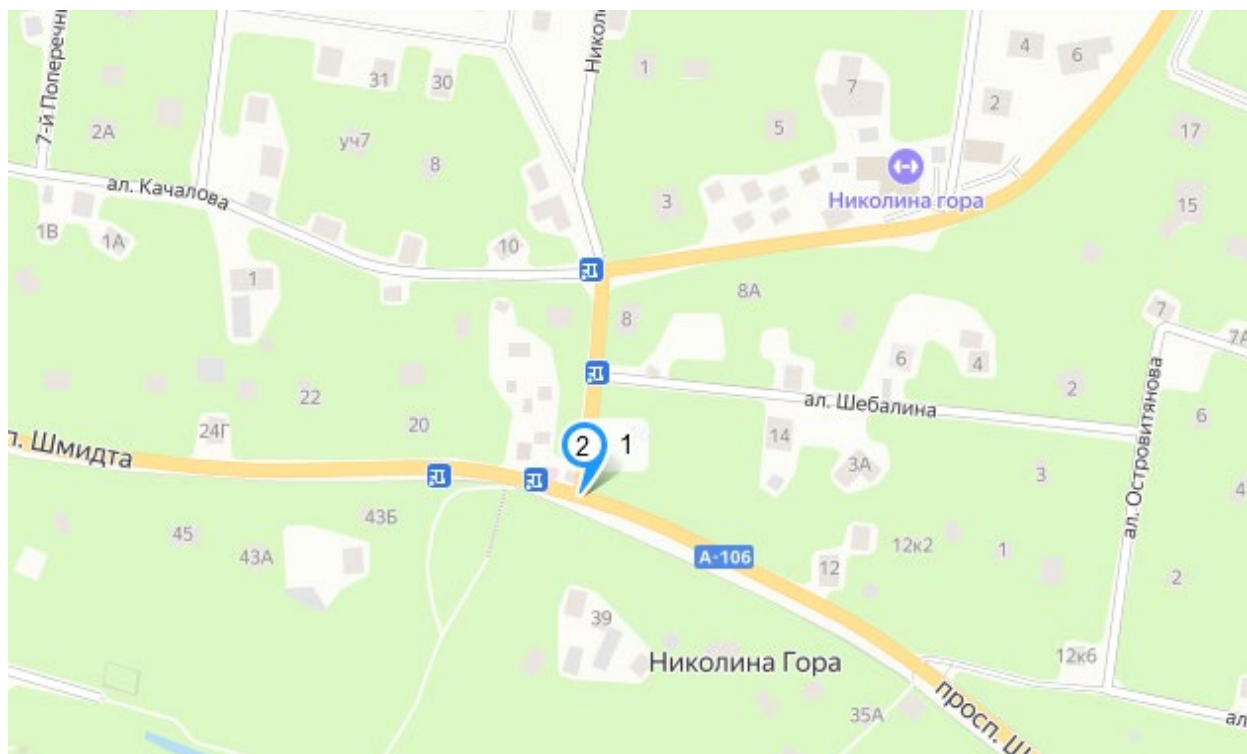


Рисунок 2.1.3.1 – Расположение перекрестка пр-т Шмидта – Ильинское шоссе (п. Николина Гора)



Рисунок 2.1.3.2 – Перекресток пр-т Шмидта – Ильинское шоссе (п. Николина Гора)

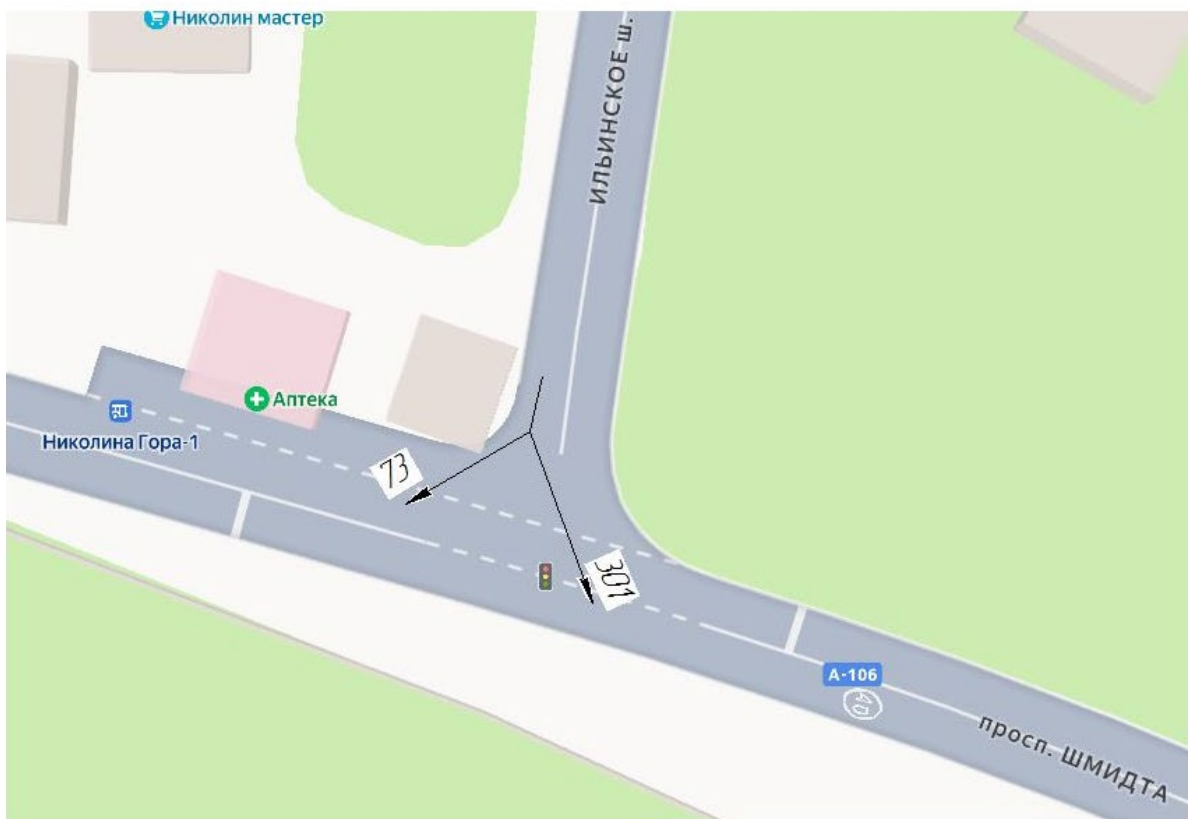
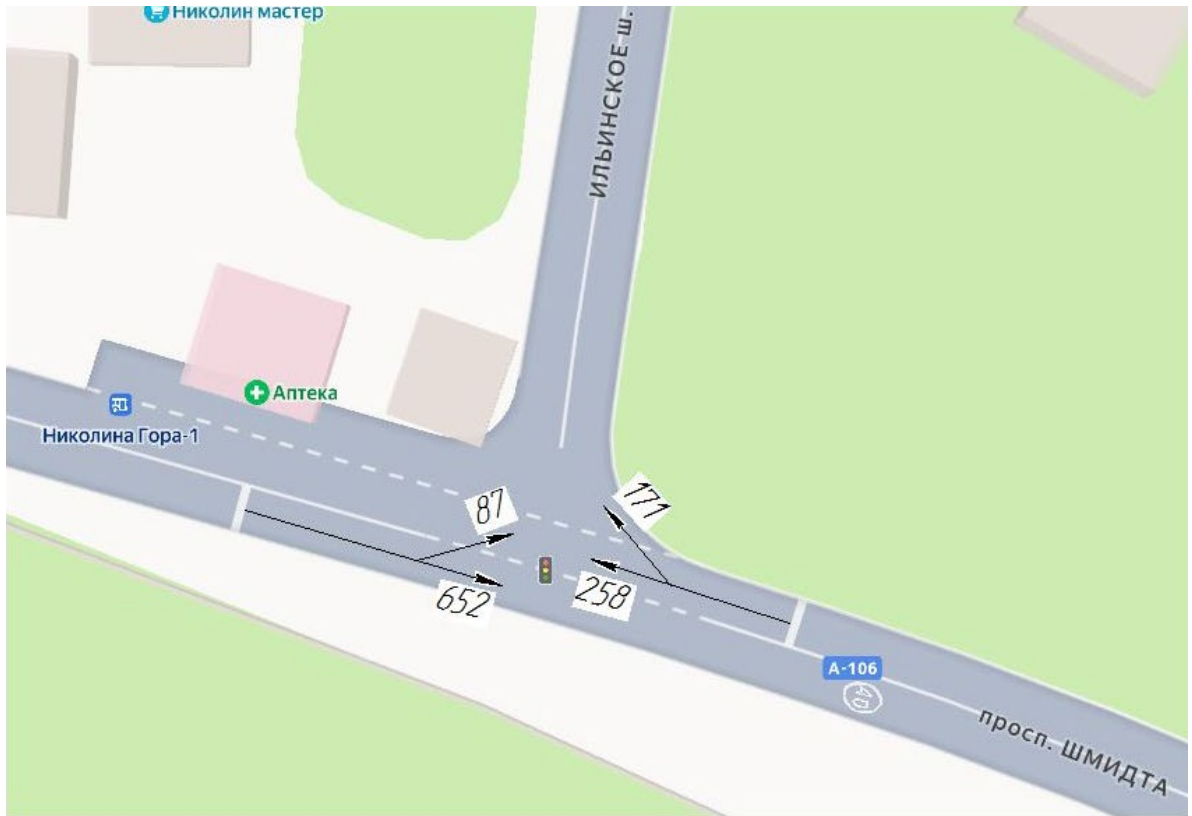


Рисунок 2.1.3.3 – Пофазная организация движения через перекресток пр-т Шмидта – Ильинское шоссе (п. Николаина Гора) с интенсивностями ТП по направлениям движения

Расчет оптимального цикла светофорного регулирования для данного перекрестка выполнен по методу Ф. Вебстера (Кременец Ю. А., Печерский

М. П., Афанасьев М. Б. Технические средства организации дорожного движения: Учебник для вузов. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2005. – 279 с.: ил.).

Определение длительности цикла и основных тактов регулирования основано на сопоставлении фактической интенсивности движения на подходах к перекрестку и пропускной способности (потокам насыщения) этих подходов. Поэтому эти параметры следует рассматривать в качестве основных исходных данных расчета.

Как интенсивность, так и потоки насыщения рассматриваются для каждого направления движения данной фазы. Следовательно, расчету режима регулирования должно предшествовать формирование схемы ОДД на перекрестке (проект пофазного разъезда ТС).

Число фаз регулирования определяет количество основных и промежуточных тактов. Основной такт является частью цикла регулирования, пропорциональной фазовому коэффициенту, расчетное значение которого соответствует максимальному отношению интенсивности к потоку насыщения для различных подходов к перекрестку в данной фазе. Промежуточный такт, учитывая его назначение, мало зависит от интенсивности движения, а определяется планировочной характеристикой перекрестка и скоростью движения ТС в его зоне.

Данные о промежуточных тактах (потерянном времени) и расчетных фазовых коэффициентах лежат в основе расчета длительности цикла регулирования, которая может быть скорректирована с учетом требований пешеходного движения.

Поток насыщения является показателем, зависящим от многих факторов: ширины проезжей части (полосы движения); продольного уклона на подходах к перекрестку; состояния дорожного покрытия; видимости перекрестка водителем; наличия в зоне перекрестка пешеходов и стоящих автомобилей и т. п. Поэтому для каждого перекрестка (и даже для каждого характерного часа суток и периода года, для которых рассчитывается программа регулирования), он должен определяться экспериментально по приведенной методике.

Для определения потоков насыщения используется эмпирический метод, сущность которого заключается в следующем.

Для случая движения в прямом направлении по дороге без продольных уклонов поток насыщения рассчитывают по эмпирической формуле, которая связывает этот показатель с шириной проезжей части, используемой для движения ТС в данном направлении рассматриваемой фазы регулирования:

$$M_{Hij\text{прямо}} = 525 \cdot B_{пч}, \quad (2.1.3.1)$$

где $B_{пч}$ – ширина проезжей части в данном направлении данной фазы, м.

Для случая движения ТС прямо, а также налево и (или) направо по одним и тем же полосам движения, если интенсивность лево- и правоповоротного потоков составляет более 10 % общей интенсивности движения в рассматриваемом направлении данной фазы, поток насыщения:

$$M_H = M_{N_{ij} \text{ прямо}} \cdot \frac{100}{a + 1,75 \cdot b + 1,25 \cdot c}, \quad (2.1.3.2)$$

где a , b и c – интенсивность движения ТС соответственно прямо, налево и направо в процентах общей интенсивности в рассматриваемом направлении данной фазы регулирования.

Для право- и левоповоротных потоков, движущихся по специально выделенным полосам, поток насыщения определяется в зависимости от радиуса поворота R :

$$M_{H \text{ пов}} = \frac{1800}{1 + \frac{1,525}{R}}. \quad (2.1.3.3)$$

Остальные перечисленные факторы, влияющие на поток насыщения, учитывают с помощью поправочных коэффициентов, которые отражают условия движения на перекрестке.

Их определяют для каждого из направлений движения на перекрестке в данной фазе регулирования:

$$y_{ij} = \frac{N_{ij}}{M_{Hij}}, \quad (2.1.3.4)$$

где N_{ij} – интенсивность движения для рассматриваемого периода суток, ед./ч;

За расчетный (определяющий длительность основного такта) фазовый коэффициенту принимается наибольшее его значение в данной фазе.

Длительность промежуточного такта должна быть такой, чтобы автомобиль, подходящий к перекрестку на зеленый сигнал со скоростью свободного движения, при смене сигнала с зеленого на желтый смог либо остановиться у стоп-линии, либо успеть освободить перекресток (миновать конфликтные точки пересечения с автомобилями, начинающими движение в следующей фазе).

Остановиться у стоп-линии автомобиль сможет только в том случае, если расстояние от нее до стоп-линии будет равно или больше остановочного пути.

Длительность промежуточного такта:

$$t_{\text{п}} = \frac{\vartheta_a}{7,2 \cdot a_t} + \frac{3,6 \cdot (l_i + l_a)}{\vartheta_a}, \quad (2.1.3.5)$$

где ϑ_a – средняя скорость ТС при движении на подходе к перекрестку и в зоне перекрестка без торможения, км/ч;

a_t – среднее замедление ТС при включении запрещающего сигнала?
 $a_t = 3-4 \text{ м/с}^2$;

l_i – расстояние от стоп-линии до самой дальней конфликтной точки, м;

l_a – длина ТС, наиболее часто встречающегося в потоке, м.

В период промежуточного такта заканчивают движение и пешеходы, ранее переходившие улицу на разрешающий сигнал светофора. За время $t_{\text{пi}}$ пешеход должен или вернуться на тротуар, откуда он начал движение, или пройти до середины проезжей части (островка безопасности, центральной разделительной полосы, линии, разделяющей потоки встречных направлений). Максимальное время, которое потребуется для этого пешеходу:

$$t_{\text{пi}} = \frac{B_{\text{пш}}}{4 \cdot \vartheta_{\text{пш}}}, \quad (2.1.3.6)$$

где $B_{\text{пш}}$ – ширина проезжей части, пересекаемой пешеходами в i -й фазе регулирования, м:

$\vartheta_{\text{пш}}$ – расчетная скорость движения пешеходов, $\vartheta_{\text{пш}} = 1,3$ м/с.

Длительность цикла регулирования:

$$T_{\text{ц}} = \frac{1,5 \cdot T_{\text{п}} + 5}{1 - Y}, \quad (2.1.3.7)$$

где

$$T_{\text{п}} = \sum_1^n t_{\text{пi}} \quad (2.1.3.8)$$

$$Y = \sum_1^n y_i. \quad (2.1.3.9)$$

Сумма основных тактов:

$$t_{\text{oi}} = \frac{(T_{\text{ц}} - T_{\text{п}}) \cdot y_i}{Y}. \quad (2.1.3.10)$$

Время, необходимое для пропуска пешеходов по какому-то определенному направлению:

$$t_{\text{пш}} = 5 + \frac{B_{\text{пш}}}{\vartheta_{\text{пш}}}. \quad (2.1.3.11)$$

Если значение $t_{\text{пш}}$ оказалось больше t_{oi} , то окончательно принимают новую уточненную длительность этих тактов, равную наибольшему значению.

Качество различных вариантов схем ОДД на перекрестке оценивают средней задержкой ТС. С этим показателем непосредственно связана степень насыщения направления движения:

$$x = \frac{N_j \cdot T_{\text{ц}}}{M_{\text{н}} \cdot t_{\text{oi}}}, \quad (2.1.3.12)$$

где N_j и $M_{\text{н}}$ – соответственно интенсивность движения и поток насыщения в данном направлении, ед/ч.

Заторовое состояние в рассматриваемом направлении возникает при $x > 1$. Для обеспечения некоторого резерва пропускной способности следует стремиться к значению $x = 0,85-0,90$ (не более). Немаловажным с точки

зрения максимального использования пропускной способности перекрестка является отсутствие малонасыщенных направлений и их равномерная загрузка.

Расчет оптимального цикла светофорного регулирования для перекрестка [пр-т Шмидта – Ильинское шоссе \(п. Николина Гора\)](#).

Потоки насыщения в фазе 1.

Поток насыщения для движения с Запада на Восток (прямо) и с Запада на Север (налево):

$$M_{H(1)} = 1850 \cdot \frac{100}{88 + 1,75 \cdot 12} = 1697 \text{ ед./ч.}$$

Поток насыщения для движения с Востока на Запад (прямо) и с Востока на Север (направо):

$$M_{H(2)} = 1850 \cdot \frac{100}{60 + 1,25 \cdot 40} = 1682 \text{ ед./ч.}$$

Потоки насыщения в фазе 2.

Поток насыщения для движения с Севера на Запад (направо) и с Севера на Восток (налево):

$$M_{H(3)} = 1850 \cdot \frac{100}{1,75 \cdot 80 + 1,25 \cdot 20} = 1480 \text{ ед./ч.}$$

Суммарные интенсивности ТП на подходах к перекрестку:

- с Запада – 739 ед./ч,
- с Востока – 429 ед./ч,
- с Севера – 374 ед./ч.

Фазовые коэффициенты в фазе 1:

$$y_{(1)} = \frac{739}{1697} = 0,435.$$

$$y_{(2)} = \frac{429}{1682} = 0,255.$$

Фазовые коэффициенты в фазе 2:

$$y_{(3)} = \frac{374}{1480} = 0,253.$$

Длительность промежуточного такта в фазе 1:

$$t_{n(1)} = \frac{45}{7,2 \cdot 5} + 3,6 \cdot \frac{43 + 5}{45} = 5,0 \text{ с.}$$

Длительность промежуточного такта в фазе 2:

$$t_{n(2)} = \frac{25}{7,2 \cdot 5} + 3,6 \cdot \frac{20 + 5}{25} = 4,3 \text{ с.}$$

Принимаемая длительность промежуточных тактов – 5 с.

Потерянное время в цикле:

$$T_{\Pi} = 5 + 5 = 10 \text{ с.}$$

Сумма максимальных фазовых коэффициентов в каждой фазе:

$$Y = 0,435 + 0,253 = 0,688.$$

Длительность цикла регулирования:

$$T_{\text{ц}} = \frac{1,5 \cdot 10 + 5}{1 - 0,688} = 64,12 \text{ с.}$$

Длительность основного такта фазы 1:

$$t_{o(1)} = \frac{(64,12 - 10) \cdot 0,435}{0,688} = 34,25 \text{ с.}$$

Длительность основного такта фазы 2:

$$t_{o(2)} = \frac{(64,12 - 10) \cdot 0,253}{0,688} = 19,88 \text{ с.}$$

Оптимальный цикл светофорного регулирования:

34 с (запад + восток) + 5 с + 20 с (север) + 5 с = 64 с.

Пофазная организация движения через перекресток не поменялась.

Степень насыщения направления движения для каждого из рассчитываемых направлений:

$$x_{(1)} = \frac{739 \cdot 64}{1697 \cdot 34} = 0,82,$$

$$x_{(2)} = \frac{429 \cdot 64}{1682 \cdot 34} = 0,48,$$

$$x_{(3)} = \frac{374 \cdot 64}{1480 \cdot 20} = 0,81.$$

При оптимальном цикле светофорного регулирования и существующих максимальных интенсивностях ТП в утренний "час пик" северный подход к перекрестку будет загружен на 81 %, западный – на 82 %, восточный – на 48 %.

Оптимальный цикл светофорного регулирования при условии реконструкции перекрестка (добавление по одной полосе движения на каждом подходе к перекрестку) рассчитан по этой же методике и составляет:

26 с (запад + восток) + 5 с + 14 с (север) + 5 с = 50 с.

При этом оптимальном цикле светофорного регулирования и существующих максимальных интенсивностях ТП в утренний "час пик" северный подход к перекрестку будет загружен на 73 %, западный – на 74 %, восточный – на 43 %.

Перекресток Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово) (рисунки 2.1.3.4 и 2.1.3.5).

Максимальные интенсивности ТП на перекрестке наблюдаются в утренний "час пик" (с 8.00 до 9.00 ч) и представлены в таблице 2.1.3.2. Обследование интенсивностей ТП на данном перекрестке проводилось 14.05.2025 г. (среда).

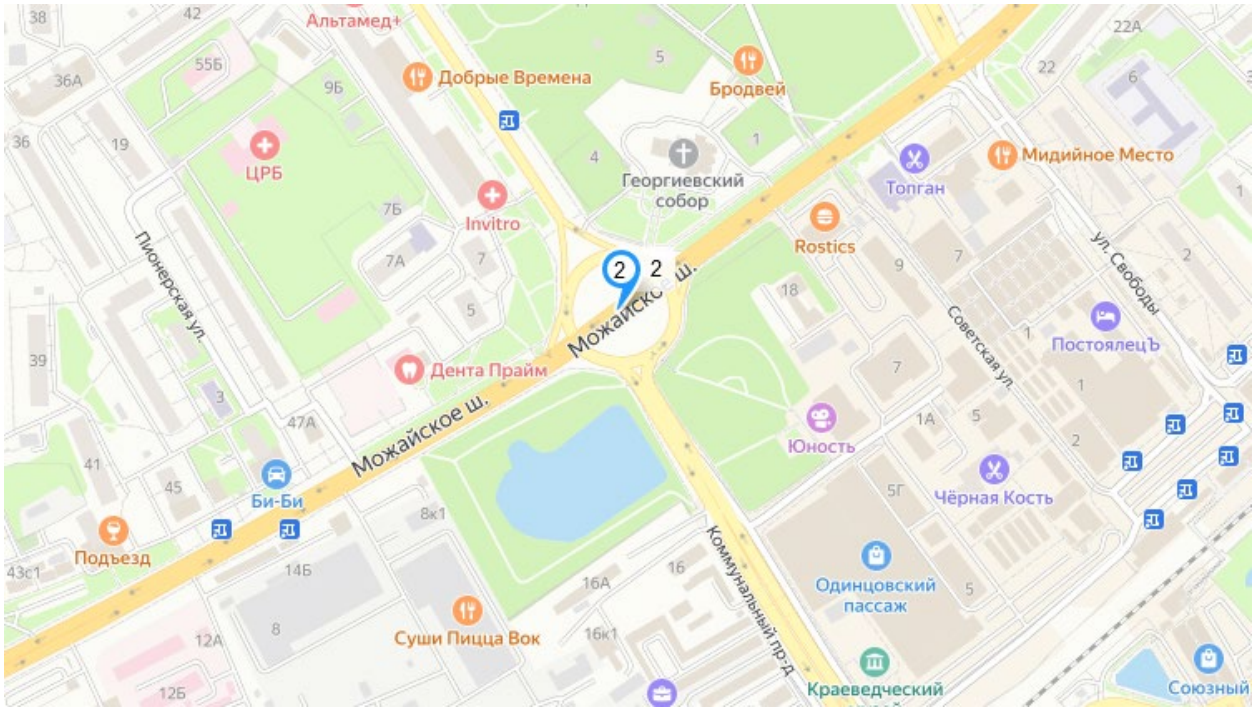


Рисунок 2.1.3.4 – Расположение перекрестка Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)

Таблица 2.1.3.2 – Интенсивности ТП в утренний "час пик"

Направление движения	Интенсивность движения, ед. / ч
Восток - Север (направо)	300
Восток - Запад (прямо)	1405
Восток - Юг (налево)	560
Север - Запад (направо)	110
Север - Юг (прямо)	517
Север - Восток (налево)	120
Запад - Юг (направо)	817
Запад - Восток (прямо)	1162
Запад - Север (налево)	117
Юг - Восток (направо)	497
Юг - Север (прямо)	507
Юг - Запад (налево)	362

Существующий цикл светофорного регулирования:
 $92 \text{ с (запад + восток)} + 3 \text{ с} + 42 \text{ с (север + юг)} + 3 \text{ с} = 140 \text{ с.}$

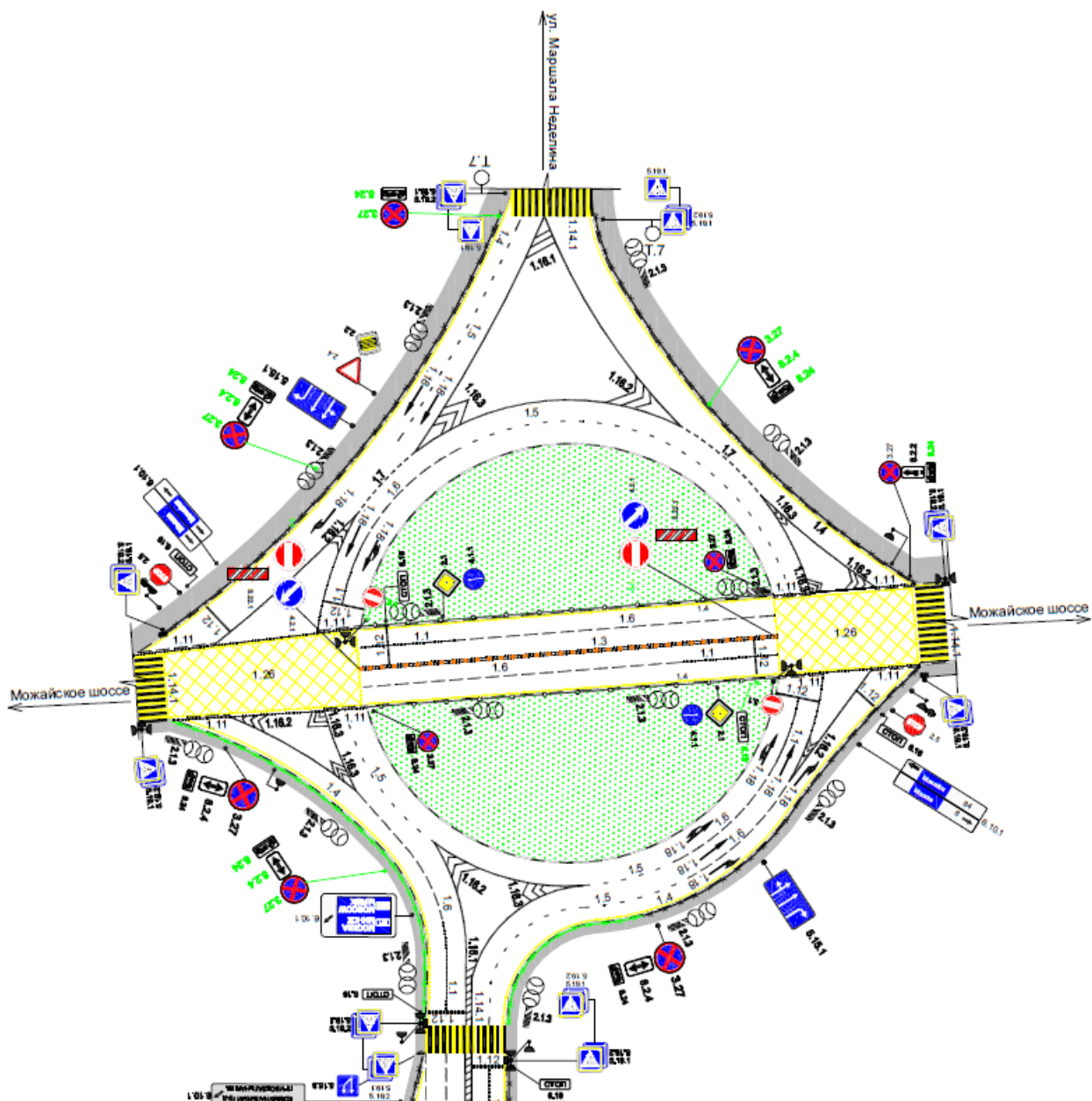


Рисунок 2.1.3.5 – Перекресток Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)

Пофазная организация движения через перекресток с интенсивностями ТП по направления движения представлена на рисунке 2.1.3.6.

При этом цикле светофорного регулирования и существующих максимальных интенсивностях ТП в утренний "час пик" восточный подход к перекрестку загружен на 90 %, а южный – на 96,5 %.

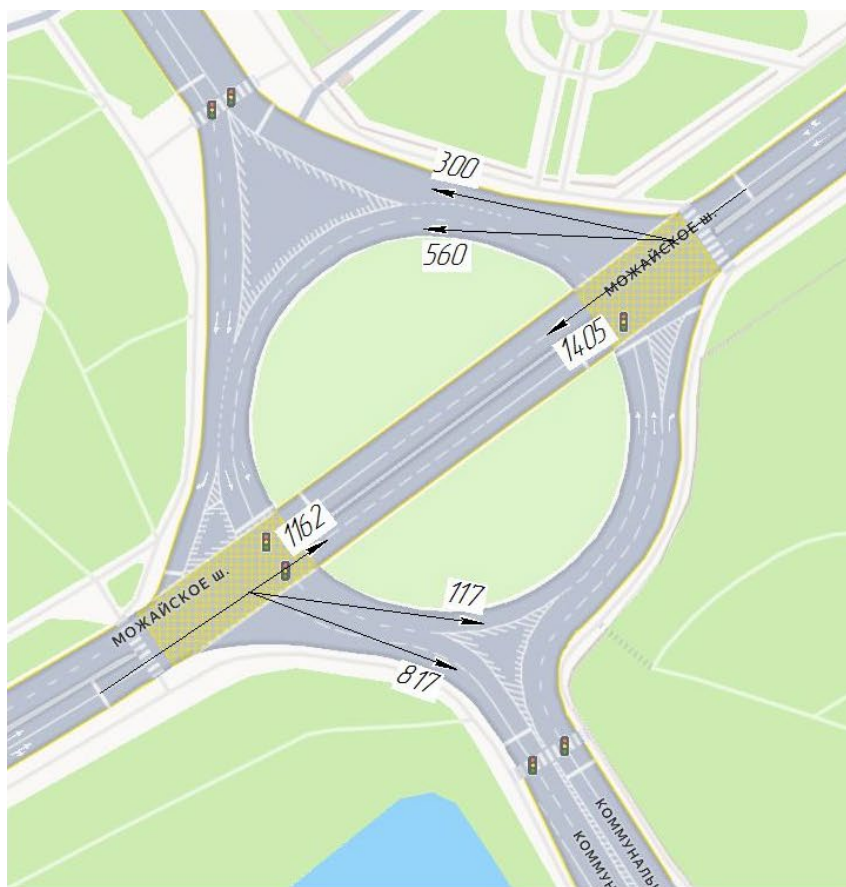


Рисунок 2.1.3.6 – Пофазная организация движения через перекресток Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово) с интенсивностями ТП по направлениям движения

Оптимальный цикл светофорного регулирования определен с помощью программы имитационного моделирования Aimsun (рисунок 2.1.3.7):

$70 \text{ с (запад + восток)} + 3 \text{ с} + 34 \text{ с (север + юг)} + 3 \text{ с} = 110 \text{ с};$

Пофазная организация движения через перекресток не поменялась.

При оптимальном цикле светофорного регулирования и максимальных существующих интенсивностях ТП в утренний "час пик" восточный подход к перекрестку будет загружен на 93 %, а южный – на 94 %. Параметры дорожного движения на перекрестке представлены в таблице 2.1.3.3.



Рисунок 2.1.3.7 – Имитационная модель перекрестка Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)

Таблица 2.1.3.3 – Параметры дорожного движения на перекрестке Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)

Параметр	Существующий цикл	Оптимальный цикл
Средняя скорость, км/ч		
с запада	21,8	27,3
с востока	28,2	26,9
с севера	29,8	38
с юга	15,3	18,6
Средняя очередь ТС на одну полосу, привед. ед.		
с запада	25	20
с востока	17	21
с севера	6	3
с юга	26	11

Оптимальный цикл светофорного регулирования при условии сохранения длительности цикла (для организации координированного управления с перекрестком Можайское шоссе – Красногорское шоссе) рассчитан по методу Ф. Вебстера (Кременец Ю. А., Печерский М. П., Афанасьев М. Б. Технические средства организации дорожного движения: Учебник для вузов. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2005. – 279 с.: ил.).

Расчет оптимального цикла светофорного регулирования для перекрестка Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово).

Потоки насыщения в фазе 1.

Поток насыщения для движения с Востока на Запад (прямо) и с Востока на Север (направо):

$$M_{H(1)} = 1920 \cdot 2 \cdot \frac{100}{64 + 1,25 \cdot 36} = 3840 \text{ ед./ч.}$$

Поток насыщения для движения с Запада на Восток (прямо) и с Запада на Юг (направо):

$$M_{H(2)} = 1920 \cdot 2 \cdot \frac{100}{55 + 1,25 \cdot 45} = 3840 \text{ ед./ч.}$$

Потоки насыщения в фазе 2.

Поток насыщения для движения с Юга на Север (прямо), на Запад (налево) и на Восток (направо):

$$M_{H(3)} = 1920 \cdot 2 \cdot \frac{100}{37 + 1,75 \cdot 26 + 1,25 \cdot 37} = 3000 \text{ ед./ч.}$$

Суммарные интенсивности ТП на подходах к перекрестку:

- с Востока – 2265 ед./ч,
- с Запада – 2097 ед./ч,
- с Севера – 747 ед./ч,
- с Юга – 869 ед./ч.

Фазовые коэффициенты в фазе 1:

$$y_{(1)} = \frac{2265}{3840} = 0,590 .$$

$$y_{(2)} = \frac{2097}{3840} = 0,546 .$$

Фазовые коэффициенты в фазе 2:

$$y_{(3)} = \frac{869}{3000} = 0,290 .$$

Принимаемая длительность промежуточных тактов – 3 с.

Потерянное время в цикле:

$$T_{\Pi} = 3 + 3 = 6 \text{ с.}$$

Сумма максимальных фазовых коэффициентов в каждой фазе:

$$Y = 0,589 + 0,290 = 0,879 .$$

Длительность цикла регулирования:

$$T_{\Pi} = \frac{1,5 \cdot 6 + 5}{1 - 0,879} = 116,19 \text{ с.}$$

Длительность основного такта фазы 1:

$$t_{o(1)} = \frac{(116,19 - 6) \cdot 0,590}{0,879} = 73,9 \text{ с.}$$

Длительность основного такта фазы 2:

$$t_{o(2)} = \frac{(116,19 - 6) \cdot 0,290}{0,879} = 36,3 \text{ с.}$$

Увеличиваем длительность цикла регулирования с 116,19 с до 140 с для организации координированного управления с перекрестком Можайское шоссе – Красногорское шоссе

Оптимальный цикл светофорного регулирования в этом случае составит:

$$89 \text{ с (запад + восток)} + 3 \text{ с} + 45 \text{ с (север + юг)} + 3 \text{ с} = 140 \text{ с.}$$

Пофазная организация движения через перекресток не поменялась.

Степень насыщения направления движения для каждого из рассчитываемых направлений:

$$x_{(1)} = \frac{2265 \cdot 140}{3840 \cdot 89} = 0,928,$$

$$x_{(2)} = \frac{869 \cdot 140}{3000 \cdot 45} = 0,901.$$

При этом оптимальном цикле светофорного регулирования и существующих максимальных интенсивностях ТП в утренний "час пик" восточный подход к перекрестку будет загружен на 93 %, а южный – на 90 %.

2.1.4 Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров)

Координированное управление представляет собой согласованное функционирование нескольких светофорных объектов с целью минимизации задержек в движении ТС. Основной принцип координации заключается в том, что на следующем перекрестке зеленый сигнал включается с определенным сдвигом относительно предыдущего и который зависит от времени в пути между этими точками. Это позволяет ТС двигаться по маршруту более предсказуемо, достигая перекрестков именно тогда, когда там горит зеленый свет, что снижает количество ненужных остановок и торможений, а также уменьшает общие транспортные задержки.

Кроме того, с учетом того, что наибольшее количество вредных выбросов осуществляется на этапе разгона и торможения автомобиля, а также в момент его работы на холостом ходу, координированное управление способствует существенному улучшению экологической обстановки за счет безостановочного проезда ТС.

Для успешной реализации координированного управления необходимо соблюдение ряда условий:

- наличие как минимум двух полос для движения в каждом направлении,

- одинаковый или кратный цикл работы светофоров на всех перекрестках системы,
- уровень транзитного потока должен составлять не менее 70 %,
- расстояние между соседними перекрестками не должно превышать 800 м.

Первое условие связано с необходимостью обеспечения бесперебойного движения автомобилей на расчетной скорости и их своевременного прибытия к следующему перекрестку. Задержки в пути могут нарушить координацию, так как увеличение времени на перегонах приводит к тому, что автомобили прибывают к перекрестку в момент действия запрещающего сигнала. Узкие проезжие части увеличивают вероятность задержек из-за затруднений с объездом препятствий (например, остановившихся автомобилей или остановок ОП ОПАТ).

Второе условие – единый или кратный цикл работы светофоров обеспечивает необходимую регулярность смены сигналов для всех светофоров "зеленой волны" и поддерживает расчетный сдвиг фаз, разрешающих движение по маршруту.

Требования к транзитности потока подразумевают необходимость преобладания прямого направления в движении по магистрали – регулярные повороты участников потока приводят к замедлению движения всего ТП в целом.

Ограничение длины перегона связано с распадом ТП, как единой группы из-за различий в скоростях движения разных ТС. Исследования показывают, что группа полностью распадается при длине перегона от 800 до 1000 м и более. После разрушения группового ТП, характер прибытия ТС на следующую точку становится хаотичным и случайным.

Групповая структура ТП играет ключевую роль в организации координированного управления: чем меньше расстояние между перекрестками, тем выше вероятность сохранения группы и тем меньше времени требуется для её пропуска на следующем светофоре.

При "растягивании" времени проезда группы необходимо увеличивать длительность зеленого сигнала на следующем перекрестке (что может ущемлять интересы других направлений).

На динамику движения группового ТП также влияют:

- количество полос движения в одном направлении,
- интенсивность движения и наличие ОП ОПАТ,
- наличие нерегулируемых пешеходных переходов.

Введение координированного регулирования является не капиталоемким мероприятием и может быть выполнено в кратчайшие сроки.

В рамках оптимального варианта проектирования КСОДД рекомендуется введение режимов координированного регулирования на двух последовательных перекрестках: Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина и Можайское шоссе – Красногорское шоссе (направление движения – обратное) (таблица 5.1, п. 3.1) (рисунок 2.1.4.1). Это возможно, т. к.

соблюдаются все условия введения координированного движения и позволит увеличить пропускную способность данного участка УДС.

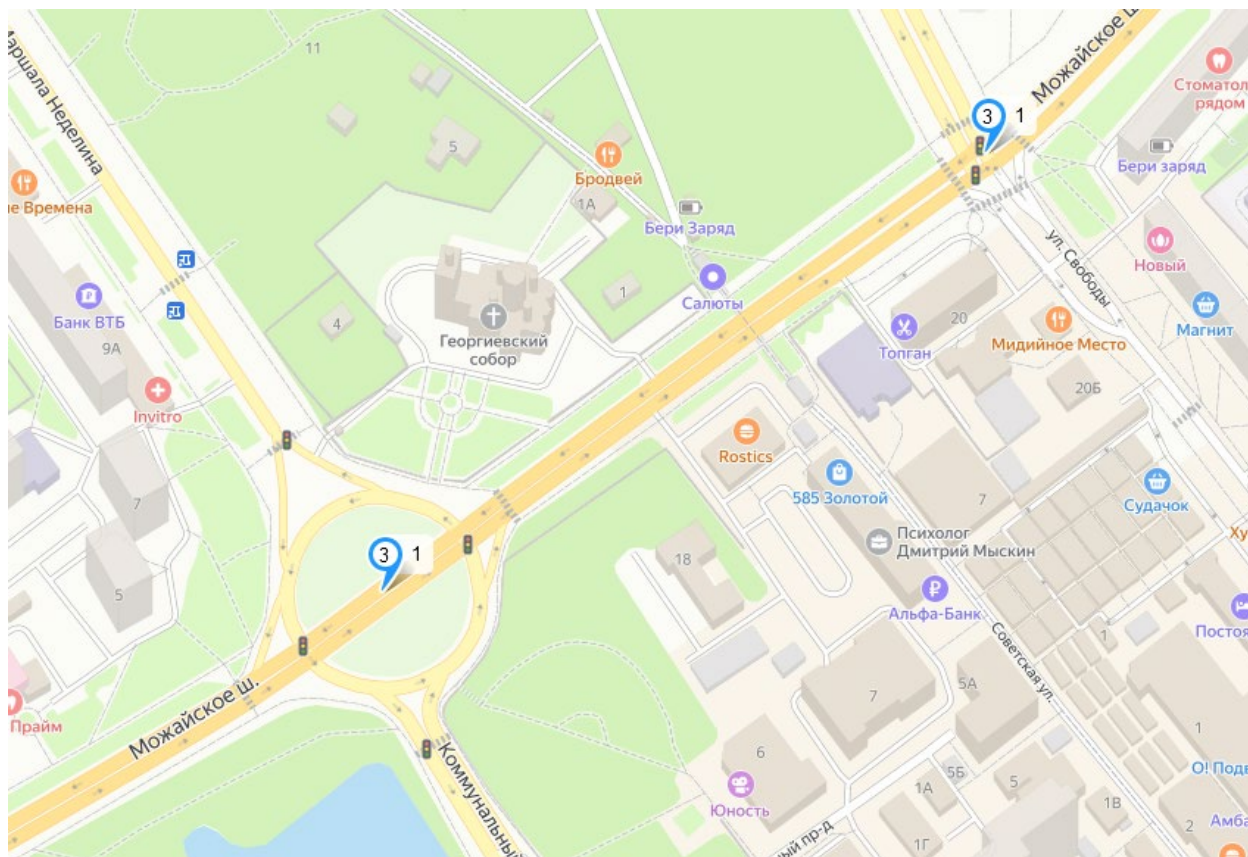


Рисунок 2.1.4.1 – Перекрестки: Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина и Можайское шоссе – Красногорское шоссе

Оптимальный цикл светофорного регулирования на перекрестке Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина для организации координированного управления представлен в п. 2.1.3. Структура и длительность цикла светофорного регулирования на перекрестке Можайское шоссе – Красногорское шоссе остается неизменным. Пофазный разъезд ТС через перекрестки также остается неизменным.

Введение режимов координированного регулирования на данных перекрестках позволит избежать заторов (рисунок 2.1.4.2) при движении по Можайскому шоссе с запада на восток, вызванных несогласованностью работы данных светофорных объектов и доходящих до перекрестка Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина.

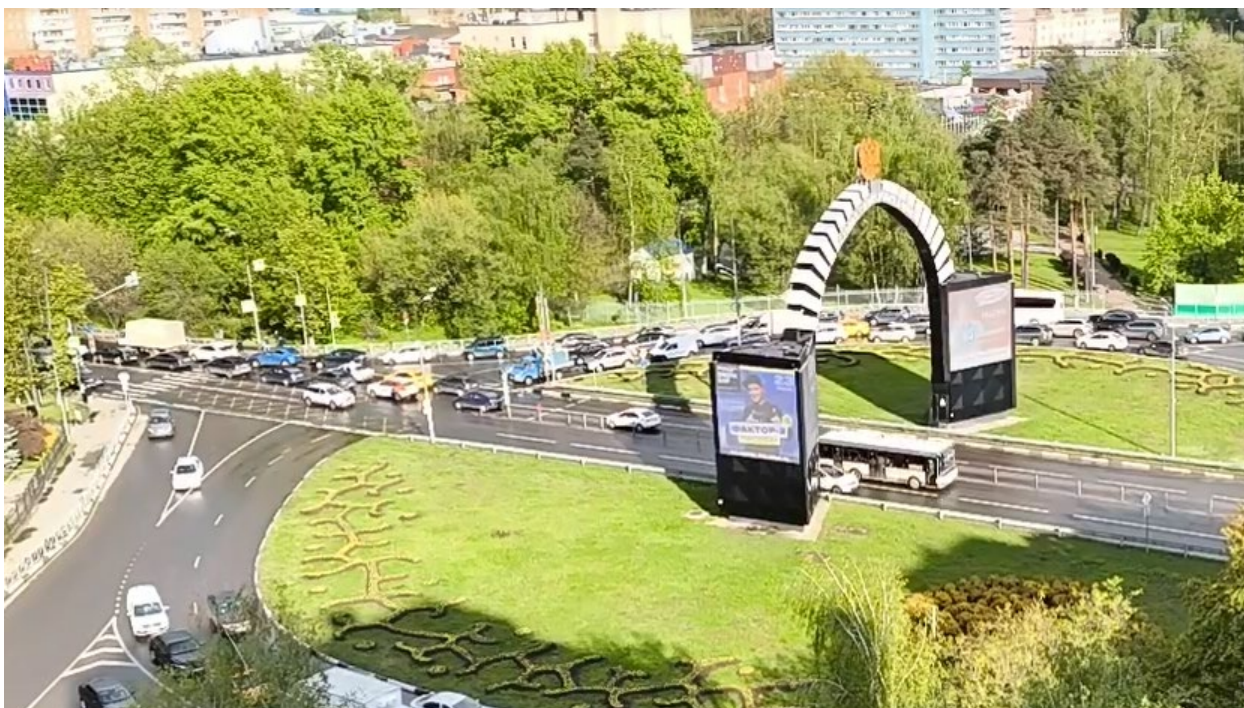


Рисунок 2.1.4.2 – Затор на перекрестке Можайское шоссе – Красногорское шоссе, доходящий до перекрестка Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина

2.1.5 Использование адаптивного регулирования на светофорных объектах (при наличии обоснования)

Внедрение адаптивного управления позволяет улучшить транспортную ситуацию, приблизив реальную пропускную способность дорог к ее теоретическому максимуму, и получить значительный экономический, социальный и экологический эффект. Пропускная способность пересечений в результате применения данного метода может возрасти на 10-20%, в зависимости от конкретных условий и времени.

Локальное адаптивное управление на перекрестках целесообразно применять при наличии следующих условий:

- на пересечениях с высоким уровнем загрузки;
- на пересечениях, для которых характерна существенная неравномерность ТП во времени;
- пересечение должно быть удалено от других светофорных объектов.

В настоящее время адаптивное регулирование на светофорных объектах применяется на наиболее загруженных перекрестках автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе. Результаты проведенных исследований на автомобильных дорогах и УДС Одинцовского городского округа показали отсутствие целесообразности использования адаптивного регулирования на светофорных объектах, ввиду отсутствия таких участков УДС, где интенсивности ТП значительно изменяются по величине и направлению в

течение суток. Поэтому в рамках КСОДД мероприятия данного направления не предусмотрены.

2.1.6 Развитие 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

Пешеходы – это самые незащищенные участники дорожного движения, в то же время пешеходы самые неорганизованные и самые многочисленные на дороге. В сокращении числа конфликтов между транспортом и пешеходами кроются значительные резервы снижения показателей аварийности.

Обеспечение удобства и БДД пешеходов является одним из наиболее ответственных и, вместе с тем, сложных разделов ОДД. Сложность данной задачи обусловлена тем, что поведение пешеходов труднее поддается регламентации, чем поведение водителей ТС. Важным условием оптимальной организации пешеходного движения является учет психофизиологических особенностей и физических возможностей людей при разработке соответствующих технических решений. К психофизиологическим факторам следует прежде всего отнести естественное стремление людей экономить усилия и время, двигаясь по кратчайшему пути между намеченными пунктами.

Следует также обращать внимание на сложившиеся пути движения групп пешеходов, а также наличие объектов тяготения на пути следования. Рациональная ОДД пешеходов является одним из факторов повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от ОП ОПАТ или автомобильной стоянки. Следовательно, качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы, как способа передвижения, в обществе сильно связано с качественными критериями – безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом.

Основной задачей для обеспечения безопасности пешеходного движения вдоль проезжей части является отделение ПП от ТП за счет:

- соответствия ширины тротуара пиковой интенсивности пешеходного потока;
- хорошего качества покрытия тротуара и его содержания;
- отсутствия на тротуаре помех для движения пешеходов;
- применения ограждений, препятствующих внезапному выходу пешеходов на проезжую часть в наиболее опасных местах (перильные ограждения, зеленые насаждения);

- наличия препятствий для внезапного выезда ТС на тротуар в наиболее опасных местах (барьерные ограждения, высокий бортовой камень).

Безопасность нерегулируемого пересечения пешеходами проезжей части обеспечивается:

- хорошей видимостью пешеходного перехода для водителей, приближающихся со всех направлений;

- хорошей видимостью для пешеходов приближающихся ТС;

- сокращением времени нахождения пешеходов на проезжей части путем уменьшения протяженности перехода;

- обустройством центральных островков безопасности на проезжей части широких улиц для перехода улицы в два этапа.

На подходах к любому пешеходному переходу должен быть обеспечен треугольник видимости, который соответствует разрешенной скорости движения. На всем протяжении сторон треугольника видимости не должно быть ограждений, парапетов, насаждений и других препятствий высотой более 0,5 м. Важное значение для обеспечения безопасности пешеходов на нерегулируемых переходах имеет качественное освещение участка улицы и непосредственно самого пешеходного перехода в ночное время. Применение активных светодиодных дорожных знаков также является высокоэффективным средством оборудования пешеходных переходов и привлечения внимания водителей как в светлое, так и в темное время суток.

Кардинальным решением исключения конфликтов между ПП и ТП при смешанном движении является их разделение в разных уровнях в местах пересечений. В первую очередь это требуется на магистральных дорогах. Выбор способа и метода организации движения пешеходов производится, как правило, по результатам анализа статистических данных о ДТП. Сами же мероприятия разрабатываются на основе анализа характеристик ТП и ПП на локальном участке, и в большинстве случаев не оказывают влияние на сетевое распределение этих потоков. Принципиально иной характер имеет создание пешеходных зон, в результате чего из пользования ТС изымаются значительные фрагменты УДС, что приводит к снижению ее пропускной способности, увеличению плотности ТП и ряду других (в том числе отрицательных) последствий, затрагивающих большие по размерам территории города. По этой причине применение пешеходных зон требует комплексного анализа дорожно-транспортных условий не на локальном, а на сетевом уровне и проведения комплекса мероприятий по ОДД.

Основной проблемой в ОДД пешеходов является отсутствие территориальной связности тротуаров и пешеходных дорожек на сети улиц, которые в свою очередь находятся в ненормативном состоянии, следствием чего является появление стихийных троп, переход дорог в неполюженном месте, загрязнение дорог и улиц грунтом. На территории планируемых застраиваемых жилых зон необходимо заблаговременно предусматривать движение пешеходов путем строительства тротуаров и пешеходных дорожек, с учетом их связности и ориентирования на социально-значимые объекты.

Во многих городах мира велосипедное движение является равноправной подсистемой городского транспорта. В средних и малых городах велосипед способен стать основным способом осуществления ежедневных перемещений существенной части населения.

Основными положительными эффектами увеличения доли немоторизованного (велосипедного) передвижения для города являются:

- снижение уровня загрузки УДС и перераспределение пассажиропотока (в связи с перераспределением части поездок, совершаемых на автомобиле и общественном транспорте);
- повышение здоровья населения за счет обеспечения минимально необходимой для поддержания здоровья физической нагрузки;
- снижение степени загрязнения воздуха и иных негативных воздействий на окружающую среду;
- оптимизация использования городского пространства;
- снижение уровня шума.

Привлекательность велосипедного движения в городе зависит от наличия качественных и безопасных путей велосипедного сообщения, а также их круглогодичного содержания.

Накопленный мировой опыт развития велосипедного движения в городах показывает, что в случае создания связной и безопасной велосипедной инфраструктуры по востребованным маршрутам велосипед может использоваться круглогодично в качестве полноценного ТС горожанами вне зависимости от пола, возраста и уровня дохода.

Использование СИМ является хорошей альтернативой велотранспорту из-за малых габаритов и веса ТС, высокой скорости передвижения, более удобному и легкому передвижению и отсутствию необходимости поиска места для парковки или ручного перемещения ТС в случае использования прокатных ТС.

Основным стимулом для населения к использованию велосипедов или СИМ для совершения ежедневных поездок является наличие велосипедной инфраструктуры, которая включает:

- велосипедные маршруты, обустроенные в виде велосипедных дорожек, велопешеходных дорожек, полос для велосипедистов, участков совместного движения (в том числе велосипедных зон);
- места хранения велосипедов и СИМ.

В качестве мероприятий данного направления консервативного варианта проектирования КСОДД предусмотрены:

- строительство пешеходных переходов через железнодорожные пути (таблица 5.1, п. 4.3) (предусмотрено СТП ТО МО);
- строительство внеуличного пешеходного перехода через автомобильную дорогу (таблица 5.1, п.п. 4.4) (предусмотрено СТП ТО МО).

В качестве мероприятий данного направления оптимального варианта проектирования КСОДД предусмотрены:

- обустройство пешеходных переходов на ОП ОПАТ для приведения в соответствие требованиям ГОСТ Р 52766-2007, СП 34.13330.2021 и ОСТ 218.1.002-2003 (таблица 5.1, п.п. 4.1-4.2) (рисунок 2.1.6.1);

- строительство надземного пешеходного перехода через автомобильную дорогу Можайское шоссе, км 42+000 (таблица 5.1, п. 4.28) (рекомендация Министерства транспорта и автомобильных дорог Московской области);

- обустройство тротуаров на автомобильных дорогах для приведения в соответствие требованиям ГОСТ Р 52766-2007 (таблица 5.1, п.п. 4.5-4.26);

- обустройство велопешеходной дорожки между населенными пунктами Кубинка и Акулово, на а/д Кубинка - Наро-Фоминск км 3+300 - км 7+400 (таблица 5.1, п. 4.27) (рекомендация Министерства транспорта и автомобильных дорог Московской области).

Схематичное отображение предлагаемых мероприятий представлено на рисунке 4 в Графических материалах.



Рисунок 2.1.6.1 – Отсутствие пешеходного перехода на ОП "Крутицы" на автомобильной дороге Можайское шоссе

2.1.7 Организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств

Опыт городов с высоким уровнем автомобилизации наглядно демонстрирует, что попытка удовлетворить транспортный спрос населения за счет использования исключительно личных ТС в условиях ограниченных

земельных и экономических ресурсов является недостижимой утопией. Рост уровня автомобилизации неизменно сопровождается многократным увеличением затрат как на новое дорожное строительство, так и на содержание постоянно увеличивающихся объемов существующей УДС. В первую очередь негативные последствия в виде регулярных заторов, повышенного шумового загрязнения, загазованности, общего ухудшения качества городской среды, начинают проявляться в исторических центрах городов, в связи с отсутствием возможностей для расширения существующей УДС. В таких условиях насущной проблемой становится повышение провозной способности участков УДС. Также следует учитывать наличие существенной части населения, которая в силу тех или иных причин не может осуществлять свои передвижения с использованием личного автотранспорта. К этой группе можно отнести граждан, не достигших совершеннолетия, социально не защищенные слои населения и др.

Альтернативным сценарием развития городских транспортных систем в данном ключе является создание высокоэффективной системы общественного транспорта, в том числе ОПАТ.

Предоставление приоритета в движении для маршрутных ТС – один из важнейших инструментов повышения эффективности работы ОПАТ.

Преимущества для движения маршрутных ТС обеспечиваются следующими средствами:

- соответствующими положениям ПДД РФ, специальными знаками и светофорами;
- предоставлением первоочередного проезда регулируемых пересечений методами ОДД и настройкой цикла светофорного регулирования;
- введением ограничений на УДС для движения остальных ТС;
- введение выделенной полосы для движения ОПАТ.

Реализация мероприятий, обеспечивающих приоритет маршрутных ТС прежде всего позволяет повысить эксплуатационную скорость на маршруте, а, следовательно, снизить расход топлива, электроэнергии, количество вредных выбросов в окружающую среду. Повышается привлекательность системы ОПАТ в сравнении с использованием личным ТС.

В качестве мероприятий данного направления консервативного и оптимального вариантов проектирования КСОДД рекомендуется при строительстве новых и реконструкции существующих автомобильных дорог организация разворотных и отстойных площадок на конечных ОП ОПАТ.

В оптимальном варианте проектирования КСОДД дополнительно рекомендуется строительство остановочных площадок на ОП ОПАТ вне границ проезжей части на автомобильных дорогах для приведения в соответствие требованиям ГОСТ Р 52766-2007, СП 34.13330.2021 и ОСТ 218.1.002-2003 и устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности (см. рисунки 2.1.2.2 и 2.1.2.3).

В настоящее время задержки в движении ОПАТ возникают в утренний час пик при выезде из жилого комплекса "Гусарская Баллада" (г. Одинцово) по ул. Триумфальной в сторону ул. Центральной. На данном участке УДС проходят четыре маршрута ОПАТ общей интенсивностью более 8 ед. /час.

В связи с этим, в оптимальном варианте проектирования КСОДД предусматривается введение приоритета движения маршрутных ТС путем организации выделенной полосы для движения ОПАТ по ул. Триумфальной от ОП "Гусарская баллада" до выезда на ул. Центральную (г. Одинцово) (таблица 5.1, п. 9.1).

Схематичное отображение предлагаемых мероприятий представлено на рисунках 1 и 9 в Графических материалах.

2.1.8 Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)

Развитие парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций на УДС, исключить несанкционированную хаотичную стоянку ТС, вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить БДД и снизить социальную напряженность населения.

Для обеспечения эффективного использования ширины проезжей части УДС и возможности парковки ТС предлагаются следующие мероприятия, которые помогут эффективно использовать ширину проезжей части, разгрузить крайние полосы от припаркованных ТС, мешающих движению по улицам и ухудшающих обзор, увеличить пропускную способность улиц, разгрузить дворовые территории от ТС, припаркованных на тротуарах и на территории озеленения:

- создание дополнительных парковочных пространств в доступных местах (создание парковок на проезжей части с заездным карманом);
- ограничение или полный отказ от возможности остановки и стоянки ТС на наиболее загруженных участках УДС;
- создание дополнительных парковочных пространств (открытые наземные или обособленные многоуровневые парковки).

При проектировании новых многоквартирных жилых домов в проектах планировки территории необходимо учесть возможность размещения личных ТС с учетом планирования потребности в местах хранения ТС по действующим градостроительным нормам.

В качестве мероприятий данного направления оптимального варианта проектирования КСОДД рекомендуется строительство внеуличных плоскостных стоянок в г. Одинцово (таблица 5.1, п. 5.1 и рисунок 2.1.8.1):

- 1 мкр-н – 200 машино-мест,
- 1А мкр-н – 50 машино-мест,
- 2 мкр-н – 50 машино-мест,
- 3 мкр-н – 50 машино-мест,
- район детского парка "Малыш" – 200 машино-мест.

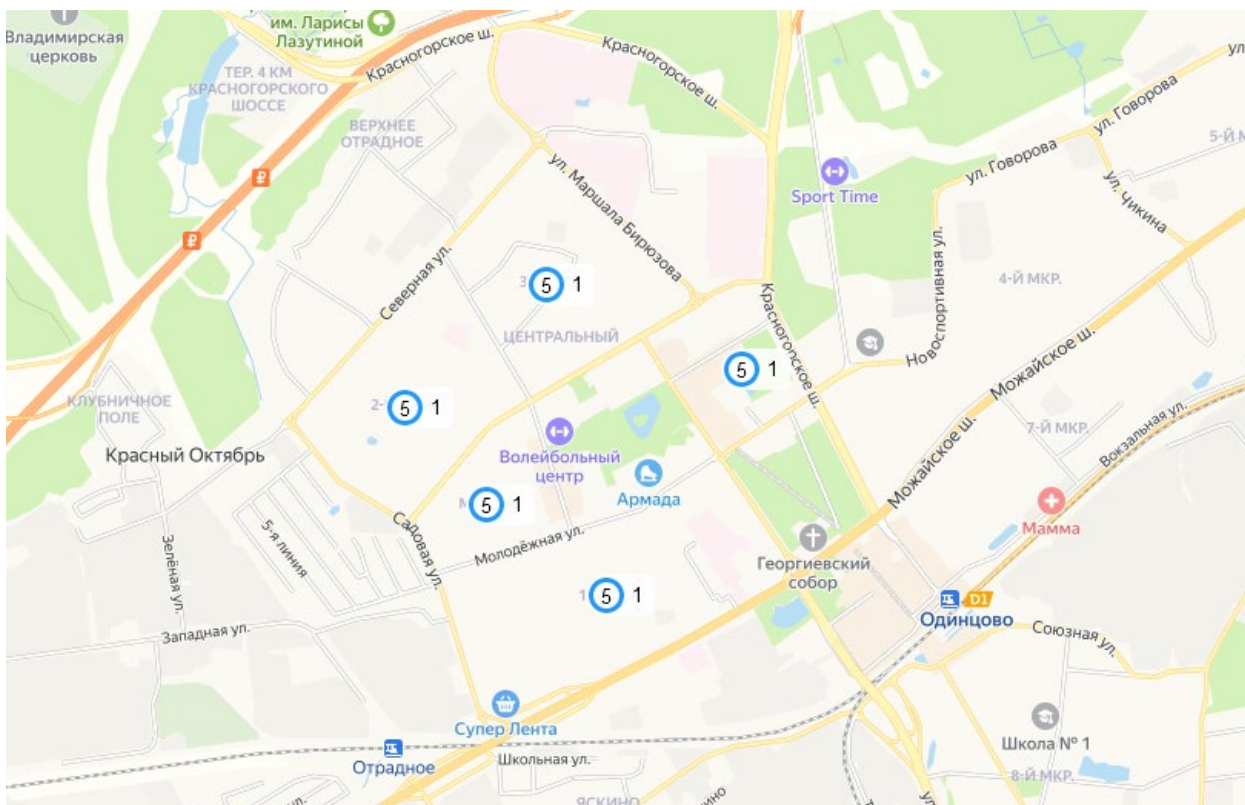


Рисунок 2.1.8.1 – Схематичное отображение предлагаемых мероприятий

2.1.9 Введение временных ограничения или прекращения движения транспортных средств

Ограничение доступа ТС на отдельные территории применяется с целью обеспечить комфорт, безопасность всех участников дорожного движения, а также создать оптимальное функционирование УДС.

Причины установления ограничений доступа могут быть следующими:

- особый режим пропуска ТС на территории организаций, учреждений, режимных объектов, который регламентирован специальными документами соответствующих ведомств;

- обеспечение защиты объектов УДС и транспортной инфраструктуры от нанесения вреда в рамках Федерального закона № 16-ФЗ "О транспортной безопасности" от 09.02.2007;

- временное ограничение (запрет) проезда автомобильного транспорта на определенных участках УДС на период выполнения строительных реконструкционных работ;

- сезонное ограничение осевой нагрузки для ТС;

- временное ограничение (запрет) проезда автомобильного транспорта по определенным улицам – организация пешеходных улиц "выходного дня";

- временное ограничение в период повышенной интенсивности движения ТС накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки 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 БДД;

- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами.

В рамках КСОДД мероприятия данного направления не являются целесообразными и поэтому не предусмотрены.

2.1.10 Организация реверсивного движения и (или) одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Реверсивное движение – дорожное движение, которое может изменяться по направлениям в различные часы суток (в различные промежутки времени).

В связи с тем, что на некоторых городских магистралях и пригородных дорогах ТП в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения, для пропуска явно преобладающих потоков оказывается целесообразной организация реверсивного (переменного) одностороннего движения. Примером являются магистрали, ведущие в административные центры городов, по которым в утренний час пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд.

Согласно Методическим рекомендациям по проектированию автомобильных дорог на подходах к крупным городам устройство реверсивного движения целесообразно только в следующих основных случаях:

- при снижении средней скорости движения по автомобильной дороге, как минимум на 25 % по сравнению с нормальной обычной скоростью или при существенном скоплении транспорта на регулируемых перекрестках, при котором автомобили пропускают один или более интервалов зеленого сигнала светофора;

- при прогнозировании высоких темпов роста интенсивности движения, при которых в недалеком будущем оно будет на пределе пропускной способности проектируемой дороги;

- когда согласно данным наблюдений транспортные заторы являются периодическими и предсказуемыми;

- когда разница в объеме ТП,двигающихся в противоположных направлениях, достигает, как минимум 2:1, а желательно 3:1;

- при возможности на многополосных дорогах содержать минимум две полосы движения в направлении второстепенного потока;

- при ограниченной полосе отвода или невозможности ее расширения для строительства дополнительных полос движения;

- при недостаточной пропускной способности смежных автомобильных дорог, по которым ТП двигаются в направлениях, параллельных проектируемой автомобильной дороге.

Другими причинами для ввода реверсивного движения (временная мера) могут служить авария или дорожные работы на участках автомобильных дорог.

На сегодняшний день реверсивное движение ТС является нераспространённой практикой на территории Российской Федерации (участки с постоянным реверсивным движением спроектированы на территории крупных городов: Москва, Санкт-Петербург, Кемерово, Симферополь).

Организация одностороннего движения ТС способствует сокращению количества конфликтных точек в дорожном движении, увеличению скорости ТП и повышению пропускной способности УДС на данном участке. Это решение наиболее эффективно работает в районах исторической застройки, где проезжая часть имеет относительно небольшую ширину и расстояния между жилыми кварталами сравнительно короткие. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава ТП 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 БДД в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных ТС.

Основные преимущества одностороннего движения заключаются в:

- сохранении непрерывного ТП на узкой проезжей части и при высокой интенсивности движения;
- дополнительных местах для парковки ТС на узкой проезжей части без сильного влияния на движущийся ТП;
- снижении интенсивности транзитных ТП за счёт удлинения маршрутов по УДС с односторонними улицами;
- возможности организации выделенных полос для движения ОПАТ на узкой проезжей части (за счёт встречной полосы);
- возможности увеличения разрешённой скорости движения за счёт уменьшения риска ДТП со встречными автомобилями;
- снижении риска ДТП из-за невнимательности водителя.

К недостаткам одностороннего движения можно отнести следующие факторы:

- необходимость перепробегов, в отдельных случаях весьма значительных, что может привести к высоким транспортным нагрузкам на других участках УДС;
- повышение риска ошибочного восприятия водителем дорожных знаков (либо игнорирование водителем требований ОДД) и выезда на улицу с односторонним движением во встречном направлении, что может привести к ДТП или затруднению движения на участке УДС;
- сложность организации нерегулируемого пешеходного перехода в случае более чем одной полосы для движения в одном направлении;

- возможное повышение скорости ТП, опасное для улиц с жилой застройкой (может быть предупреждено надлежащим надзором).

Кроме того, введение одностороннего движения ТС может вызвать сложности у пользователей ОПАТ из-за увеличения дальности пешеходных подходов. На проявление недостатков, связанных с перепробегом транспорта и дальностью пешеходных подходов, оказывает влияние планировочная структура УДС – наиболее оптимальной сеткой улиц для внедрения одностороннего движения является прямоугольная, при этом расстояние между параллельными путями должно быть не более 250-300 м.

Необходимость организации одностороннего движения в подавляющем большинстве случаев вызвана следующими факторами:

- ширина проезжей части недостаточна для организации выделенных полос для транспорта общего пользования, обособленной инфраструктуры для велосипедного движения, минимально необходимого количества парковочных мест;

- повешение БДД за счет сокращения количества конфликтных точек между ТП и ПП;

- повышение пропускной способности – при создании системы улиц с односторонним движением их пропускная способность увеличивается от 20 до 50 %.

В рамках КСОДД мероприятия по введению реверсивного и (или) одностороннего движения ТС на дорогах или их участках Одинцовского городского округа не являются целесообразными и поэтому не предусмотрены.

2.1.11 Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог

Светофорное регулирование значительно повышает БДД на участке регулирования за счет разделения ТП во времени. Недостатком светофорного регулирования, как правило, является увеличение времени задержки ТС, времени простоя, числа остановок и т. д., которые возрастают по мере увеличения количества циклов светофорного регулирования.

В то же время, необходимо отметить, что при высокой загруженности перекрестка, отсутствие светофорного регулирования может привести к полному параличу движения на перекрестке (например, в случае ДТП, блокирования проезда ожидающим маневра транспортном или безостановочным движением пешеходов через нерегулируемый пешеходный переход).

Светофорное регулирование движения предназначено для попеременного пропуска ТП и ПП по взаимно конфликтующим направлениям. Прежде всего это относится к перекресткам с интенсивным движением, где с помощью только знаков и разметки нельзя обеспечить БДД. Критерии введения светофорной сигнализации учитывают интенсивность пересекающихся ТП, их суммарные задержки и степень опасности движения.

Кроме того, светофорное регулирование может быть осуществлено при больших интенсивных ПП к местам их притяжения и при пересечении дороги школьниками в зоне расположения образовательных учреждений.

Условия введения светофорного регулирования ТП и ПП приведены в п. 7.2 ГОСТ Р 52289-2019 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

В рамках оптимального варианта проектирования КСОДД предусматривается введение светофорного регулирования на следующих перекрестках и участках дорог:

- перекресток автомобильных дорог Можайское шоссе – Можайское шоссе - Тучково (условие 1, п. 7.2.1 ГОСТ Р 52289-2019) (таблица 5.1, п. 6.5) (рисунки 2.1.11.1 и 2.1.11.2). Интенсивности ТП в утренний "час пик" представлены в таблице 2.1.11.1;

Таблица 2.1.11.1 – Интенсивности ТП в утренний "час пик"

Направление движения	Интенсивность движения, ед. / ч
Дорохово – Москва (прямо)	120
Дорохово – север (налево)	91
Север – Москва (налево)	461
Север – Дорохово (направо)	169
Москва – Дорохово (прямо)	138
Москва – север (направо)	273

- перекресток ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород) (условие 1, п. 7.2.1 ГОСТ Р 52289-2019, а также рекомендация ГУ МВД России по Московской области, письмо от 03.12.2025 № 3/257731814370) (таблица 5.1, п. 6.1) (рисунки 2.1.11.3 и 2.1.11.4). Интенсивности ТП в утренний "час пик" представлены в таблице 2.1.11.2;

Таблица 2.1.11.2 – Интенсивности ТП в утренний "час пик"

Направление движения	Интенсивность движения, ед. / ч
Запад – Север (налево)	129
Запад – Восток (прямо)	463
Север – Восток (налево)	180
Север – Запад (направо)	168
Восток – Запад (прямо)	448
Восток – Север (направо)	141

- перекресток автомобильных дорог ММК - Аниково - Агафоново - Кубинка – Шихово - Шарапово - Кубинка (условие 4, п. 7.2.1 ГОСТ Р 52289-2019, см. п. 1.10, рисунок 1.10.24) (таблица 5.1, п. 6.2) (рисунки 2.1.11.5 и 2.1.11.6);

- перекресток на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км (ОП "Усово-Тупик") (условие 4, п. 7.2.1 ГОСТ Р 52289-2019, см.

п. 1.10, рисунки 1.10.29 и 1.10.30) (рисунки 2.1.11.7 и 2.1.11.8) (таблица 5.1, п. 6.3);

- перекресток автомобильных дорог 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе – 2-е Успенское шоссе (рекомендация ГУ МВД России по Московской области, письмо от 03.12.2025 № 3/257731814370) (таблица 5.1, п. 6.6) (рисунки 2.1.11.9 и 2.1.11.10);

- пешеходный переход на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км (ОП "Жуковка-1") (условие 4, п. 7.2.1 ГОСТ Р 52289-2019, см. п. 1.10, рисунки 1.10.31 и 1.10.32) (рисунки 2.1.11.11 и 2.1.11.12) (таблица 5.1, п. 6.4);

- введение светофорного регулирования вызывного действия на нерегулируемых пешеходных переходах на автомобильной дороге Можайское шоссе (таблица 5.1, п. 6.7 и Графические материалы, рисунок 6).



Рисунок 2.1.11.1 – Перекресток автомобильных дорог Можайское шоссе – Можайское шоссе - Тучково

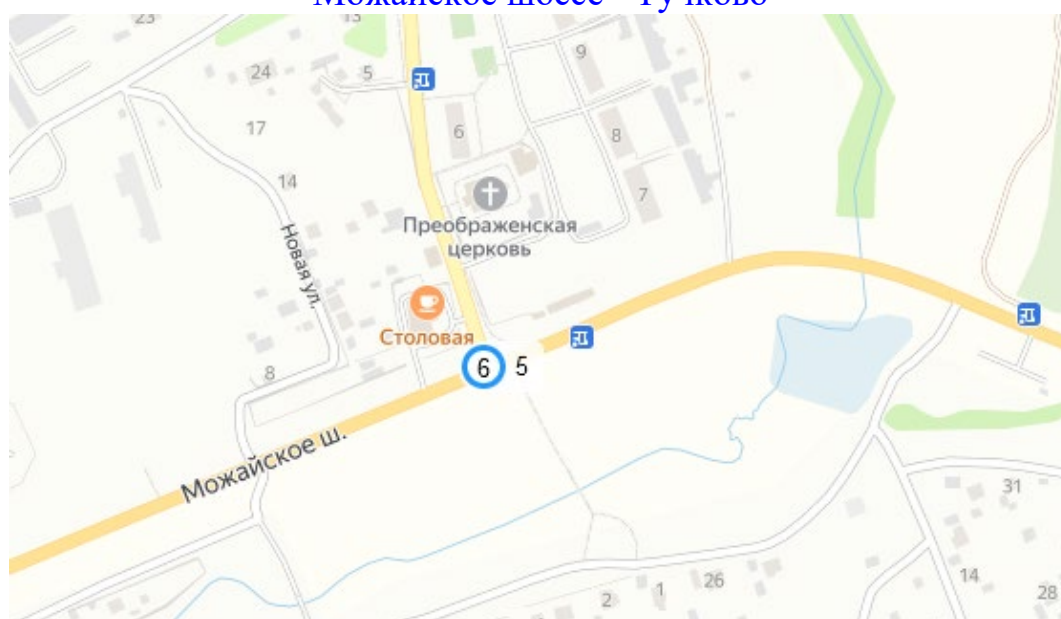


Рисунок 2.1.11.2 – Расположение перекрестка автомобильных дорог Можайское шоссе – Можайское шоссе - Тучково

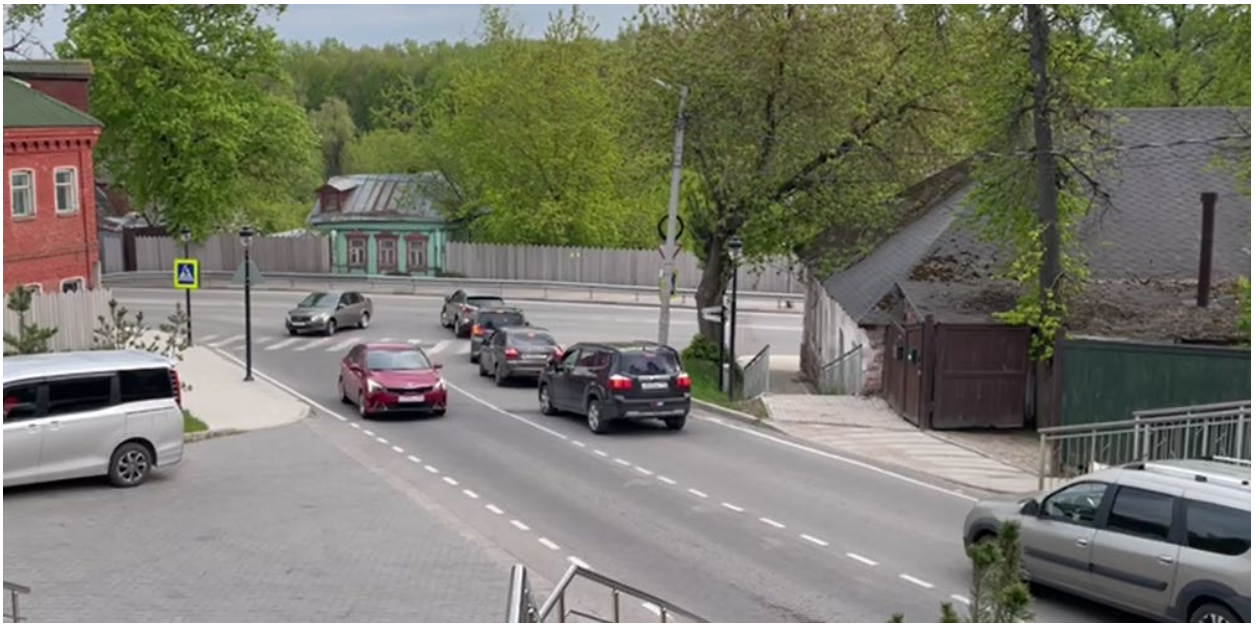


Рисунок 2.1.11.3 – Перекресток ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород)



Рисунок 2.1.11.4 – Расположение перекрестка ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород)



Рисунок 2.1.11.5 – Перекресток автомобильных дорог ММК - Аниково - Агафоново - Кубинка – Шихово - Шарапово - Кубинка

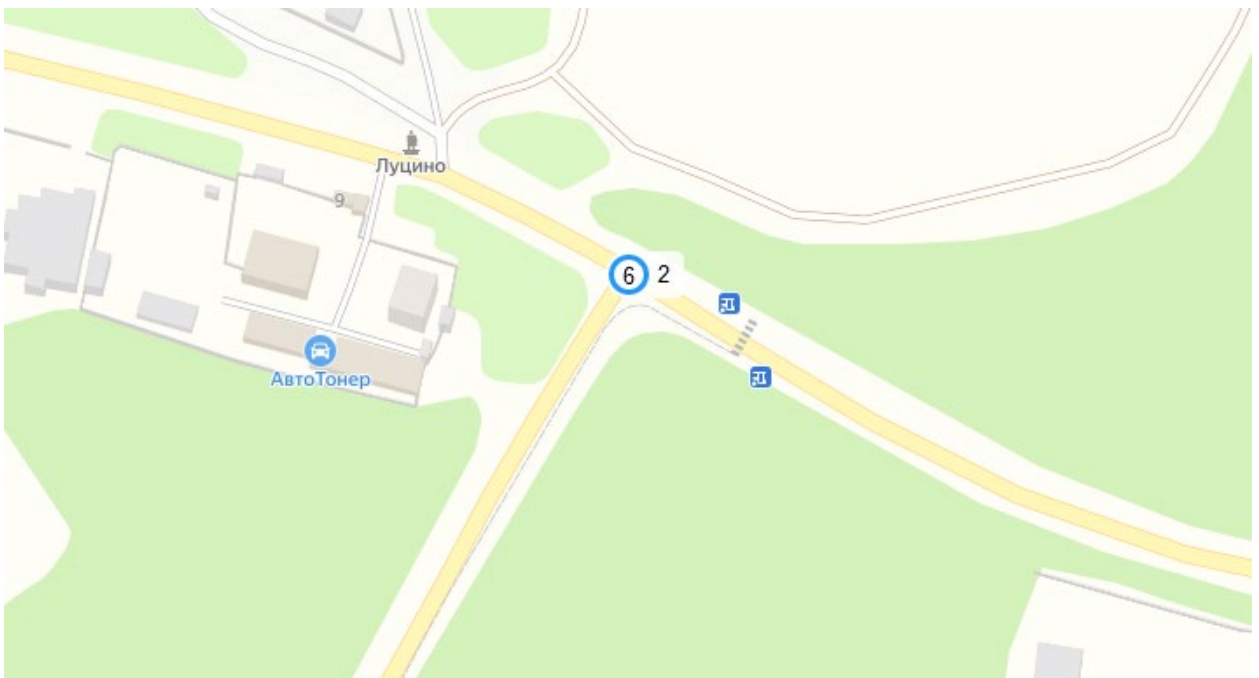


Рисунок 2.1.11.6 – Расположение перекрестка автомобильных дорог ММК - Аниково - Агафоново - Кубинка – Шихово - Шарапово - Кубинка



Рисунок 2.1.11.7 – Перекресток на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км (ОП "Усово-Тупик")

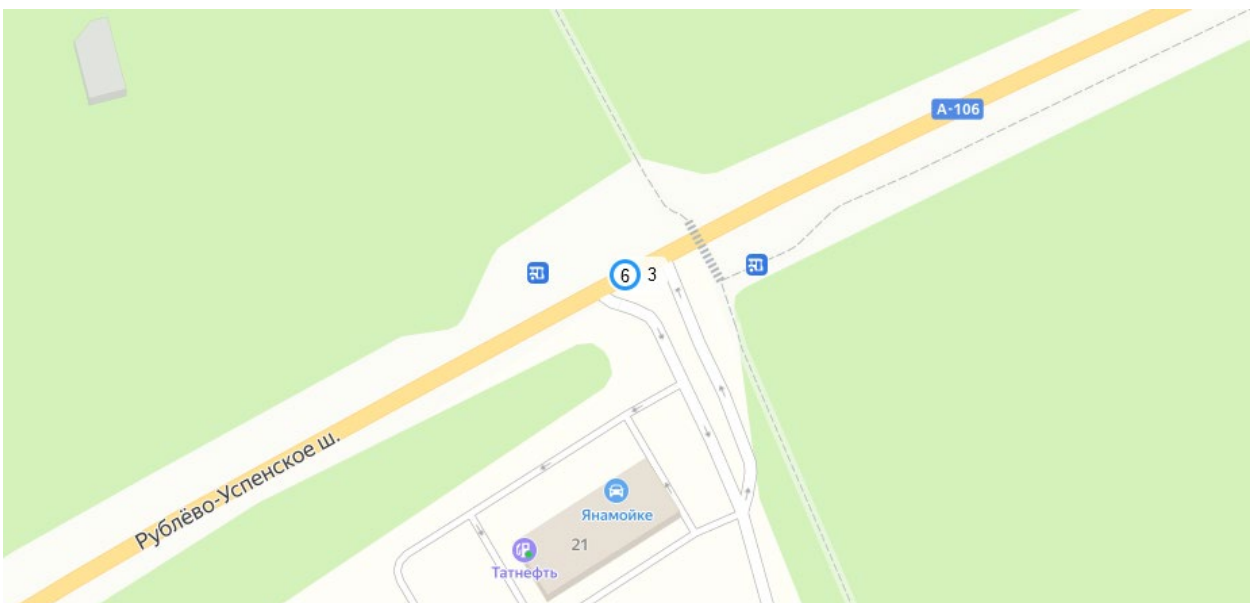


Рисунок 2.1.11.8 – Расположение перекрестка на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км (ОП "Усово-Тупик")



Рисунок 2.1.11.9 – Перекресток автомобильных дорог 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе – 2-е Успенское шоссе

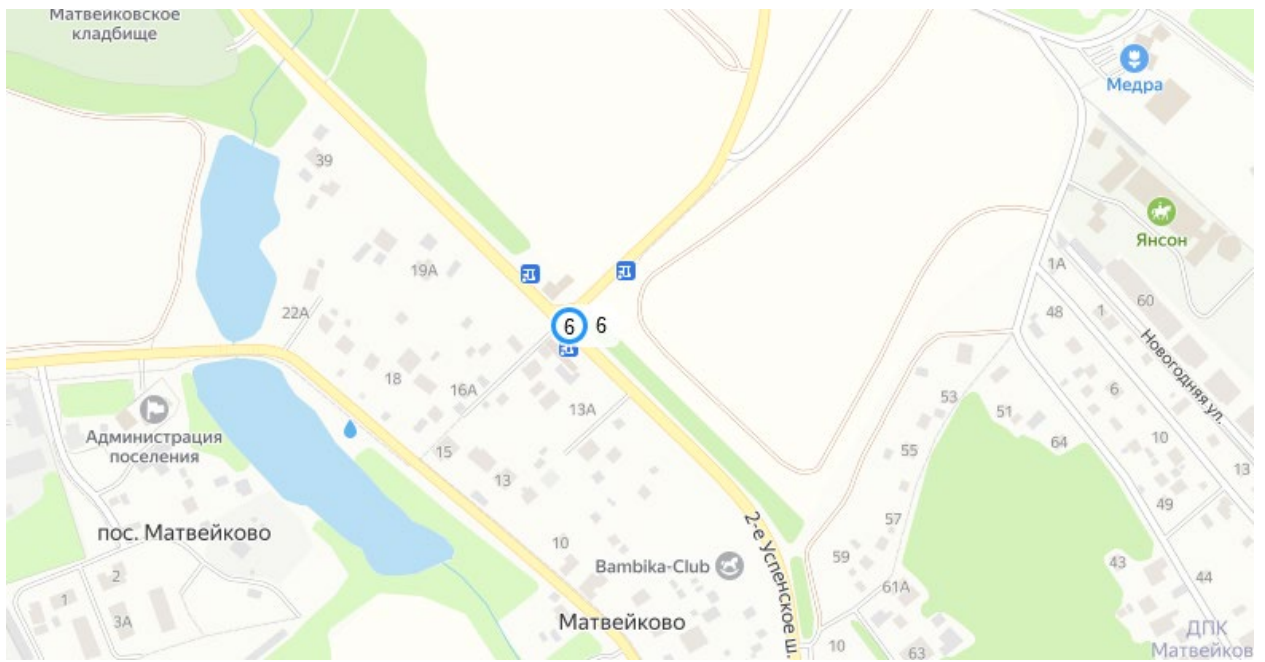


Рисунок 2.1.11.10 – Расположение перекрестка автомобильных дорог 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе – 2-е Успенское шоссе

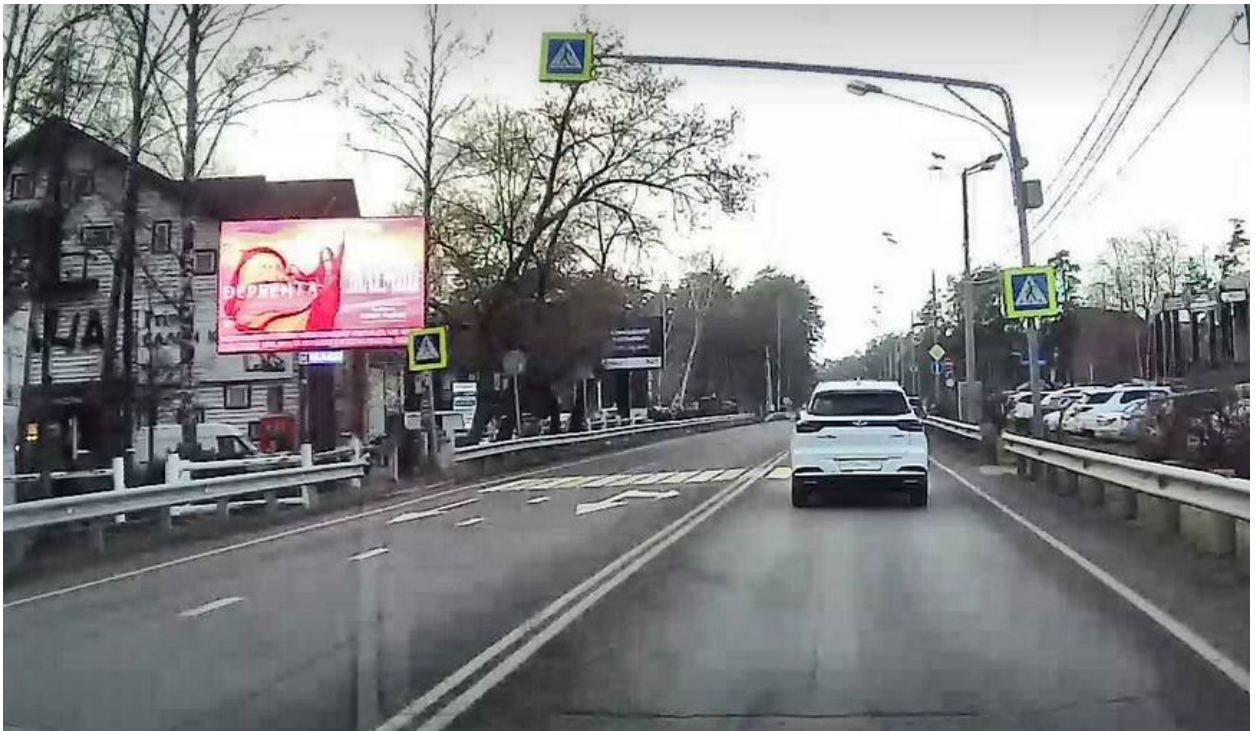


Рисунок 2.1.11.11 – Пешеходный переход на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км (ОП "Жуковка-1")

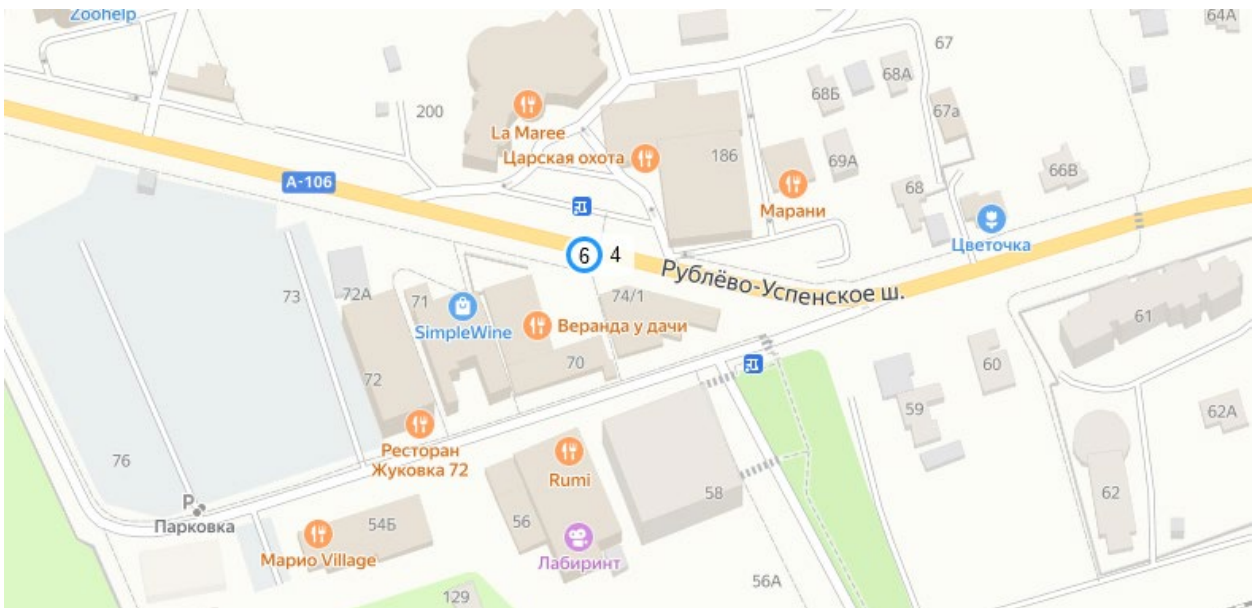


Рисунок 2.1.11.12 – Расположение пешеходного перехода на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км (ОП "Жуковка-1")

2.1.12 Организация движения грузовых автомобилей

Существующая схема пропуска грузовых ТС, включая ТС, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Одинцовском городском округе является рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

В качестве мероприятий данного направления консервативного варианта проектирования КСОДД рекомендуется строительство участка Рублево-Успенского шоссе, соединяющего автомобильную дорогу М-1 "Беларусь" и Внуковское шоссе с Можайским шоссе и непосредственно с Рублево-Успенским шоссе в обход г. Одинцово (см. п.2.1.1, рисунок 2.1.1.1).

2.1.13 Установление скоростного режима движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Оптимизация скоростного режима представляет собой воздействие на скорость движения ТС в потоке для повышения БДД или пропускной способности. Основная задача оптимизации скоростного режима – обеспечение равномерности скорости движения каждого ТС в отдельности и ТП в целом. Оптимизация скорости в определенной степени обеспечивается при выравнивании состава ТП на дороге или полосе движения.

Задачи регламентации скорости ТС с целью повышения БДД разделены на два направления: первое – ограничение скорости на наиболее опасных для движения участках или для определенных типов ТС; второе – регулирование скоростного режима для сокращения разности скоростей ТС в потоке.

В зависимости от конкретных условий задача оптимизации может заключаться как в снижении, так и в повышении существующего скоростного режима.

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

Ограничения скорости движения бывают постоянными и повсеместными или временными и местными. Постоянные и повсеместные ограничения устанавливают ПДД.

Ограничение скоростного режима предусмотрено на улицах, находящихся в непосредственной близости от образовательных учреждений и объектов тяготения населения, а также перед опасными участками дорог.

Существующая схема организации скоростного режима движения ТС в Одинцовском городском округе является рациональной и ее изменение в рамках КСОДД не является необходимым, поэтому мероприятия данного направления не предусмотрены.

2.1.14 Обеспечение безопасности на маршрутах движения детей к детским учреждениям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников ДД на участках УДС, примыкающих к образовательным учреждениям, является обеспечение безопасности движения ТП и ПП. Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение ДТП;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения БДД;
- обеспечение условий для соблюдения водителями ПДД на пешеходных переходах.

Поставленные задачи решаются с помощью применения ТСОДД.

Основными принципами обеспечения БДД на участках вблизи образовательных учреждений и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательных учреждений являются:

- заблаговременное предупреждение участников ДД о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе образовательных учреждений, так и на подходах к ним.

Методы обеспечения безопасности на маршрутах передвижения детей к образовательным учреждениям аналогичны применяемым в целом для пешеходного движения, а именно:

- снижение скоростного режима на улицах, прилегающих к образовательному учреждению, в т. ч. путем применения искусственных дорожных неровностей;
- содержание тротуаров и пешеходных дорожек в надлежащем эксплуатационном состоянии;
- обеспечение «треугольника видимости» водитель – пешеход на пешеходных переходах;
- исключение возможности выхода детей на проезжую часть в неустановленных местах;
- обеспечение соответствия параметров искусственного освещения нормативным значениям.

Для создания безопасных условий движения детей, крайне необходимо применять все вышеперечисленные методы на всём протяжении пешего подхода от мест массового проживания людей (районов среднеэтажной и многоэтажной застройки в радиусе до 1,5 км) до образовательных учреждений, а также от образовательных учреждений до ближайших ОП общественного транспорта.

К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей, относятся:

- устройство пешеходных ограждений перильного типа;

- устройство пешеходных переходов с ТСОДД, повышающими видимость;

- устройство ТСОДД для принудительного снижения скорости ТС (шумовые полосы, искусственные дорожные неровности);

- установка дорожных знаков 1.23 "Осторожно дети".

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от образовательных учреждений.

На территории Одинцовского городского округа детские образовательные учреждения, в большинстве своем, расположены изолированно от УДС (на внутриквартальной территории), и обеспечена безопасность на маршрутах движения детей к этим учреждениям. Пешеходные переходы, расположенные на маршрутах движения детей к образовательным учреждениям, оборудованы всеми необходимыми ТСОДД: дорожной разметкой, дорожными знаками, искусственными неровностями, дорожными светофорами и пешеходными ограждениями. Поэтому в рамках КСОДД мероприятия данного направления не предусмотрены.

2.1.15 Развитие дорог или их участков, направленное на повышение эффективности функционирования совокупности дорог и улиц

Мероприятия по развитию дорог или их участков, в первую очередь, направлены на улучшение транспортной связности территории, разгрузку УДС населенных пунктов от транзитных и грузовых ТП, которые заметно растут и оказывают негативное влияние на дорожное полотно, ухудшая экологическую обстановку и создавая дополнительную нагрузку на УДС.

В качестве мероприятий данного направления консервативного варианта проектирования КСОДД предусматривается:

- строительство автомобильных дорог федерального значения (таблица 5.1, п.п. 7.6, 7.8);

- строительство автомобильных дорог регионального значения (таблица 5.1, п.п. 7.2-7.4, 7.11, 7.13, 7.14, 7.16, 7.17);

- реконструкция автомобильных дорог федерального значения (таблица 5.1, п.п. 7.7, 7.9, 7.10, 7.12);

- реконструкция автомобильных дорог регионального значения (таблица 5.1, п.п. 7.5, 7.15, 7.18-7.20);

- строительство моста на автомобильной дороге Обход д. Луцино (р. Москва) (таблица 5.1, п. 7.22).

Дополнительно к этим мероприятиям в оптимальном варианте проектирования КСОДД предусматривается:

- соединение Подушкинского шоссе, Красногорского шоссе и ул. Говорова, 0,65 км (таблица 5.1, п. 7.1) (рисунок 2.1.15.1);

- реконструкция автомагистрали федерального значения М-1 "Беларусь" (расширение до 4-х полос от Можайского шоссе до МКАД), 2,5 км (таблица 5.1, п. 7.21) (рисунок 2.1.15.2);
- строительство путепровода – разворот на М-1 из Москвы в Москву, 27 км (таблица 5.1, п. 7.23) (рисунок 2.1.15.3);
- строительство автомобильной дороги местного значения д. Мамоново – Баковское кладбище, 2,2 км (таблица 5.1, п. 7.24) (рисунок 2.1.15.4);
- расширение ул. Триумфальной (г. Одинцово) до трех полос (до двух полос при движении в сторону ул. Центральной), 0,23 км (таблица 5.1, п. 7.25) (рисунок 2.1.15.5).

Схематичное отображение предлагаемых мероприятий представлено на рисунке 7 Графических материалов.

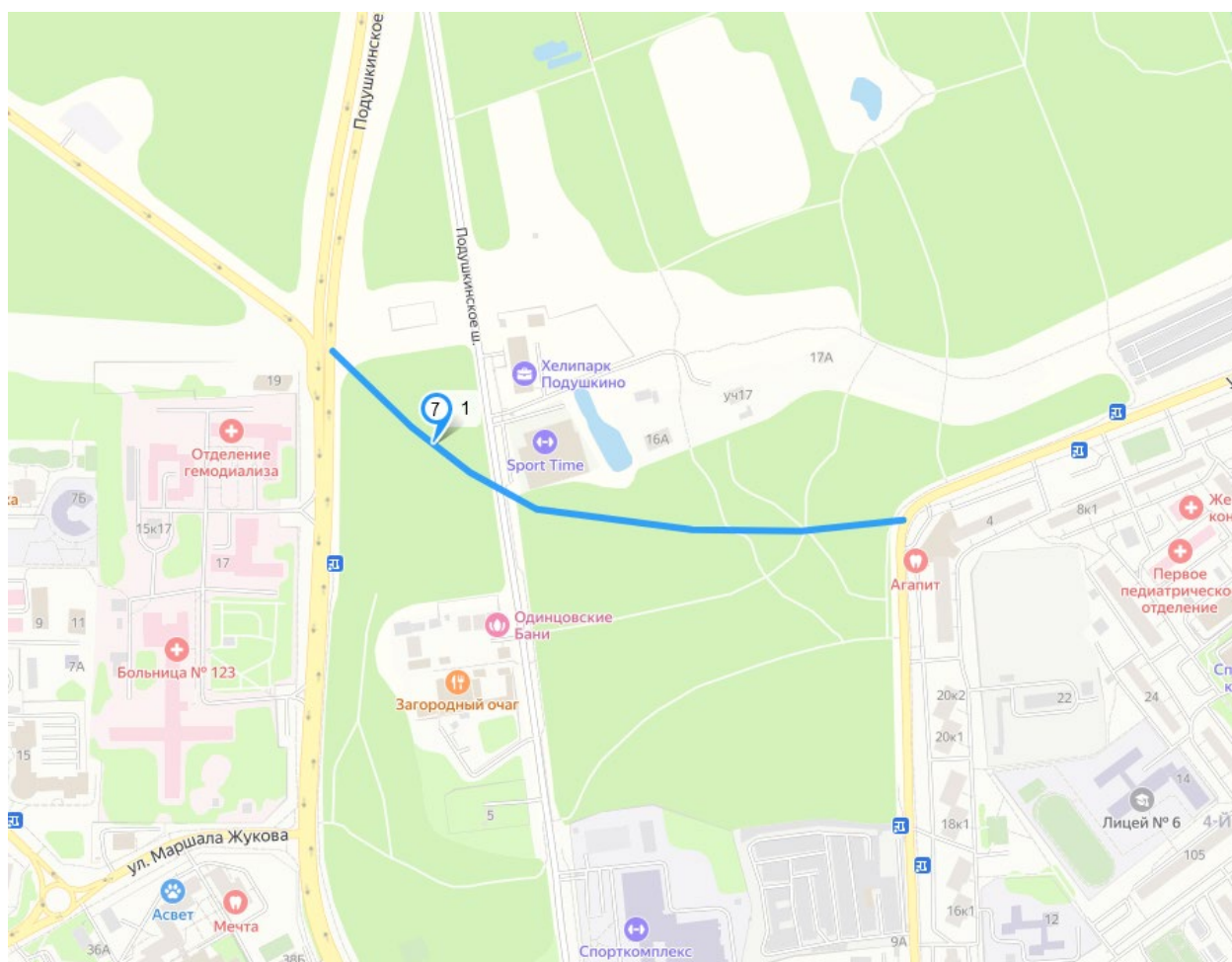


Рисунок 2.1.15.1 – Соединение Подушкинского шоссе, Красногорского шоссе и ул. Говорова, г. Одинцово

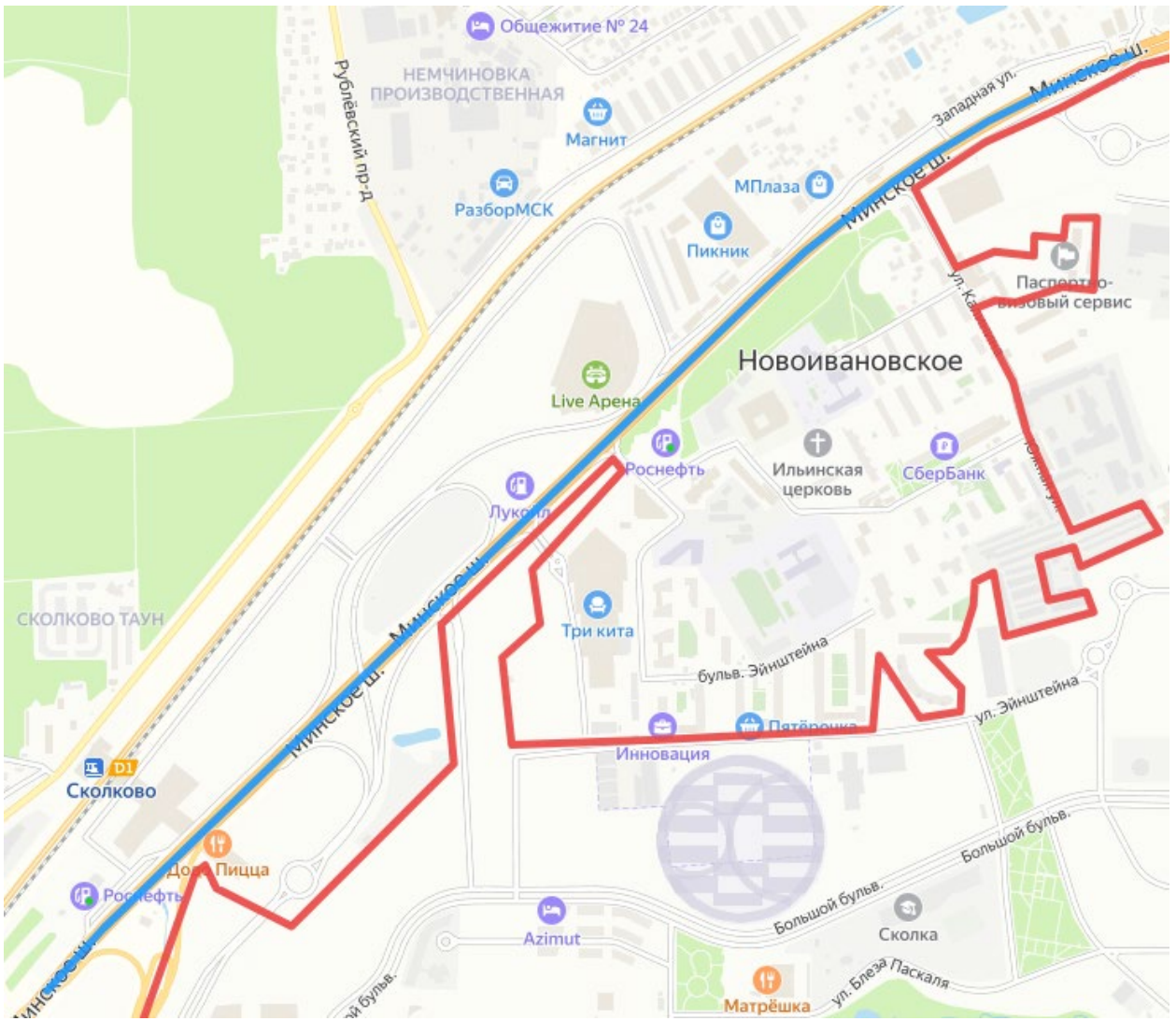


Рисунок 2.1.15.2 – Реконструкция автомагистрали федерального значения М-1 "Беларусь"

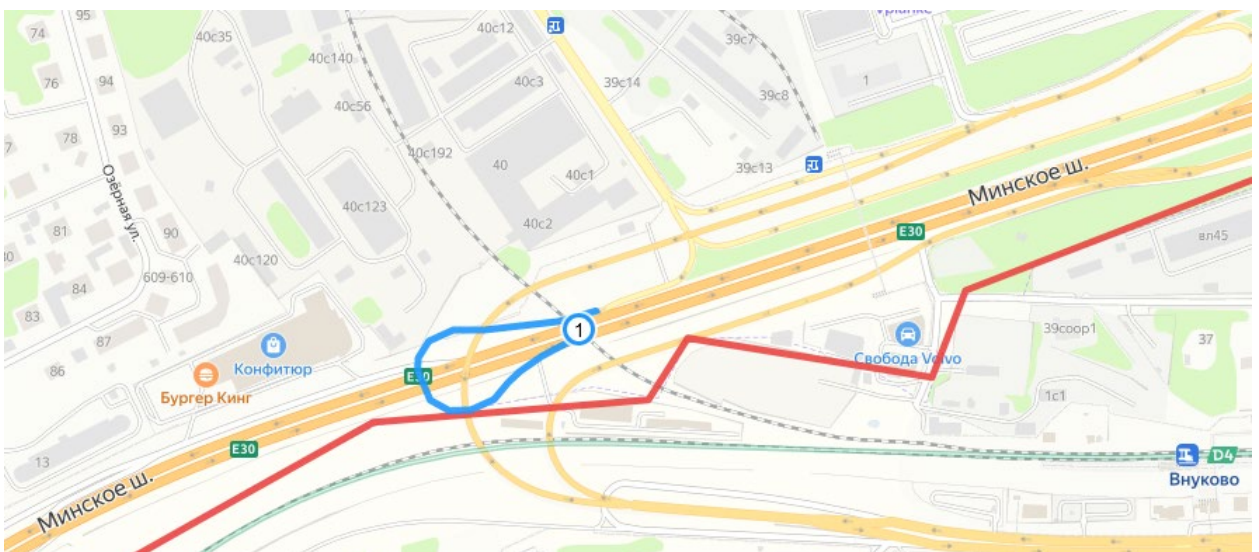


Рисунок 2.1.15.3 – Строительство путепровода – разворот на М-1 из Москвы в Москву

2.1.16 Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения

Согласно ГОСТ Р 57145-2016 "Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения" специальные технические средства автоматической фотовидеофиксации, предназначенные для фиксации административных правонарушений рекомендуется применять:

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 200 м в населенных пунктах, где произошло три и более ДТП с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;

- на участках дорог (автомобильных дорог), не превышающих 1000 м вне населенных пунктов, где произошло три и более ДТП с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;

- на перекрестках дорог (автомобильных дорог), где произошло три и более ДТП с пострадавшими в течение последних 12 месяцев вследствие административных правонарушений, которые могут фиксироваться с помощью этих средств;

- на участках дорог (автомобильных дорог) с ограниченной видимостью;

- на железнодорожных переездах;

- на пересечениях с пешеходными и велосипедными дорожками;

- при наличии выделенной полосы для движения маршрутных ТС;

- при изменении скоростного режима;

- на регулируемых перекрестках;

- на участках дорог (автомобильных дорог), характеризующихся многочисленными проездами ТС по обочине, тротуару или разделительной полосе;

- вблизи образовательных учреждений и мест массового скопления людей;

- в местах, где запрещена стоянка или остановка ТС;

- на участках размещения систем автоматизированного весогабаритного контроля.

В соответствии с п. 1, ч. 14, ст. 22.1 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.11.2007 № 257-ФЗ стационарные средства фиксации, передвижные средства фиксации устанавливаются только:

а) на дорогах с выделенной полосой для движения маршрутных транспортных средств в целях контроля за соблюдением правил дорожного движения на такой полосе;

б) на аварийно-опасных участках дорог;

в) на пересечении дорог, где в течение отчетного года произошло четыре и более дорожно-транспортных происшествия с материальным ущербом одного вида, или произошло два дорожно-транспортных происшествия одного вида, или четыре дорожно-транспортных происшествия независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди;

г) на автоматических пунктах весового и габаритного контроля;

д) в местах производства работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту дорог, а также других работ, требующих введения временных ограничения или прекращения движения транспортных средств по дороге;

е) на пешеходных переходах;

ж) в местах, где запрещена стоянка или остановка транспортных средств;

з) на перекрестках;

и) в местах, определяемых при осуществлении контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения.

В рамках КСОДД в соответствии с восьмым перечислением п. 1, ч. 14, ст. 22.1 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.11.2007 № 257-ФЗ рекомендуется установка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений ПДД (КоАП РФ Статья 12.16. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги) на перекрестке Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово) (рисунки 2.1.16.1 и 2.1.16.2, таблица 5.1, п. 8.1).



Рисунок 2.1.16.1 – Въезд на перекресток Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово) с ул. Маршала Неделина в пять рядов вместо двух

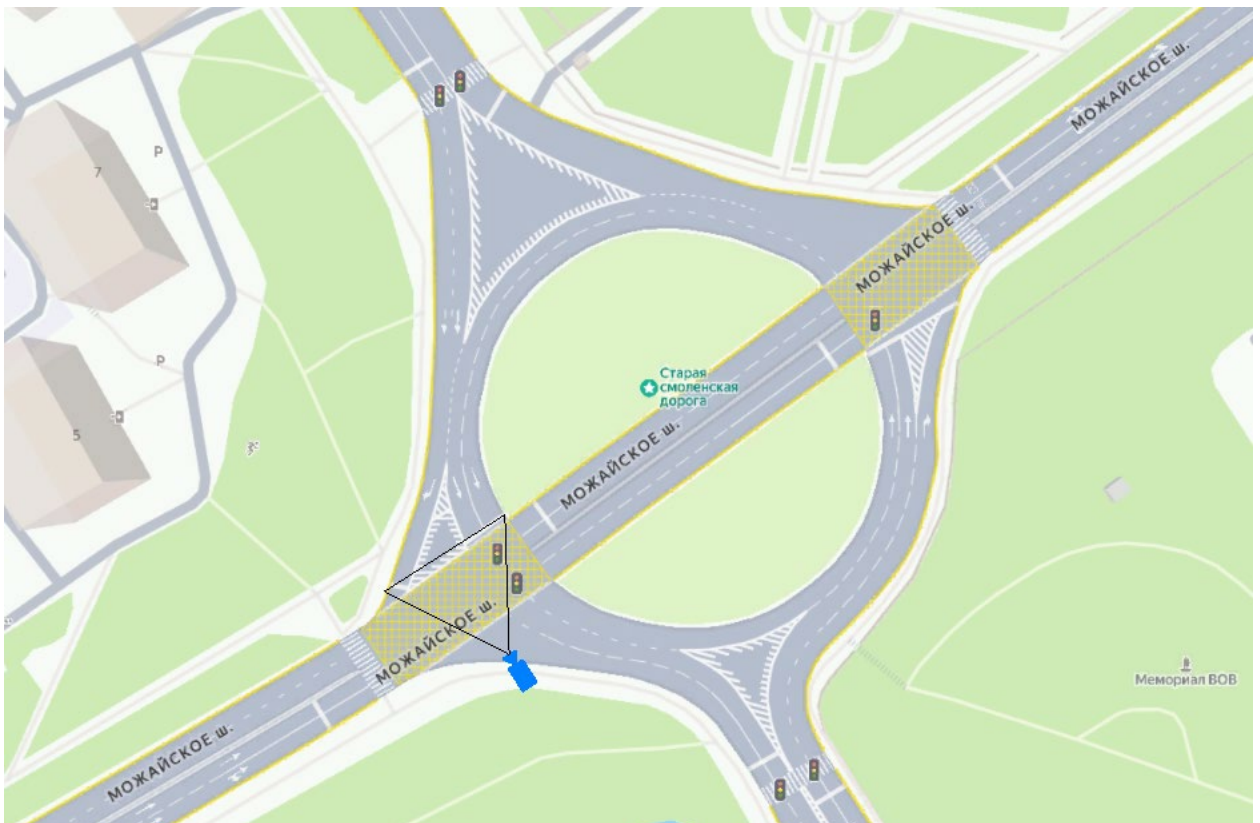


Рисунок 2.1.16.2 – Схема установки работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений ПДД на перекрестке Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)

2.2 Оценка эффективности мероприятий по организации дорожного движения вариантов проектирования КСОДД

2.2.1 Расчет прогнозных значений основных показателей состояния безопасности дорожного движения

Основными показателями состояния БДД являются:

- количество ДТП;
- количество погибших в ДТП;
- количество раненых в ДТП;
- тяжесть последствий ДТП;
- число погибших на 100 тыс. населения.

Результаты расчета прогнозных значений основных показателей состояния БДД представлены в [таблице 2.2.1.1](#).

Таблица 2.2.1.1 – Прогнозные значения основных показателей состояния БДД

Год	2024	2026	2027	2028	2029	2030	2040
Консервативный вариант							
Количество ДТП, ед.	183	175	166	158	150	141	58
Количество погибших в ДТП, чел.	37	36	34	33	31	30	16
Количество раненых в ДТП, чел.	198	189	180	171	162	153	63
Тяжесть последствий ДТП, %	15,74	16,05	16,35	16,65	16,95	17,25	20,25
Число погибших на 100 тыс. населения, чел. / 100 тыс. чел.	7,67	7,37	7,06	6,76	6,46	6,15	3,11
Оптимальный вариант							
Количество ДТП, ед.	183	174	166	157	148	139	52
Количество погибших в ДТП, чел.	37	36	34	33	31	30	16
Количество раненых в ДТП, чел.	198	189	179	170	160	151	57
Тяжесть последствий ДТП, %	15,74	16,16	16,57	16,98	17,39	17,8	21,92
Число погибших на 100 тыс. населения, чел. / 100 тыс. чел.	7,67	7,37	7,06	6,76	6,46	6,15	3,11

Несмотря на постоянное увеличение парка ТС планируется снижение уровня аварийности как в консервативном, так и в оптимальном варианте проектирования КСОДД.

Снижение аварийности будет обеспечиваться за счет общей тенденции снижения аварийности, а также за счет реконструкции отдельных участков автомобильных дорог (консервативный вариант) и устранения МК ДТП и условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности (оптимальный вариант).

В результате реализации предложенных мероприятий будут достигнуты существенные результаты по повышению уровня БДД на автомобильных дорогах и УДС округа – прогнозируется сокращение количества ДТП и количества раненых в них людей более чем в 3 раза. При этом тяжесть последствий ДТП увеличится, т.к. снижение количества

раненых будет происходить несколько быстрее, чем снижение количества погибших в ДТП.

2.2.2 Расчет прогнозных значений параметров, характеризующих дорожное движение

В соответствии с Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 16 ноября 2018 г. № 1379 (с изменениями на 23 мая 2024 года), к параметрам, характеризующим дорожное движение относятся:

- интенсивность дорожного движения,
- состав ТС,
- средняя скорость движения ТС,
- среднее количество ТС в движении, приходящееся на один километр полосы движения (плотность движения),
- пропускная способность дороги.

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

Состав ТС определяется количеством ТС каждой расчетной категории (легковые автомобили, мотоциклы, велосипеды, средства индивидуальной мобильности, грузовые автомобили, автопоезда, автобусы), проследовавших за единицу времени в одном направлении по участку дороги.

Средняя скорость движения ТС определяется величиной, равной среднему арифметическому значению скоростей движения ТС, проследовавших в одном направлении по участку дороги.

Плотность движения определяется величиной, равной отношению интенсивности дорожного движения к средней скорости движения ТС, приходящейся на один километр полосы движения.

Пропускная способность дороги определяется максимальным значением интенсивности движения ТС в одном направлении на определенном участке дороги при условии обеспечения БДД. Значение пропускной способности дороги определяется по утвержденному ПОДД.

Расчет прогнозных значений параметров, характеризующих дорожное движение выполнен в соответствии с Методическими рекомендациями по проведению мониторинга дорожного движения, утвержденными распоряжением Минтранса России от 27.12.2022 г. № АК-337-Р, а также Методическими рекомендациями по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения в части расчета значений основных параметров дорожного движения, утвержденными приказом Минтранса России от 26 декабря 2018 г. № 479.

Результаты расчета прогнозных значений параметров, характеризующих дорожное движение, для наиболее значимых

автомобильных дорог Одинцовского городского округа представлены в таблице 2.2.2.1, а для совокупности улиц и дорог – в таблице 2.2.2.2.

Таблица 2.2.2.1 – Прогнозные значения параметров, характеризующих дорожное движение

Показатель	2025 год	Консервативный вариант	Оптимальный вариант
Интенсивность дорожного движения, ед./ч:			
- М-1 "Беларусь"	6073	7343	7550
- Можайское шоссе	1405	1756	1756
- А-106 Рублево-Успенское шоссе	1424	1764	1765
Средняя скорость движения ТС, км/ч:			
- М-1 "Беларусь"	67	46	64
- Можайское шоссе	44	29	33
- А-106 Рублево-Успенское шоссе	40	64	64
Плотность движения, ед./км:			
- М-1 "Беларусь"	45	80	29
- Можайское шоссе	16	30	27
- А-106 Рублево-Успенское шоссе	36	14	14
Пропускная способность дороги, ед./ч:			
- М-1 "Беларусь"	4600	4600	9200
- Можайское шоссе	1560	1560	1560
- А-106 Рублево-Успенское шоссе	1800	4600	4600

Таблица 2.2.2.2 – Прогнозные значения параметров, характеризующих дорожное движение, для совокупности улиц и дорог

Год	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2040
Консервативный вариант							
Средняя скорость движения ТС, км/ч:	57	56	54	53	51	50	41
Плотность движения, ед./км:	34	35	38	39	41	43	57
Оптимальный вариант							
Средняя скорость движения ТС, км/ч:	57	56	54	53	52	51	53
Плотность движения, ед./км:	34	35	37	39	41	43	27

2.2.3 Расчет прогнозных значений параметров эффективности организации дорожного движения

В соответствии с Правилами определения основных параметров дорожного движения и ведения их учета, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 16 ноября 2018 г. № 1379 (с изменениями на 23 мая 2024 года), к параметрам эффективности ОДД относятся:

- средняя задержка ТС в движении на участке дороги;
- временной индекс, выражающий удельные потери времени ТС на единицу времени движения ТС;

- уровень обслуживания дорожного движения, представляющий собой показатель, выражающий отношение средней скорости движения ТС к скорости ТС в условиях свободного движения;

- показатель перегруженности дорог, выражающий долю времени, в течение которого на участке дороги сохраняются условия движения, соответствующие неудовлетворительному уровню обслуживания дорожного движения;

- буферный индекс, отражающий удельные дополнительные затраты времени движения ТС, 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 % обследованных проездов ТС по этому участку дороги.

Расчет прогнозных значений параметров эффективности ОДД выполнен в соответствии с Методическими рекомендациями по проведению мониторинга дорожного движения, утвержденными распоряжением Минтранса России от 27.12.2022 г. № АК-337-Р, а также Методическими рекомендациями по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения в части расчета значений основных параметров дорожного движения, утвержденными приказом Минтранса России от 26 декабря 2018 г. № 479.

Результаты расчета прогнозных значений параметров эффективности ОДД для совокупности улиц и дорог Одинцовского городского округа представлены в [таблице 2.2.3.1](#).

Таблица 2.2.3.1 – Прогнозные значения параметров эффективности ОДД

Год	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2040
Консервативный вариант							
Средняя задержка ТС в движении, мин./км:	0,22	0,24	0,26	0,29	0,31	0,33	0,49
Временной индекс:	1,23	1,25	1,27	1,28	1,31	1,32	1,46
Уровень обслуживания дорожного движения:	В	В	В	В	В	В	С
Показатель перегруженности дорог:	0	0	0	0	0	0	0
Буферный индекс:	0,11	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,18
Оптимальный вариант							
Средняя задержка ТС в движении, мин./км:	0,22	0,22	0,24	0,25	0,25	0,26	0,29
Временной индекс:	1,23	1,24	1,25	1,25	1,26	1,27	1,3
Уровень обслуживания дорожного движения:	В	В	В	В	В	В	В
Показатель перегруженности дорог:	0	0	0	0	0	0	0
Буферный индекс:	0,11	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,12

2.2.4 Расчет прогнозных значений негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду и здоровье населения

ТС оказывают значительное негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека, особенно в крупных населенных пунктах. Расчет количества выбросов загрязняющих веществ от ТС в атмосферный воздух выполнен в соответствии с 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" и Методикой определения выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников для проведения сводных расчетов загрязнения атмосферного воздуха, утвержденной приказом Минприроды России от 27 ноября 2019 г. № 804.

Результаты расчета прогнозных значений негативного воздействия ТС на окружающую среду и здоровье человека для совокупности улиц и дорог Одинцовского городского округа представлены в [таблице 2.2.4.1](#).

Таблица 2.2.4.1 – Прогнозные значения негативного воздействия ТС на окружающую среду и здоровье человека

Год	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2040
Консервативный вариант							
Валовый выброс загрязняющих веществ автомобильным транспортом в атмосферный воздух, г/ч·км	4280	4396	4455	4515	4575	4635	5350
Оптимальный вариант							
Валовый выброс загрязняющих веществ автомобильным транспортом в атмосферный воздух, г/ч·км	4280	4396	4455	4515	4575	4635	5141

В части выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных источников, в частности, автомобильного транспорта увеличение экологической нагрузки будет связано с ростом автомобилизации в условиях роста благосостояния населения и повышения спроса на транспортировку грузов ввиду повышения объемов производства и торговли.

Компенсационными по отношению к росту автомобилизации станут развитие систем пассажирского транспорта общего пользования (результат – перераспределение транспортного спроса) и улучшение условий дорожного движения (результат – сокращение времени в пути).

2.3 Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий по организации дорожного движения

Оценка затрат на реализацию мероприятий по ОДД, приведенных в КСОДД, осуществлена на основании анализа информации об усредненной стоимости строительства объектов транспортной инфраструктуры, анализа

стоимости реализации объектов-аналогов, прейскурантов организаций, осуществляющих строительные-монтажные работы.

Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий по ОДД для вариантов проектирования КСОДД представлена в [таблице 2.3.1](#).

Таблица 2.3.1 – Укрупненная оценка затрат на реализацию мероприятий по ОДД для вариантов проектирования КСОДД, млрд руб.

Год	Консервативный вариант	Оптимальный вариант
2026	2,4635	2,49855
2027	3,395	3,70645
2028	7,5465	8,18017
2029	16,192	17,1761
2030	15,688	15,688
2031-2040	34,129	40,16
Всего	79,414	87,409268

Укрупненная оценка затрат на реализацию каждого из мероприятий по ОДД по вариантам проектирования КСОДД представлена в [таблицах 2.3.2 и 2.3.3](#).

Таблица 2.3.2 – Укрупненная оценка затрат на реализацию каждого из мероприятий по ОДД для консервативного варианта проектирования КСОДД

№ п/п	Наименование мероприятия по ОДД	Вид работ	Объем работ	Сроки реализации	Объем финансирования, млн руб.
1	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности				
1.1	Строительство путепроводов через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе: между ст. Голицыно и ст. Захарово, между ст. Часцовская и ст. Портновская, между ст. Кубинка-1 и Центральный Парк Патриот - Танковый музей	ПИР	3 шт.	2026	300
		СМР	3 шт.	2026-2030	2700
1.2	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (возле ст. Пионерская)	ПИР	1 шт.	2026	100
		СМР	1 шт.	2026-2030	900
1.3	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Шихово – Шарاپово – Кубинка (между ст. Портновская и ст. Кубинка-1)	ПИР	1 шт.	2026	100
		СМР	1 шт.	2026-2030	900
1.4	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе – Покровское – Ястребки	ПИР	1 шт.	2026	100
		СМР	1 шт.	2026-2030	900
1.5	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Большое	ПИР	1 шт.	2026	100
		СМР	1 шт.	2026-2030	900

	кольцо МЖД, возле ст. 190 км)				
1.6	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское) (возле ст. Перхушково)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.7	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Парк "Патриот" – Кубинка (между ст. Петелино и ст. Портновская)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.8	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Парк "Патриот" – Кубинка (Большое кольцо МЖД, между ст. Кубинка 2 и ст.199 км)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.9	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка (возле ст. Чапаевка)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.10	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Яскинское шоссе, ул. Старое Яскино	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.11	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе – Полушкино (участок 2) (возле ст. Полушкино)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.12	Строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе, км 0,0 и Подъезд к д. Лохино	ПИР	1 шт.	2029	100
		СМР	1 шт.	2030	900
1.13	Строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Парк "Патриот" – Кубинка и Шихово – Шарапово – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.14	Строительство путепровода на автомобильной дороге М-1 "Беларусь", 78-й км, до д. Ляхово	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.15	Строительство кольцевого пересечения ул. Маршала Жукова и ул. Садовая (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2027	5
		СМР	1 шт.	2028	45
1.16	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700
1.17	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и Парк "Патриот" – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700
1.18	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе и Парк "Патриот" – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700
1.19	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и Можайское шоссе	ПИР	1 шт.	2031	300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700
2	Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности				
2.1	Строительство пешеходных переходов через	ПИР	2 шт.	2027	120

	железнодорожные пути: Смоленское направление МЖД, с. Акулово, Смоленское направление МЖД, ст. Малые Вяземы	СМР	2 шт.	2028	1080
2.2	Строительство внеуличных пешеходных переходов через автомобильную дорогу Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД (р.п. Заречье)	ПИР	1 шт.	2026	60
		СМР	1 шт.	2026-2027	540
3	Развитие дорог или их участков				
3.1	Строительство автомобильной дороги регионального значения Сколково – 52 км МКАД, 1,7 км	ПИР	1,7 км	2026	25,5
		СМР	1,7 км	2027-2028	229,5
3.2	Строительство автомобильной дороги регионального значения Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД, 4,2 км	ПИР	4,2 км	2026	109,5
		СМР	4,2 км	2027-2028	985,5
3.3	Строительство автомобильной дороги регионального значения Рублевское шоссе, 0,8 км	ПИР	0,8 км	2026	36
		СМР	0,8 км	2027-2028	324
3.4	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Рублевское шоссе, 0,5 км	ПИР	0,5 км	2026	22,5
		СМР	0,5 км	2027-2028	202,5
3.5	Строительство автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9,5 км	ПИР	9,5 км	2026	380
		СМР	9,5 км	2027-2029	3420
3.6	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе, 6,7 км	ПИР	6,7 км	2028	536
		СМР	6,7 км	2029-2030	4824
3.7	Строительство автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе, 7,1 км	ПИР	7,1 км	2028	568
		СМР	7,1 км	2029-2030	5112
3.8	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское), 9,9 км	ПИР	9,9 км	2028	792
		СМР	9,9 км	2029-2030	7128
3.9	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Барвиха), 5,3 км	ПИР	5,3 км	2028	424
		СМР	5,3 км	2029-2030	3816
3.10	Строительство автомобильной дороги регионального значения М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка, 4,6 км	ПИР	4,6 км	2028	138
		СМР	4,6 км	2029-2030	1242
3.11	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения 2-ое Успенское шоссе, 6,4 км	ПИР	6,4 км	2028	512
		СМР	6,4 км	2029-2030	4608
3.12	Строительство автомобильной дороги регионального значения Обход д. Луцино, 1,9 км	ПИР	1,9 км	2031-2040	28,5
		СМР	1,9 км	2031-2040	256,5
3.13	Строительство автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Колюбакино – Нестерово, 2,7 км	ПИР	2,7 км	2031-2040	70,5
		СМР	2,7 км	2031-2040	634,5

3.14	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Колобакино – Нестерово, 15,9 км	ПИР	15,9 км	2031-2040	477
		СМР	15,9 км	2031-2040	4293
3.15	Строительство автомобильной дороги регионального значения Парк "Патриот" – Кубинка, 16,0 км	ПИР	16,0 км	2031-2040	480
		СМР	16,0 км	2031-2040	4320
3.16	Строительство автомобильной дороги регионального значения Можайское шоссе – Полушкино (участок 2), 1,3 км	ПИР	1,3 км	2031-2040	19,5
		СМР	1,3 км	2031-2040	175,5
3.17	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Кубинка – Наро-Фоминск, 8,0 км	ПИР	8,0 км	2031-2040	240
		СМР	8,0 км	2031-2040	2160
3.18	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Можайское шоссе – Тучково, 1,0 км	ПИР	1,0 км	2031-2040	30
		СМР	1,0 км	2031-2040	270
3.19	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Аксиньино – Николина Гора, 1,58 км	ПИР	1,58 км	2031-2040	47,4
		СМР	1,58 км	2031-2040	426,6
3.20	Строительство моста на автомобильной дороге Обход д. Луцино (р. Москва)	ПИР	1 шт.	2031-2040	20
		СМР	1 шт.	2031-2040	180
Итого:					79414

Таблица 2.3.3 – Укрупненная оценка затрат на реализацию каждого из мероприятий по ОДД для оптимального варианта проектирования КСОДД

№ п/п	Наименование мероприятия по ОДД	Вид работ	Объем работ	Сроки реализации	Объем финансирования, млн руб.
1	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности				
1.1	Демонтаж (капитальный ремонт) железнодорожного переезда на ул. Акуловская (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2026	0,05
		СМР	1 шт.	2027	0,45
1.2	Демонтаж (капитальный ремонт) железнодорожных переездов на ул. Железнодорожная, д. 4, ул. Железнодорожная, д. 38 (г. Одинцово)	ПИР	2 шт.	2026	0,1
		СМР	2 шт.	2027	0,9
1.3	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе: ОП "СНТ Иславское" (справа)	ПИР	1 шт.	2026	0,05
		СМР	1 шт.	2027	0,45
1.4	Строительство остановочных площадок вне	ПИР	3 шт.	2026	0,15

	границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Ильинский подъезд: ОП "Поворот на Ильинское" (слева), ОП "Жуковка" (справа), ОП "Жуковка" (слева)	СМР	3 шт.	2027	1,35
1.5	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге А-106 подъезд к Николиной Горе: ОП "Николина Гора-2" (справа), ОП "Дорожный Дом" (слева)	ПИР	2 шт.	2026	0,1
		СМР	2 шт.	2027	0,9
1.6	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Звенигород – Аксиньино – Николина Гора: ОП "Николина Гора-1" (слева)	ПИР	1 шт.	2026	0,05
		СМР	1 шт.	2027	0,45
1.7	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ в г. Одинцово: Можайское шоссе: ОП "Школа № 14" (справа), ОП "Гребневская церковь" (слева), ОП "Вокзальная улица" (справа); ул. Маршала Неделина, ОП "Улица Неделина" (справа); ул. Маршала Неделина, ОП "Улица Неделина" (слева)	ПИР	5 шт.	2026	0,25
		СМР	5 шт.	2027	2,25
1.8	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Красногорское шоссе: ОП "МСЧ № 123" (справа)	ПИР	1 шт.	2026	0,05
		СМР	1 шт.	2027	0,45
1.9	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Можайское шоссе: ОП "Больница" (справа), ОП "Малые Вяземы" (справа), ОП "Фабрика" (слева), ОП "Поворот на санаторий Герцена" (справа), ОП "Поворот на санаторий Герцена" (слева), ОП "Голубое озеро" (справа), ОП "Голубое озеро" (слева), ОП "Наро-Осаново магазин" (справа), ОП "Наро-Осаново магазин" (слева), ОП "Наро-Осаново" (справа), ОП "Наро-Осаново" (слева), ОП "Наро-Осаново" (слева), ОП "Сады Хвойное" (справа), ОП "Сады Хвойное" (слева), ОП "Кладбище" (справа), ОП "Кладбище" (слева), ОП "Дубки" (справа), ОП "Дубки" (слева), ОП "Труфановка" (справа), ОП "Сады Эдельвейс" (справа), ОП "Сады Эдельвейс" (слева), ОП "Капань" (справа), ОП "Капань" (слева)	ПИР	22 шт.	2028	1,1
		СМР	22 шт.	2029	9,9
1.10	Расширение участка дороги, г. Одинцово, ул. Северная, 0,2 км (подход к круговому движению с севера до 2-х полос)	ПИР	1 шт.	2026	0,8
		СМР	1 шт.	2027	7,2
1.11	Запрещение стоянки и остановки, г. Одинцово, ул. Маршала Неделина, д. 9 (справа)	ПИР	1 шт.	2026	0,05
		СМР	1 шт.	2026	0,45
1.12	Реконструкция перекрестка пр-т Шмидта - Ильинское шоссе (п. Николина Гора) (расширение всех подходов до двух полос)	ПИР	1 шт.	2026	1
		СМР	1 шт.	2027	9
1.13	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - Красногорское шоссе (расширение до трех полос)	ПИР	1 шт.	2026	2,6
		СМР	1 шт.	2027	23,4

	выхода на Восток, 0,26 км, демонтаж правой стрелки в сторону ТПУ)				
1.14	Реконструкция перекрестка автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе - Тучково (расширение до двух полос с Севера и с Запада и установка светофорного объекта)	ПИР	1 шт.	2028	1
		СМР	1 шт.	2029	9
1.15	Реконструкция перекрестка автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе - Новый городок (расширение до двух полос с Севера)	ПИР	1 шт.	2028	1
		СМР	1 шт.	2029	9
1.16	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - ул. Ямская (п. Большие Вязёмы) (расширение подхода с Севера на Восток до двух полос)	ПИР	1 шт.	2028	2
		СМР	1 шт.	2029	18
1.17	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - ул. Акуловская (г. Одинцово) (расширение подхода с Юга на Запад до двух полос)	ПИР	1 шт.	2028	1
		СМР	1 шт.	2029	9
1.18	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе - Новый городок (возле ст. Чапаевка)	ПИР	1 шт.	2028	100
		СМР	1 шт.	2029	900
1.19	Строительство путепроводов через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе: между ст. Голицыно и ст. Захарово, между ст. Часцовская и ст. Портновская, между ст. Кубинка-1 и Центральный Парк Патриот - Танковый музей	ПИР	3 шт.	2026	300
		СМР	3 шт.	2026-2030	2700
1.20	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (возле ст. Пионерская)	ПИР	1 шт.	2026	100
		СМР	1 шт.	2026-2030	900
1.21	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Шихово – Шарапово – Кубинка (между ст. Портновская и ст. Кубинка-1)	ПИР	1 шт.	2026	100
		СМР	1 шт.	2026-2030	900
1.22	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе – Покровское – Ястребки	ПИР	1 шт.	2026	100
		СМР	1 шт.	2026-2030	900
1.23	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Большое кольцо МЖД, возле ст. 190 км)	ПИР	1 шт.	2026	100
		СМР	1 шт.	2026-2030	900
1.24	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское) (возле ст. Перхушково)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.25	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Парк "Патриот" – Кубинка (между ст. Петелино и ст. Портновская)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.26	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Парк "Патриот" – Кубинка (Большое кольцо	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900

	МЖД, между ст. Кубинка 2 и ст.199 км)				
1.27	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка (возле ст. Чапаевка)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.28	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Яскинское шоссе, ул. Старое Яскино	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.29	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе – Полушкино (участок 2) (возле ст. Полушкино)	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.30	Строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе, км 0,0 и Подъезд к д. Лохино	ПИР	1 шт.	2029	100
		СМР	1 шт.	2030	900
1.31	Строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Парк "Патриот" – Кубинка и Шихово – Шарапово – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.32	Строительство путепровода на автомобильной дороге М-1 "Беларусь", 78-й км, до д. Ляхово	ПИР	1 шт.	2031	100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900
1.33	Строительство кольцевого пересечения ул. Маршала Жукова и ул. Садовая (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2027	5
		СМР	1 шт.	2028	45
1.34	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700
1.35	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и Парк "Патриот" – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700
1.36	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе и Парк "Патриот" – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700
1.37	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и Можайское шоссе	ПИР	1 шт.	2031	300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700
1.38	Реконструкция перекрестка ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород) (расширение всех подходов до двух полос)	ПИР	1 шт.	2026	1
		СМР	1 шт.	2027	9
1.39	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - Никльский проезд (расширение с запада до двух полос, 450 м)	ПИР	1 шт.	2026	2
		СМР	1 шт.	2027	18
1.40	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе, км 62+570 (расширение с востока до двух полос, 450 м)	ПИР	1 шт.	2026	2
		СМР	1 шт.	2027	18
1.41	Реконструкция перекрестка Звенигород-Аксиньино-Николина Гора - "Звенигород - Аксиньино - Николина Гора" - Ларюшино (расширение с запада и востока до двух полос. 25 м + 60 м)	ПИР	1 шт.	2028	2
		СМР	1 шт.	2029	18
2	Оптимизация циклов светофорного регулирования				
2.1	Оптимизация цикла светофорного регулирования	ПИР	1 шт.	2026	0,08

	на перекрестке пр-т Шмидта - Ильинское шоссе (п. Николина Гора)	СМР	1 шт.	2026	0,02
2.2	Оптимизация цикла светофорного регулирования на перекрестке Можайское шоссе - ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2026	0,08
		СМР	1 шт.	2026	0,02
3	Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров)				
3.1	Координация работы светофорных объектов на перекрестках Можайское шоссе - ул. Маршала Неделина и Можайское шоссе - Красногорское шоссе (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2026	0,08
		СМР	1 шт.	2026	0,02
4	Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности				
4.1	Строительство пешеходных переходов на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Ильинский подъезд: ОП "Поворот на Ильинское"	ПИР	1 шт.	2026	0,05
		СМР	1 шт.	2027	0,45
4.2	Строительство пешеходных переходов на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Можайское шоссе: ОП "Поворот на санаторий Герцена", ОП "Голубое озеро", ОП "Крутицы", ОП "Сады Хвойное", ОП "Сады Эдельвейс", ОП "Капань"	ПИР	6 шт.	2028	0,3
		СМР	6 шт.	2029	2,7
4.3	Строительство пешеходных переходов через железнодорожные пути: Смоленское направление МЖД, с. Акулово, Смоленское направление МЖД, ст. Малые Вяземы	ПИР	2 шт.	2027	120
		СМР	2 шт.	2028	1080
4.4	Строительство внеуличных пешеходных переходов через автомобильную дорогу Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД (р.п. Заречье)	ПИР	1 шт.	2026	60
		СМР	1 шт.	2026-2027	540
4.5	Обустройство тротуара на а/д ММК - ст. Голицыно, км 0+000 - км 0+210	ПИР	0,21 км	2027	0,189
		СМР	0,21 км	2028	1,701
4.6	Обустройство тротуара на а/д Можайское шоссе - Красная горка, км 0+000 - км 3+170	ПИР	3,17 км	2027	2,853
		СМР	3,17 км	2028	25,677
4.7	Обустройство тротуара на а/д М-1 "Беларусь" - ст. Пионерская, км 3+440 - км 3+554, от 55.664785, 37.211680 справа	ПИР	0,12 км	2027	0,108
		СМР	0,12 км	2028	0,972
4.8	Обустройство тротуара на а/д М-1 Беларусь-Жаворонки-Можайское шоссе, км 3+320 - км 3+580	ПИР	0,26 км	2027	0,234
		СМР	0,26 км	2028	2,106
4.9	Обустройство тротуара на а/д М-1 Беларусь-Асаково, км 1+230 - км 1+950 (слева), м 1+230 - км 1+950 (справа),	ПИР	1,44 км	2027	1,296
		СМР	1,44 км	2028	11,664
4.10	Обустройство тротуара на а/д М-1 Беларусь-	ПИР	2,013	2027	1,8117

	Сушкинская - Петелино, км 0+302 - км 1+265 (слева), км 1+950 - км 3+050 (справа)		км		
		СМР	2,013 км	2028	16,3053
4.11	Обустройство тротуара на а/д Кубинка - Наро-Фоминск, км 4+720 - км 6+270	ПИР	1,55 км	2027	1,395
		СМР	1,55 км	2028	12,555
4.12	Обустройство тротуара на а/д Каринское-Андреевское, км 1+180 - км 1+560 (слева), км 6+195 - км 7+300 (справа), км 8+985 - км 10+005 (справа и слева), км 10+400 - км 10+800 (справа и слева)	ПИР	4,52 км	2027	4,068
		СМР	4,52 км	2028	36,612
4.13	Обустройство тротуара на а/д Анашкино-Иглово-Андреевское, км 0+810 - км 1+200 (слева), км 2+500 - км 3+000 (слева и справа), км 3+350 - км 4+100 (справа), км 7+000 - км 8+210 (справа), км 8-950 - 10-100 (слева и справа)	ПИР	5,65 км	2027	5,085
		СМР	5,65 км	2028	45,765
4.14	Обустройство тротуара на а/д Звенигород-Колюбакино-Нестерово от 55.723597, 36.799234 справа 0,76 км	ПИР	0,76 км	2027	0,684
		СМР	0,76 км	2028	6,156
4.15	Обустройство тротуара на а/д Звенигород-Колюбакино-Нестерово - Дютково от 55.737651, 36.805589 справа 0,18 км	ПИР	0,18 км	2027	0,162
		СМР	0,18 км	2028	1,458
4.16	Обустройство тротуара на а/д Звенигород-Аксиньино-Николина Гора - Палицы от 55.751192, 36.978175 справа, 0,92 км	ПИР	0,92 км	2027	0,828
		СМР	0,92 км	2028	7,452
4.17	Обустройство тротуара на а/д 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе от 55.676193, 37.093957 справа 0,59 км	ПИР	0,59 км	2027	0,531
		СМР	0,59 км	2028	4,779
4.18	Обустройство тротуара на а/д Звенигород-Колюбакино-Нестерово - Хотяжи от 55.685108, 36.668986 слева и справа 0,785 км, от 55.658632, 36.630829 справа 0,9 км	ПИР	2,47 км	2027	2,223
		СМР	2,47 км	2028	20,007
4.19	Обустройство тротуара на а/д Горки-2-Солослово-1-е Успенское шоссе от 55.709538, 37.164848 справа 2,5 км	ПИР	2,5 км	2027	2,25
		СМР	2,5 км	2028	20,25
4.20	Обустройство тротуара на а/д ММК - Аниково - Агафоново - Кубинка от 55.703901, 36.775554 справа 1,0 км	ПИР	1,0 км	2027	0,9
		СМР	1,0 км	2028	8,1
4.21	Обустройство тротуара на а/д Можайское шоссе-Покроское-Ястребки от 55.624548, 36.867432 справа 2,0 км, от 55.643181, 36.834768 справа 0,24 км от 55.647472, 36.822916 справа 1,8 км, от 55.663040, 36.801734 справа 0,77 км, от 55.671405, 36.766265 справа 0,32 км	ПИР	5,13 км	2027	4,617
		СМР	5,13 км	2028	41,553
4.22	Обустройство тротуара на а/д Звенигород-Колюбакино-Нестерово-Устье-Акулово от 55.707421, 36.718064 справа 0,95 км	ПИР	0,95 км	2027	0,855
		СМР	0,95 км	2028	7,695

			км		
4.23	Обустройство тротуара на а/д Шихово - Шарапово - Кубинка от 55.699026, 36.774282 справа 0,45 км, от 55.662315, 36.746425 справа 4,23 км, от 55.623817, 36.686420 справа 3,6 км, от 55.594029, 36.697277 справа 1,0 км	ПИР	9,28 км	2027	8,352
		СМР	9,28 км	2028	75,168
4.24	Обустройство тротуара на а/д Звенигород - Аксиньино - Николина Гора - Липки от 55.755503, 36.938190 слева 0,81 км	ПИР	0,81 км	2027	0,729
		СМР	0,81 км	2028	6,561
4.25	Обустройство тротуара на а/д ММК - Супонево - Ершово от 55.746565, 36.880128 слева и справа 0,28 км	ПИР	0,28 км	2027	0,252
		СМР	0,28 км	2028	2,268
4.26	Обустройство тротуара на а/д Можайское шоссе, км 30+500 - 30+850 слева, км км 30+405 - км 31+095 справа, км 30+990 - км 31+095 слева, км 31+100 - км 31+500 справа и слева, км 32+854 - км 32+906 справа, км 32+990 - км 34+997 слева, км 33+087 - км 34+997 справа, км 35+490 - км 36+507 справа, км 35+586 - км 36+130 слева, км 72+555 - км 73+598 слева и справа, км 73+727 - км 74+724 слева, км 83+414 - км 84+605 слева	ПИР	14,749 км	2027	13,2741
		СМР	14,749 км	2028	119,4669
4.27	Обустройство велосипедной дорожки между населенными пунктами Кубинка и Акулово, на а/д Кубинка - Наро-Фоминск км 3+300 - км 7+400	ПИР	4,1 км	2031-2040	3,69
		СМР	4,1 км	2031-2040	33,21
4.28	Строительство надземного пешеходного перехода через автомобильную дорогу Можайское шоссе, км 42+000	ПИР	1 шт.	2031-2040	50
		СМР	1 шт.	2031-2040	450
5	Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)				
5.1	Строительство внеуличных плоскостных стоянок в г. Одинцово (1 мкр-н – 200 машино-мест, 1А мкр-н – 50 машино-мест, 2 мкр-н – 50 машино-мест, 3 мкр-н – 50 машино-мест, район детского парка "Малыш" – 200 машино-мест)	ПИР	5 шт.	2026	5,5
		СМР	5 шт.	2027	49,5
6	Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог				
6.1	Введение светофорного регулирования на перекрестке ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород)	ПИР	1 шт.	2026	1,5
		СМР	1 шт.	2027	8,5
6.2	Введение светофорного регулирования на перекрестке автомобильных дорог ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка и Шихово – Шарапово – Кубинка	ПИР	1 шт.	2026	1,5
		СМР	1 шт.	2027	8,5
6.3	Введение светофорного регулирования на перекрестке А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км (ОП "Усово-Тупик")	ПИР	1 шт.	2026	1,5
		СМР	1 шт.	2027	8,5
6.4	Введение светофорного регулирования на пешеходном переходе А-106 Рублево-Успенское	ПИР	1 шт.	2026	1,5
		СМР	1 шт.	2027	8,5

	шоссе, 9 км (ОП "Жуковка-1")				
6.5	Введение светофорного регулирования на перекрестке автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе - Тучково	ПИР	1 шт.	2028	1,5
		СМР	1 шт.	2029	8,5
6.6	Введение светофорного регулирования на перекрестке автомобильных дорог 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе – 2-е Успенское шоссе	ПИР	1 шт.	2026	1,5
		СМР	1 шт.	2027	8,5
6.7	Введение светофорного регулирования вызывного действия на нерегулируемых пешеходных переходах на автомобильной дороге Можайское шоссе: км 51+549, км 63+850, км 64+550, км 64+815, км 78+136, км 79+155	ПИР	6 шт.	2026	9
		СМР	6 шт.	2027	51
7	Развитие дорог или их участков				
7.1	Соединение Подушкинского шоссе и Красногорского шоссе, 0,15 км (для движения на север)	ПИР	0,15 км	2026	1,5
		СМР	0,15 км	2027	13,5
7.2	Строительство автомобильной дороги регионального значения Сколково – 52 км МКАД, 1,7 км	ПИР	1,7 км	2026	25,5
		СМР	1,7 км	2027-2028	229,5
7.3	Строительство автомобильной дороги регионального значения Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД, 4,2 км	ПИР	4,2 км	2026	109,5
		СМР	4,2 км	2027-2028	985,5
7.4	Строительство автомобильной дороги регионального значения Рублевское шоссе, 0,8 км	ПИР	0,8 км	2026	36
		СМР	0,8 км	2027-2028	324
7.5	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Рублевское шоссе, 0,5 км	ПИР	0,5 км	2026	22,5
		СМР	0,5 км	2027-2028	202,5
7.6	Строительство автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9,5 км	ПИР	9,5 км	2026	380
		СМР	9,5 км	2027-2029	3420
7.7	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе, 6,7 км	ПИР	6,7 км	2028	536
		СМР	6,7 км	2029-2030	4824
7.8	Строительство автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе, 7,1 км	ПИР	7,1 км	2028	568
		СМР	7,1 км	2029-2030	5112
7.9	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское), 9,9 км	ПИР	9,9 км	2028	792
		СМР	9,9 км	2029-2030	7128
7.10	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Барвиха), 5,3 км	ПИР	5,3 км	2028	424
		СМР	5,3 км	2029-2030	3816
7.11	Строительство автомобильной дороги регионального значения М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка, 4,6 км	ПИР	4,6 км	2028	138
		СМР	4,6 км	2029-2030	1242
7.12	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения 2-ое Успенское шоссе, 6,4	ПИР	6,4 км	2028	512
		СМР	6,4 км	2029-	4608

	км			2030	
7.13	Строительство автомобильной дороги регионального значения Обход д. Луцино, 1,9 км	ПИР	1,9 км	2031-2040	28,5
		СМР	1,9 км	2031-2040	256,5
7.14	Строительство автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Колобакино – Нестерово, 2,7 км	ПИР	2,7 км	2031-2040	70,5
		СМР	2,7 км	2031-2040	634,5
7.15	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Колобакино – Нестерово, 15,9 км	ПИР	15,9 км	2031-2040	477
		СМР	15,9 км	2031-2040	4293
7.16	Строительство автомобильной дороги регионального значения Парк "Патриот" – Кубинка, 16,0 км	ПИР	16,0 км	2031-2040	480
		СМР	16,0 км	2031-2040	4320
7.17	Строительство автомобильной дороги регионального значения Можайское шоссе – Полушкино (участок 2), 1,3 км	ПИР	1,3 км	2031-2040	19,5
		СМР	1,3 км	2031-2040	175,5
7.18	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Кубинка – Наро-Фоминск, 8,0 км	ПИР	8,0 км	2031-2040	240
		СМР	8,0 км	2031-2040	2160
7.19	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Можайское шоссе – Тучково, 1,0 км	ПИР	1,0 км	2031-2040	30
		СМР	1,0 км	2031-2040	270
7.20	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Аксиньино – Николина Гора, 1,58 км	ПИР	1,58 км	2031-2040	47,4
		СМР	1,58 км	2031-2040	426,6
7.21	Реконструкция автомагистрали федерального значения М-1 "Беларусь (расширение до 4-х полос от Можайского шоссе до МКАД), 2,5 км	ПИР	2,5 км	2031-2040	375
		СМР	2,5 км	2031-2040	3375
7.22	Строительство моста на автомобильной дороге Обход д. Луцино (р. Москва)	ПИР	1 шт.	2031-2040	20
		СМР	1 шт.	2031-2040	180
7.23	Строительство путепровода - разворот на М-1 из Москвы в Москву, 27 км	ПИР	1 шт.	2031-2040	150
		СМР	1 шт.	2031-2040	1350
7.24	Строительство автомобильной дороги местного значения д. Мамоново - Баковское кладбище	ПИР	2,2 км	2031-2040	22
		СМР	2,2 км	2031-2040	198
7.25	Расширение ул. Триумфальной (г. Одинцово) до трех полос	ПИР	0,23 км	2031-2040	2,3

		СМР	0,23 км	2031- 2040	20,7
8	Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения				
8.1	Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения на перекрестке Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2026	1
		СМР	1 шт.	2027	9
9	Организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств				
9.1	Организации выделенной полосы для движения ОПАТ по ул. Триумфальной от ОП "Гусарская баллада" до выезда на ул. Центральную (г. Одинцово)	ПИР	1,1 км	2031- 2040	0,11
		СМР	1,1 км	2031- 2040	0,99
Итого:					87409,26 8

2.4 Показатели результатов реализации КСОДД для совокупности улиц и дорог

Показатели результатов реализации КСОДД (таблица 2.4.1) для совокупности улиц и дорог, расположенных на территории Одинцовского городского округа, на последующие 5 лет, в том числе с распределением по годам, и последующий плановый период на 15 лет состоят из количественных значений, характеризующих:

- состояние безопасности дорожного движения;
- дорожное движение;
- эффективность организации дорожного движения;
- негативное воздействие ТС на окружающую среду и здоровье населения.

Таблица 2.4.1 – Показатели результатов реализации КСОДД для совокупности улиц и дорог, расположенных на территории Одинцовского городского округа, на последующие 5 лет, в том числе с распределением по годам, и последующий плановый период на 15 лет

Год	2024 / 2025	2026	2027	2028	2029	2030	2040
Показатели состояния БДД							
Консервативный вариант							
Количество ДТП, ед.	183	175	166	158	150	141	58
Количество погибших в ДТП, чел.	37	36	34	33	31	30	16
Количество раненых в ДТП, чел.	198	189	180	171	162	153	63
Тяжесть последствий ДТП, %	15,74	16,05	16,35	16,65	16,95	17,25	20,25

Число погибших на 100 тыс. населения, чел. / 100 тыс. чел.	7,67	7,37	7,06	6,76	6,46	6,15	3,11
Оптимальный вариант							
Количество ДТП, ед.	183	174	166	157	148	139	52
Количество погибших в ДТП, чел.	37	36	34	33	31	30	16
Количество раненых в ДТП, чел.	198	189	179	170	160	151	57
Тяжесть последствий ДТП, %	15,74	16,16	16,57	16,98	17,39	17,8	21,92
Число погибших на 100 тыс. населения, чел. / 100 тыс. чел.	7,67	7,37	7,06	6,76	6,46	6,15	3,11
Параметры, характеризующие дорожное движение							
Консервативный вариант							
Средняя скорость движения ТС, км/ч:	57	56	54	53	51	50	41
Плотность движения, ед./км:	34	35	38	39	41	43	57
Оптимальный вариант							
Средняя скорость движения ТС, км/ч:	57	56	54	53	52	51	53
Плотность движения, ед./км:	34	35	37	39	41	43	27
Параметры эффективности ОДД							
Консервативный вариант							
Средняя задержка ТС в движении, мин./км:	0,22	0,24	0,26	0,29	0,31	0,33	0,49
Временной индекс:	1,23	1,25	1,27	1,28	1,31	1,32	1,46
Уровень обслуживания дорожного движения:	В	В	В	В	В	В	С
Показатель перегруженности дорог:	0	0	0	0	0	0	0
Буферный индекс:	0,11	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,18
Оптимальный вариант							
Средняя задержка ТС в движении, мин./км:	0,22	0,22	0,24	0,25	0,25	0,26	0,29
Временной индекс:	1,23	1,24	1,25	1,25	1,26	1,27	1,3
Уровень обслуживания дорожного движения:	В	В	В	В	В	В	В
Показатель перегруженности дорог:	0	0	0	0	0	0	0
Буферный индекс:	0,11	0,11	0,12	0,12	0,13	0,13	0,12
Значения негативного воздействия ТС на окружающую среду и здоровье населения							
Консервативный вариант							
Валовый выброс загрязняющих веществ автомобильным транспортом в атмосферный воздух, г/ч-км	4280	4396	4455	4515	4575	4635	5350
Оптимальный вариант							
Валовый выброс загрязняющих веществ автомобильным транспортом в атмосферный воздух, г/ч-км	4280	4396	4455	4515	4575	4635	5141

3 Обоснование выбора утверждаемого варианта проектирования КСОДД

Выбор утверждаемого варианта проектирования КСОДД осуществляется на основе результатов сравнения:

- оценок эффективности мероприятий по ОДД вариантов проектирования КСОДД;
- значений показателей, указанных в п. 2.4 вариантов проектирования КСОДД;
- укрупненных оценок затрат на реализацию мероприятий по ОДД вариантов проектирования КСОДД;
- влияния мероприятий по ОДД на БДД вариантов проектирования КСОДД.

В результате проведенного сравнения указанных выше показателей можно сделать следующие выводы:

- консервативный вариант проектирования КСОДД направлен на совершенствование отдельных участков УДС Одинцовского городского округа, а также повышение их пропускной способности и является недостаточным для совершенствования ОДД;
- оптимальный вариант проектирования КСОДД включает в себя мероприятия аналогично консервативному варианту и мероприятия, реализация которых позволит существенно улучшить ОДД и повысить БДД в Одинцовском городском округе.

Исходя из этого в Одинцовском городском округе целесообразно утвердить оптимальный вариант проектирования КСОДД, как наиболее отвечающий потребностям округа. Оптимальный вариант предполагает наиболее полное использование возможностей автомобильных дорог и УДС округа и значительное улучшение ОДД и, как следствие, повышение БДД.

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

Очередность реализации мероприятий по ОДД утверждаемого варианта проектирования КСОДД на территории Одинцовского городского округа Московской области представлена в [таблице 4.1](#).

Мероприятия по ОДД разделены на два периода реализации (этапа):
 0-5 лет (2026-2030 гг.) – краткосрочный;
 5-15 лет (2031-2040 гг.) – долгосрочный.

Таблица 4.1 – Очередность реализации мероприятий по ОДД утверждаемого варианта проектирования КСОДД на территории Одинцовского городского округа Московской области

Наименование мероприятия	Сроки реализации	Объем работ
Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности		
Демонтаж (капитальный ремонт) железнодорожного переезда на ул. Акуловская (г. Одинцово)	2026-2027	1 шт.
Демонтаж (капитальный ремонт) железнодорожных переездов на ул. Железнодорожная, д. 4, ул. Железнодорожная, д. 38 (г. Одинцово)	2026-2027	2 шт.
Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе	2026-2027	1 шт.
Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Ильинский подъезд	2026-2027	3 шт.
Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге А-106 подъезд к Николиной Горе	2026-2027	2 шт.
Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Звенигород – Аксиньино – Николина Гора	2026-2027	1 шт.
Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ в г. Одинцово	2026-2027	5 шт.
Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Красногорское шоссе	2026-2027	1 шт.
Запрещение стоянки и остановки: г. Одинцово, ул. Маршала Неделина, д. 9 (справа)	2026	1 шт.
Расширение участка дороги, г. Одинцово, ул. Северная, 0,2 км (подход к круговому движению с севера до 2-х полос)	2026-2027	0,2 км
Реконструкция перекрестка пр-т Шмидта – Ильинское шоссе (п. Николина Гора) (расширение всех подходов до двух полос)	2026-2027	1 шт
Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - Красногорское шоссе (расширение до трех полос выхода на Восток, 0,26 км, демонтаж правой стрелки в сторону ТПУ)	2026-2027	1 шт
Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - Никльский	2026-2027	1 шт

проезд (расширение с запада до двух полос, 450 м)		
Реконструкция перекрестка Можайское шоссе, км 62+570 (расширение с востока до двух полос, 450 м)	2026-2027	1 шт
Строительство кольцевого пересечения ул. Маршала Жукова и ул. Садовая (г. Одинцово)	2027-2028	1 шт.
Реконструкция перекрестка Звенигород-Аксиньино-Николина Гора - "Звенигород - Аксиньино - Николина Гора" - Ларюшино (расширение с запада и востока до двух полос. 25 м + 60 м)	2028-2029	1 шт
Реконструкция перекрестка автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе – Тучково (расширение до двух полос с Севера и с Запада и установка светофорного объекта)	2028-2029	1 шт
Реконструкция перекрестка автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе – Новый городок (расширение до двух полос с Севера)	2028-2029	1 шт
Реконструкция перекрестка Можайское шоссе – ул. Ямская (п. Большие Вязёмы) (расширение подхода с Севера на Восток до двух полос)	2028-2029	1 шт
Реконструкция перекрестка Можайское шоссе – ул. Акуловская (г. Одинцово) (расширение подхода с Юга на Запад до двух полос)	2028-2029	1 шт
Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Можайское шоссе	2028-2029	22 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе - Новый городок (возле ст. Чапаевка)	2028-2029	1 шт
Строительство путепроводов через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе: между ст. Голицыно и ст. Захарово, между ст. Часцовская и ст. Портновская, между ст. Кубинка-1 и Центральный Парк Патриот - Танковый музей	2026-2030	3 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (возле ст. Пионерская)	2026-2030	1 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Шихово – Шарапово – Кубинка (между ст. Портновская и ст. Кубинка-1)	2026-2030	1 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе – Покровское – Ястребки	2026-2030	1 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Большое кольцо МЖД, возле ст.190 км)	2026-2030	1 шт.
Строительство путепровода – разворот на М-1 из Москвы в Москву, 27 км	2031-2040	1 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское) (возле ст. Перхушково)	2031-2040	1 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Парк "Патриот" – Кубинка (между ст. Петелино и ст. Портновская)	2031-2040	1 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Парк "Патриот" – Кубинка (Большое кольцо МЖД, между ст. Кубинка 2 и ст.199 км)	2031-2040	1 шт.

Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка (возле ст. Чапаевка)	2031-2040	1 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Яскинское шоссе, ул. Старое Яскино	2031-2040	1 шт.
Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе – Полушкино (участок 2) (возле ст. Полушкино)	2031-2040	1 шт.
Строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе км 0,0 и Подъезд к д. Лохино	2029-2030	1 шт.
Строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Парк "Патриот" – Кубинка и Шихово – Шарапово – Кубинка	2031-2040	1 шт.
Строительство путепровода автомобильной дороге М-1 "Беларусь", 78-й км, до д. Ляхово	2031-2040	1 шт.
Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка	2031-2040	1 шт.
Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и Парк "Патриот" – Кубинка	2031-2040	1 шт.
Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе и Парк "Патриот" – Кубинка	2031-2040	1 шт.
Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и Можайское шоссе	2031-2040	1 шт.
Оптимизация циклов светофорного регулирования		
Оптимизация цикла светофорного регулирования на перекрестке пр-т Шмидта – Ильинское шоссе (п. Николина Гора)	2026	1 шт.
Оптимизация цикла светофорного регулирования на перекрестке Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)	2026	1 шт.
Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров)		
Координация работы светофорных объектов на перекрестках Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина и Можайское шоссе – Красногорское шоссе (г. Одинцово)	2026	1 шт.
Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности		
Строительство пешеходных переходов на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Ильинский подъезд: ОП "Поворот на Ильинское"	2026-2027	1 шт.
Строительство внеуличных пешеходных переходов через автомобильную дорогу Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД (р.п. Заречье)	2026-2027	1 шт.
Строительство пешеходных переходов через железнодорожные пути: - Смоленское направление МЖД, с. Акулово; - Смоленское направление МЖД, ст. Малые Вяземы	2027-2028	2 шт.
Строительство пешеходных переходов на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Можайское шоссе: ОП "Поворот на	2028-2029	6 шт.

санаторий Герцена", ОП "Голубое озеро", ОП "Крутицы", ОП "Сады Хвойное", ОП "Сады Эдельвейс", ОП "Капань"		
Обустройство тротуаров на автомобильных дорогах	2028-2029	
Обустройство велосипедной дорожки между населенными пунктами Кубинка и Акулово, на а/д Кубинка - Наро-Фоминск км 3+300 - км 7+400	2031-2040	4,1 км
Строительство надземного пешеходного перехода через автомобильную дорогу Можайское шоссе, км 42+000	2031-2040	1 шт.
Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)		
Строительство внеуличных плоскостных стоянок в г. Одинцово	2026-2027	5 шт.
Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог		
Введение светофорного регулирования на перекрестке ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород)	2026-2027	1 шт.
Введение светофорного регулирования на перекрестке автомобильных дорог ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка и Шихово – Шарاپово – Кубинка	2026-2027	1 шт.
Введение светофорного регулирования на перекрестке А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км (ОП "Усово-Тупик")	2026-2027	1 шт.
Введение светофорного регулирования на пешеходном переходе А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км (ОП "Жуковка-1")	2026-2027	1 шт.
Введение светофорного регулирования вызывного действия на нерегулируемых пешеходных переходах на автомобильной дороге Можайское шоссе: км 51+549, км 63+850, км 64+550, км 64+815, км 78+136, км 79+155	2026-2027	6 шт.
Введение светофорного регулирования на перекрестке автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе – Тучково	2028-2029	1 шт.
Развитие дорог или их участков		
Соединение Подушкинского шоссе, Красногорского шоссе и ул. Говорова, 0,65 км	2026-2027	0,15 км
Строительство автомобильной дороги регионального значения Сколково – 52 км МКАД	2026-2028	1,6 км
Строительство автомобильной дороги регионального значения Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД	2026-2028	4,2 км
Строительство автомобильной дороги регионального значения Рублевское шоссе	2026-2028	0,8 км
Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Рублевское шоссе	2026-2028	0,5 км
Строительство автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе	2026-2029	9,5 км
Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе	2028-2030	6,7 км
Строительство автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе	2028-2030	7,1 км
Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское)	2028-2030	9,9 км
Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Барвиха)	2028-2030	5,3 км
Строительство автомобильной дороги регионального значения М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка	2028-2030	4,6 км

Реконструкция автомобильной дороги федерального значения 2-ое Успенское шоссе	2028-2030	6,4 км
Строительство моста на автомобильной дороге Обход д. Луцино (р. Москва)	2031-2040	1 шт.
Строительство автомобильной дороги регионального значения Обход д. Луцино	2031-2040	1,9 км
Строительство автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Колюбакино – Нестерово	2031-2040	2,7 км
Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Колюбакино – Нестерово	2031-2040	15,9 км
Строительство автомобильной дороги регионального значения Парк "Патриот" – Кубинка	2031-2040	16,0 км
Строительство автомобильной дороги регионального значения Можайское шоссе – Полушкино (участок 2)	2031-2040	1,3 км
Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Кубинка – Наро-Фоминск	2031-2040	8,0 км
Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Можайское шоссе – Тучково	2031-2040	1,0 км
Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Аксиньино – Николина Гора	2031-2040	1,58 км
Реконструкция автомагистрали федерального значения М-1 "Беларусь (расширение до 4-х полос от Можайского шоссе до МКАД)	2031-2040	2,5 км
Строительство автомобильной дороги местного значения д. Мамоново - Баковское кладбище	2031-2040	2,2 км
Расширение ул. Триумфальной (г. Одинцово) до трех полос	2031-2040	0,23 км
Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения		
Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения на перекрестке Можайские шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)	2026-2027	1 шт.
Организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств		
Организации выделенной полосы для движения ОПАТ по ул. Триумфальной от ОП "Гусарская баллада" до выезда на ул. Центральную (г. Одинцово)	2031-2040	1,1 км

5 Результаты оценки объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения утверждаемого варианта проектирования КСОДД

Результаты оценки объемов финансирования мероприятий по ОДД утверждаемого варианта проектирования КСОДД, включающие укрупненный расчет стоимости реализации мероприятий по ОДД, в том числе стоимость ПИР и СМР с указанием сроков проведения работ и источников их финансирования, представлены в [таблице 5.1](#).

Объемы финансирования мероприятий по ОДД носят прогнозный характер, т.к. определены ориентировочно с учётом укрупнённых показателей стоимости на 01.01.2025 г., составленных на основе анализа данных по строительству объектов-аналогов и укрупнённых нормативов стоимости строительства Министерства строительства Российской Федерации, и подлежат уточнению на стадии проектирования в установленном порядке.

Требуемый объем финансирования мероприятий по ОДД утверждаемого варианта проектирования КСОДД составляет 87,409268 млрд руб., в том числе по годам:

- 2026 год – 2498,55 млн руб.;
- 2027 год – 3706,45 млн руб.;
- 2028 год – 8180,17 млн руб.;
- 2029 год – 17176,1 млн руб.;
- 2030 год – 15688,0 млн руб.;
- 2031-2040 годы – 40160,0 млн руб.

Финансирование намечается осуществлять за счет консолидации средств:

- федерального бюджета – 53,1005 млрд руб.,
- регионального бюджета – 31,9374 млрд руб.,
- местного бюджета – 2,3714 млрд руб.

Таблица 5.1 – Результаты оценки объемов финансирования мероприятий по ОДД утверждаемого варианта проектирования КСОДД

№ п/п	Наименование мероприятия по ОДД	Вид работ	Объем работ	Сроки реализации	Объем финансирования, млн руб.	Источник финансирования	Финансирование по годам					
							2026	2027	2028	2029	2030	2031-2040
1	Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности											
1.1	Демонтаж (капитальный ремонт) железнодорожного переезда на ул. Акуловская (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2026	0,05	Региональный бюджет	0,05					
		СМР	1 шт.	2027	0,45	Региональный бюджет		0,45				
1.2	Демонтаж (капитальный ремонт) железнодорожных переездов на ул. Железнодорожная, д. 4, ул. Железнодорожная, д. 38 (г. Одинцово)	ПИР	2 шт.	2026	0,1	Региональный бюджет	0,1					
		СМР	2 шт.	2027	0,9	Региональный бюджет		0,9				
1.3	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе: ОП "СНТ Иславское" (справа)	ПИР	1 шт.	2026	0,05	Федеральный бюджет	0,05					
		СМР	1 шт.	2027	0,45	Федеральный бюджет		0,45				
1.4	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Ильинский подъезд: ОП "Поворот на Ильинское" (слева), ОП "Жуковка" (справа), ОП "Жуковка" (слева)	ПИР	3 шт.	2026	0,15	Региональный бюджет	0,15					
		СМР	3 шт.	2027	1,35	Региональный бюджет		1,35				
1.5	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге А-106 подъезд к Николиной Горе: ОП "Николина Гора-2" (справа), ОП "Дорожный Дом" (слева)	ПИР	2 шт.	2026	0,1	Региональный бюджет	0,1					
		СМР	2 шт.	2027	0,9	Региональный бюджет		0,9				

1.6	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Звенигород – Аксиньино – Николина Гора: ОП "Николина Гора-1" (слева)	ПИР	1 шт.	2026	0,05	Региональный бюджет	0,05					
		СМР	1 шт.	2027	0,45	Региональный бюджет		0,45				
1.7	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ в г. Одинцово: Можайское шоссе: ОП "Школа № 14" (справа), ОП "Гребневская церковь" (слева), ОП "Вокзальная улица" (справа); ул. Маршала Неделина, ОП "Улица Неделина" (справа); ул. Маршала Неделина, ОП "Улица Неделина" (слева)	ПИР	5 шт.	2026	0,25	Местный бюджет	0,25					
		СМР	5 шт.	2027	2,25	Местный бюджет		2,25				
1.8	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Красногорское шоссе: ОП "МСЧ № 123" (справа)	ПИР	1 шт.	2026	0,05	Региональный бюджет	0,05					
		СМР	1 шт.	2027	0,45	Региональный бюджет		0,45				
1.9	Строительство остановочных площадок вне границ проезжей части на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Можайское шоссе: ОП "Больница" (справа), ОП "Малые Вяземы" (справа), ОП "Фабрика" (слева), ОП "Поворот на санаторий Герцена" (справа), ОП "Поворот на санаторий Герцена" (слева), ОП "Голубое озеро" (справа), ОП "Голубое озеро" (слева), ОП "Наро-Осаново магазин" (справа), ОП "Наро-Осаново магазин" (слева), ОП "Наро-Осаново" (справа), ОП "Наро-Осаново" (слева), ОП "Наро-Осаново" (слева), ОП "Сады Хвойное" (справа), ОП "Сады Хвойное" (слева), ОП	ПИР	22 шт.	2028	1,1	Региональный бюджет			1,1			
		СМР	22 шт.	2029	9,9	Региональный бюджет				9,9		

	"Кладбище" (справа), ОП "Кладбище" (слева), ОП "Дубки" (справа), ОП "Дубки" (слева), ОП "Труфановка" (справа), ОП "Сады Эдельвейс" (справа), ОП "Сады Эдельвейс" (слева), ОП "Капань" (справа), ОП "Капань" (слева)											
1.10	Расширение участка дороги, г. Одинцово, ул. Северная, 0,2 км (подход к круговому движению с севера до 2-х полос)	ПИР	1 шт.	2026	0,8	Местный бюджет	0,8					
		СМР	1 шт.	2027	7,2	Местный бюджет		7,2				
1.11	Запрещение стоянки и остановки, г. Одинцово, ул. Маршала Неделина, д. 9 (справа)	ПИР	1 шт.	2026	0,05	Местный бюджет	0,05					
		СМР	1 шт.	2026	0,45	Местный бюджет	0,45					
1.12	Реконструкция перекрестка пр-т Шмидта - Ильинское шоссе (п. Николина Гора) (расширение всех подходов до двух полос)	ПИР	1 шт.	2026	1	Местный бюджет	1					
		СМР	1 шт.	2027	9	Местный бюджет		9				
1.13	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - Красногорское шоссе (расширение до трех полос выхода на Восток, 0,26 км, демонтаж правой стрелки в сторону ТПУ)	ПИР	1 шт.	2026	2,6	Местный бюджет	2,6					
		СМР	1 шт.	2027	23,4	Местный бюджет		23,4				
1.14	Реконструкция перекрестка автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе - Тучково (расширение до двух полос с Севера и с Запада и установка светофорного объекта)	ПИР	1 шт.	2028	1	Региональный бюджет			1			
		СМР	1 шт.	2029	9	Региональный бюджет				9		
1.15	Реконструкция перекрестка автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе - Новый городок (расширение до двух полос с Севера)	ПИР	1 шт.	2028	1	Региональный бюджет			1			
		СМР	1 шт.	2029	9	Региональный бюджет				9		
1.16	Реконструкция перекрестка Можайское	ПИР	1 шт.	2028	2	Региональный			2			

	шоссе - ул. Ямская (п. Большие Вязёмы) (расширение подхода с Севера на Восток до двух полос)					бюджет							
		СМР	1 шт.	2029	18	Региональный бюджет				18			
1.17	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - ул. Акуловская (г. Одинцово) (расширение подхода с Юга на Запад до двух полос)	ПИР	1 шт.	2028	1	Региональный бюджет			1				
		СМР	1 шт.	2029	9	Региональный бюджет				9			
1.18	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе - Новый городок (возле ст. Чапаевка)	ПИР	1 шт.	2028	100	Региональный бюджет			100				
		СМР	1 шт.	2029	900	Региональный бюджет				900			
1.19	Строительство путепроводов через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе: между ст. Голицыно и ст. Захарово, между ст. Часцовская и ст. Портновская, между ст. Кубинка-1 и Центральный Парк Патриот - Танковый музей	ПИР	3 шт.	2026	300	Региональный бюджет	300						
		СМР	3 шт.	2026-2030	2700	Региональный бюджет	500	500	500	500	700		
1.20	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" – ст. Пионерская (возле ст. Пионерская)	ПИР	1 шт.	2026	100	Федеральный бюджет	100						
		СМР	1 шт.	2026-2030	900	Федеральный бюджет	150	150	150	150	300		
1.21	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Шихово – Шарاپово – Кубинка (между ст. Портновская и ст. Кубинка-1)	ПИР	1 шт.	2026	100	Региональный бюджет	100						
		СМР	1 шт.	2026-2030	900	Региональный бюджет	180	180	180	180	180		
1.22	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе – Покровское – Ястребки	ПИР	1 шт.	2026	100	Региональный бюджет	100						
		СМР	1 шт.	2026-2030	900	Региональный бюджет	180	180	180	180	180		
1.23	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной	ПИР	1 шт.	2026	100	Региональный бюджет	100						

	дороге Звенигород – Колюбакино – Нестерово (Большое кольцо МЖД, возле ст. 190 км)	СМР	1 шт.	2026-2030	900	Региональный бюджет	180	180	180	180	180	
1.24	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское) (возле ст. Перхушково)	ПИР	1 шт.	2031	100	Федеральный бюджет						100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900	Федеральный бюджет						900
1.25	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Парк "Патриот" – Кубинка (между ст. Петелино и ст. Портновская)	ПИР	1 шт.	2031	100	Региональный бюджет						100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900	Региональный бюджет						900
1.26	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Парк "Патриот" – Кубинка (Большое кольцо МЖД, между ст. Кубинка 2 и ст.199 км)	ПИР	1 шт.	2031	100	Региональный бюджет						100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900	Региональный бюджет						900
1.27	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка (возле ст. Чапаевка)	ПИР	1 шт.	2031	100	Федеральный бюджет						100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900	Федеральный бюджет						900
1.28	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Яскинское шоссе, ул. Старое Яскино	ПИР	1 шт.	2031	100	Местный бюджет						100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900	Местный бюджет						900
1.29	Строительство путепровода через железнодорожные пути на автомобильной дороге Можайское шоссе – Полушкино (участок 2) (возле ст. Полушкино)	ПИР	1 шт.	2031	100	Региональный бюджет						100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900	Региональный бюджет						900
1.30	Строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе, км 0,0 и Подъезд к д.	ПИР	1 шт.	2029	100	Местный бюджет				100		
		СМР	1 шт.	2030	900	Местный					900	

	Лохино					бюджет						
1.31	Строительство путепровода на пересечении автомобильных дорог Парк "Патриот" – Кубинка и Шихово – Шарапово – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	100	Региональный бюджет						100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900	Региональный бюджет						900
1.32	Строительство путепровода на автомобильной дороге М-1 "Беларусь", 78-й км, до д. Ляхово	ПИР	1 шт.	2031	100	Федеральный бюджет						100
		СМР	1 шт.	2031-2040	900	Федеральный бюджет						900
1.33	Строительство кольцевого пересечения ул. Маршала Жукова и ул. Садовая (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2027	5	Местный бюджет		5				
		СМР	1 шт.	2028	45	Местный бюджет			45			
1.34	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300	Федеральный бюджет						300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700	Федеральный бюджет						2700
1.35	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и Парк "Патриот" – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300	Федеральный бюджет						300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700	Федеральный бюджет						2700
1.36	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог Можайское шоссе и Парк "Патриот" – Кубинка	ПИР	1 шт.	2031	300	Региональный бюджет						300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700	Федеральный бюджет						2700
1.37	Строительство транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог М-1 "Беларусь" и Можайское шоссе	ПИР	1 шт.	2031	300	Федеральный бюджет						300
		СМР	1 шт.	2031-2040	2700	Федеральный бюджет						2700
1.38	Реконструкция перекрестка ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород) (расширение всех подходов до двух полос)	ПИР	1 шт.	2026	1	Местный бюджет	1					
		СМР	1 шт.	2027	9	Местный бюджет		9				

						бюджет							
1.39	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе - Никльский проезд (расширение с запада до двух полос, 450 м)	ПИР	1 шт.	2026	2	Региональный бюджет	2						
		СМР	1 шт.	2027	18	Региональный бюджет		18					
1.40	Реконструкция перекрестка Можайское шоссе, км 62+570 (расширение с востока до двух полос, 450 м)	ПИР	1 шт.	2026	2	Региональный бюджет	2						
		СМР	1 шт.	2027	18	Региональный бюджет		18					
1.41	Реконструкция перекрестка Звенигород-Аксиньино-Николина Гора - "Звенигород - Аксиньино - Николина Гора" - Ларюшино (расширение с запада и востока до двух полос. 25 м + 60 м)	ПИР	1 шт.	2028	2	Региональный бюджет			2				
		СМР	1 шт.	2029	18	Региональный бюджет				18			
2	Оптимизация циклов светофорного регулирования												
2.1	Оптимизация цикла светофорного регулирования на перекрестке пр-т Шмидта - Ильинское шоссе (п. Николина Гора)	ПИР	1 шт.	2026	0,08	Местный бюджет	0,08						
		СМР	1 шт.	2026	0,02	Местный бюджет	0,02						
2.2	Оптимизация цикла светофорного регулирования на перекрестке Можайское шоссе - ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2026	0,08	Местный бюджет	0,08						
		СМР	1 шт.	2026	0,02	Местный бюджет	0,02						
3	Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров)												
3.1	Координация работы светофорных объектов на перекрестках Можайское шоссе - ул. Маршала Неделина и Можайское шоссе - Красногорское шоссе (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2026	0,08	Местный бюджет	0,08						
		СМР	1 шт.	2026	0,02	Местный бюджет	0,02						
4	Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности												
4.1	Строительство пешеходных переходов на	ПИР	1 шт.	2026	0,05	Региональный	0,05						

	ОП ОПАТ на автомобильной дороге Ильинский подъезд: ОП "Поворот на Ильинское"					бюджет						
		СМР	1 шт.	2027	0,45	Региональный бюджет		0,45				
4.2	Строительство пешеходных переходов на ОП ОПАТ на автомобильной дороге Можайское шоссе: ОП "Поворот на санаторий Герцена", ОП "Голубое озеро", ОП "Крутицы", ОП "Сады Хвойное", ОП "Сады Эдельвейс", ОП "Капань"	ПИР	6 шт.	2028	0,3	Региональный бюджет			0,3			
		СМР	6 шт.	2029	2,7	Региональный бюджет				2,7		
4.3	Строительство пешеходных переходов через железнодорожные пути: Смоленское направление МЖД, с. Акулово, Смоленское направление МЖД, ст. Малые Вяземы	ПИР	2 шт.	2027	120	Региональный бюджет		120				
		СМР	2 шт.	2028	1080	Региональный бюджет			1080			
4.4	Строительство внеуличных пешеходных переходов через автомобильную дорогу Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД (р.п. Заречье)	ПИР	1 шт.	2026	60	Региональный бюджет		60				
		СМР	1 шт.	2026-2027	540	Региональный бюджет		270	270			
4.5	Обустройство тротуара на а/д ММК - ст. Голицыно, км 0+000 - км 0+210	ПИР	0,21 км	2027	0,189	Региональный бюджет		0,189				
		СМР	0,21 км	2028	1,701	Региональный бюджет			1,701			
4.6	Обустройство тротуара на а/д Можайское шоссе - Красная горка, км 0+000 - км 3+170	ПИР	3,17 км	2027	2,853	Региональный бюджет		2,853				
		СМР	3,17 км	2028	25,677	Региональный бюджет			25,677			
4.7	Обустройство тротуара на а/д М-1 "Беларусь" - ст. Пионерская, км 3+440 - км 3+554, от 55.664785, 37.211680 справа	ПИР	0,12 км	2027	0,108	Региональный бюджет		0,108				
		СМР	0,12 км	2028	0,972	Региональный бюджет			0,972			
4.8	Обустройство тротуара на а/д М-1	ПИР	0,26	2027	0,234	Региональный бюджет		0,234				

	Беларусь-Жаворонки-Можайское шоссе, км 3+320 - км 3+580		км			бюджет						
		СМР	0,26 км	2028	2,106	Региональный бюджет		2,106				
4.9	Обустройство тротуара на а/д М-1 Беларусь- Асаково, км 1+230 - км 1+950 (слева), м 1+230 - км 1+950 (справа),	ПИР	1,44 км	2027	1,296	Региональный бюджет		1,296				
		СМР	1,44 км	2028	11,664	Региональный бюджет			11,66 4			
4.10	Обустройство тротуара на а/д М-1 Беларусь- Сушкинская - Петелино, км 0+302 - км 1+265 (слева), км 1+950 - км 3+050 (справа)	ПИР	2,013 км	2027	1,8117	Региональный бюджет		1,811 7				
		СМР	2,013 км	2028	16,3053	Региональный бюджет			16,30 53			
4.11	Обустройство тротуара на а/д Кубинка - Наро-Фоминск, км 4+720 - км 6+270	ПИР	1,55 км	2027	1,395	Региональный бюджет		1,395				
		СМР	1,55 км	2028	12,555	Региональный бюджет			12,55 5			
4.12	Обустройство тротуара на а/д Каринское- Андреевское, км 1+180 - км 1+560 (слева), км 6+195 - км 7+300 (справа), км 8+985 - км 10+005 (справа и слева), км 10+400 - км 10+800 (справа и слева)	ПИР	4,52 км	2027	4,068	Региональный бюджет		4,068				
		СМР	4,52 км	2028	36,612	Региональный бюджет			36,61 2			
4.13	Обустройство тротуара на а/д Анашкино- Иглово-Андреевское, км 0+810 - км 1+200 (слева), км 2+500 - км3+000 (слева и справа), км 3+350 - км 4+100 (справа), км 7+000 - км 8+210 (справа), км 8-950 - 10- 100 (слева и справа)	ПИР	5,65 км	2027	5,085	Региональный бюджет		5,085				
		СМР	5,65 км	2028	45,765	Региональный бюджет			45,76 5			
4.14	Обустройство тротуара на а/д Звенигород- Колюбакино-Нестерово от 55.723597, 36.799234 справа 0,76 км	ПИР	0,76 км	2027	0,684	Региональный бюджет		0,684				
		СМР	0,76 км	2028	6,156	Региональный бюджет			6,156			
4.15	Обустройство тротуара на а/д Звенигород- Колюбакино-Нестерово - Дютьково от	ПИР	0,18 км	2027	0,162	Региональный бюджет		0,162				

	55.737651, 36.805589 справа 0,18 км	СМР	0,18 км	2028	1,458	Региональный бюджет			1,458			
4.16	Обустройство тротуара на а/д Звенигород-Аксиньино-Николина Гора - Палицы от 55.751192, 36.978175 справа, 0,92 км	ПИР	0,92 км	2027	0,828	Региональный бюджет		0,828				
		СМР	0,92 км	2028	7,452	Региональный бюджет			7,452			
4.17	Обустройство тротуара на а/д 1-е Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе от 55.676193, 37.093957 справа 0,59 км	ПИР	0,59 км	2027	0,531	Региональный бюджет		0,531				
		СМР	0,59 км	2028	4,779	Региональный бюджет			4,779			
4.18	Обустройство тротуара на а/д Звенигород-Колюбакино-Нестерово - Хотяжи от 55.685108, 36.668986 слева и справа 0,785 км, от 55.658632, 36.630829 справа 0,9 км	ПИР	2,47 км	2027	2,223	Региональный бюджет		2,223				
		СМР	2,47 км	2028	20,007	Региональный бюджет			20,007			
4.19	Обустройство тротуара на а/д Горки-2-Солослово-1-е Успенское шоссе от 55.709538, 37.164848 справа 2,5 км	ПИР	2,5 км	2027	2,25	Региональный бюджет		2,25				
		СМР	2,5 км	2028	20,25	Региональный бюджет			20,25			
4.20	Обустройство тротуара на а/д ММК - Аниково - Агафоново - Кубинка от 55.703901, 36.775554 справа 1,0 км	ПИР	1,0 км	2027	0,9	Региональный бюджет		0,9				
		СМР	1,0 км	2028	8,1	Региональный бюджет			8,1			
4.21	Обустройство тротуара на а/д Можайское шоссе-Покроское-Ястребки от 55.624548, 36.867432 справа 2,0 км, от 55.643181, 36.834768 справа 0,24 км от 55.647472, 36.822916 справа 1,8 км, от 55.663040, 36.801734 справа 0,77 км, от 55.671405, 36.766265 справа 0,32 км	ПИР	5,13 км	2027	4,617	Региональный бюджет		4,617				
		СМР	5,13 км	2028	41,553	Региональный бюджет			41,553			
4.22	Обустройство тротуара на а/д Звенигород-Колюбакино-Нестерово-Устье-Акулово от 55.707421, 36.718064 справа 0,95 км	ПИР	0,95 км	2027	0,855	Региональный бюджет		0,855				
		СМР	0,95 км	2028	7,695	Региональный бюджет			7,695			

			км			бюджет						
4.23	Обустройство тротуара на а/д Шихово - Шарاپово - Кубинка от 55.699026, 36.774282 справа 0,45 км, от 55.662315, 36.746425 справа 4,23 км, от 55.623817, 36.686420 справа 3,6 км, от 55.594029, 36.697277 справа 1,0 км	ПИР	9,28 км	2027	8,352	Региональный бюджет		8,352				
		СМР	9,28 км	2028	75,168	Региональный бюджет			75,168			
4.24	Обустройство тротуара на а/д Звенигород - Аксиньино - Николина Гора - Липки от 55.755503, 36.938190 слева 0,81 км	ПИР	0,81 км	2027	0,729	Региональный бюджет		0,729				
		СМР	0,81 км	2028	6,561	Региональный бюджет			6,561			
4.25	Обустройство тротуара на а/д ММК - Супонево - Ершово от 55.746565, 36.880128 слева и справа 0,28 км	ПИР	0,28 км	2027	0,252	Региональный бюджет		0,252				
		СМР	0,28 км	2028	2,268	Региональный бюджет			2,268			
4.26	Обустройство тротуара на а/д Можайское шоссе, км 30+500 - 30+850 слева, км км 30+405 - км 31+095 справа, км 30+990 - км 31+095 слева, км 31+100 - км 31+500 справа и слева, км 32+854 - км 32+906 справа, км 32+990 - км 34+997 слева, км 33+087 - км 34+997 справа, км 35+490 - км 36+507 справа, км 35+586 - км 36+130 слева, км 72+555 - км 73+598 слева и справа, км 73+727 - км 74+724 слева, км 83+414 - км 84+605 слева	ПИР	14,749 км	2027	13,2741	Региональный бюджет		13,2741				
		СМР	14,749 км	2028	119,4669	Региональный бюджет			119,4669			
4.27	Обустройство велопешеходной дорожки между населенными пунктами Кубинка и Акулово, на а/д Кубинка - Наро-Фоминск км 3+300 - км 7+400	ПИР	4,1 км	2031-2040	3,69	Региональный бюджет						3,69
		СМР	4,1 км	2031-2040	33,21	Региональный бюджет						
4.28	Строительство надземного пешеходного перехода через автомобильную дорогу	ПИР	1 шт.	2031-2040	50	Региональный бюджет						50

	Можайское шоссе, км 42+000	СМР	1 шт.	2031-2040	450	Региональный бюджет						450
5	Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог)											
5.1	Строительство внеуличных плоскостных стоянок в г. Одинцово (1 мкр-н – 200 машино-мест, 1А мкр-н – 50 машино-мест, 2 мкр-н – 50 машиномест, 3 мкр-н – 50 машино-мест, район детского парка "Малыш" – 200 машино-мест)	ПИР	5 шт.	2026	5,5	Местный бюджет		5,5				
		СМР	5 шт.	2027	49,5	Местный бюджет			5,5			
6	Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог											
6.1	Введение светофорного регулирования на перекрестке ул. Фрунзе – ул. Красная Гора (г. Звенигород)	ПИР	1 шт.	2026	1,5	Местный бюджет	1,5					
		СМР	1 шт.	2027	8,5	Местный бюджет		8,5				
6.2	Введение светофорного регулирования на перекрестке автомобильных дорог ММК – Аниково – Агафоново – Кубинка и Шихово – Шарипово – Кубинка	ПИР	1 шт.	2026	1,5	Региональный бюджет	1,5					
		СМР	1 шт.	2027	8,5	Региональный бюджет		8,5				
6.3	Введение светофорного регулирования на перекрестке А-106 Рублево-Успенское шоссе, 11 км (ОП "Усово-Тупик")	ПИР	1 шт.	2026	1,5	Федеральный бюджет	1,5					
		СМР	1 шт.	2027	8,5	Федеральный бюджет		8,5				
6.4	Введение светофорного регулирования на пешеходном переходе А-106 Рублево-Успенское шоссе, 9 км (ОП "Жуковка-1")	ПИР	1 шт.	2026	1,5	Федеральный бюджет	1,5					
		СМР	1 шт.	2027	8,5	Федеральный бюджет		8,5				
6.5	Введение светофорного регулирования на перекрестке автомобильных дорог Можайское шоссе и Можайское шоссе - Тучково	ПИР	1 шт.	2028	1,5	Региональный бюджет			1,5			
		СМР	1 шт.	2029	8,5	Региональный бюджет				8,5		
6.6	Введение светофорного регулирования на перекрестке автомобильных дорог 1-е	ПИР	1 шт.	2026	1,5	Федеральный бюджет	1,5					

	Успенское шоссе - Химик - 2-е Успенское шоссе – 2-е Успенское шоссе	СМР	1 шт.	2027	8,5	Федеральный бюджет		8,5				
6.7	Введение светофорного регулирования вызывного действия на нерегулируемых пешеходных переходах на автомобильной дороге Можайское шоссе: км 51+549, км 63+850, км 64+550, км 64+815, км 78+136, км 79+155	ПИР	6 шт.	2026	9	Региональный бюджет	9					
		СМР	6 шт.	2027	51	Региональный бюджет		51				
7	Развитие дорог или их участков											
7.1	Соединение Подушкинского шоссе и Красногорского шоссе, 0,15 км (для движения на север)	ПИР	0,15 км	2026	1,5	Региональный бюджет	1,5					
		СМР	0,15 км	2027	13,5	Региональный бюджет		13,5				
7.2	Строительство автомобильной дороги регионального значения Сколково – 52 км МКАД, 1,7 км	ПИР	1,7 км	2026	25,5	Региональный бюджет	25,5					
		СМР	1,7 км	2027-2028	229,5	Региональный бюджет		100	129,5			
7.3	Строительство автомобильной дороги регионального значения Подъезд к Инновационному центру "Сколково" от транспортной развязки на 50 км МКАД, 4,2 км	ПИР	4,2 км	2026	109,5	Региональный бюджет	109,5					
		СМР	4,2 км	2027-2028	985,5	Региональный бюджет		400	585,5			
7.4	Строительство автомобильной дороги регионального значения Рублевское шоссе, 0,8 км	ПИР	0,8 км	2026	36	Региональный бюджет	36					
		СМР	0,8 км	2027-2028	324	Региональный бюджет		150	174			
7.5	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Рублевское шоссе, 0,5 км	ПИР	0,5 км	2026	22,5	Региональный бюджет	22,5					
		СМР	0,5 км	2027-2028	202,5	Региональный бюджет		100	102,5			
7.6	Строительство автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-	ПИР	9,5 км	2026	380	Федеральный бюджет	380					

	Успенское шоссе, 9,5 км	СМР	9,5 км	2027-2029	3420	Федеральный бюджет		1000	1000	1420		
7.7	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе, 6,7 км	ПИР	6,7 км	2028	536	Федеральный бюджет			536			
		СМР	6,7 км	2029-2030	4824	Федеральный бюджет				2400	2424	
7.8	Строительство автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе, 7,1 км	ПИР	7,1 км	2028	568	Федеральный бюджет			568			
		СМР	7,1 км	2029-2030	5112	Федеральный бюджет				2612	2500	
7.9	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Успенское), 9,9 км	ПИР	9,9 км	2028	792	Федеральный бюджет			792			
		СМР	9,9 км	2029-2030	7128	Федеральный бюджет				3628	3500	
7.10	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения А-106 Рублево-Успенское шоссе (Подъезд к с. Барвиха), 5,3 км	ПИР	5,3 км	2028	424	Федеральный бюджет			424			
		СМР	5,3 км	2029-2030	3816	Федеральный бюджет				1900	1916	
7.11	Строительство автомобильной дороги регионального значения М-1 "Беларусь" – аэропорт Кубинка, 4,6 км	ПИР	4,6 км	2028	138	Региональный бюджет			138			
		СМР	4,6 км	2029-2030	1242	Региональный бюджет				642	600	
7.12	Реконструкция автомобильной дороги федерального значения 2-ое Успенское шоссе, 6,4 км	ПИР	6,4 км	2028	512	Федеральный бюджет			512			
		СМР	6,4 км	2029-2030	4608	Федеральный бюджет				2300	2308	
7.13	Строительство автомобильной дороги регионального значения Обход д. Луцино, 1,9 км	ПИР	1,9 км	2031-2040	28,5	Региональный бюджет						28,5
		СМР	1,9 км	2031-2040	256,5	Региональный бюджет						256,5
7.14	Строительство автомобильной дороги регионального значения Звенигород –	ПИР	2,7 км	2031-2040	70,5	Региональный бюджет						70,5

	Колюбакино – Нестерово, 2,7 км	СМР	2,7 км	2031-2040	634,5	Региональный бюджет						634,5
7.15	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Колюбакино – Нестерово, 15,9 км	ПИР	15,9 км	2031-2040	477	Региональный бюджет						477
		СМР	15,9 км	2031-2040	4293	Региональный бюджет						4293
7.16	Строительство автомобильной дороги регионального значения Парк "Патриот" – Кубинка, 16,0 км	ПИР	16,0 км	2031-2040	480	Региональный бюджет						480
		СМР	16,0 км	2031-2040	4320	Региональный бюджет						4320
7.17	Строительство автомобильной дороги регионального значения Можайское шоссе – Полушкино (участок 2), 1,3 км	ПИР	1,3 км	2031-2040	19,5	Региональный бюджет						19,5
		СМР	1,3 км	2031-2040	175,5	Региональный бюджет						175,5
7.18	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Кубинка – Наро-Фоминск, 8,0 км	ПИР	8,0 км	2031-2040	240	Региональный бюджет						240
		СМР	8,0 км	2031-2040	2160	Региональный бюджет						2160
7.19	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Можайское шоссе – Тучково, 1,0 км	ПИР	1,0 км	2031-2040	30	Региональный бюджет						30
		СМР	1,0 км	2031-2040	270	Региональный бюджет						270
7.20	Реконструкция автомобильной дороги регионального значения Звенигород – Аксиньино – Николина Гора, 1,58 км	ПИР	1,58 км	2031-2040	47,4	Региональный бюджет						47,4
		СМР	1,58 км	2031-2040	426,6	Региональный бюджет						426,6
7.21	Реконструкция автомагистрали федерального значения М-1 "Беларусь (расширение до 4-х полос от Можайского шоссе до МКАД), 2,5 км	ПИР	2,5 км	2031-2040	375	Федеральный бюджет						375
		СМР	2,5 км	2031-2040	3375	Федеральный бюджет						3375
7.22	Строительство моста на автомобильной дороге Обход д. Луцино (р. Москва)	ПИР	1 шт.	2031-2040	20	Региональный бюджет						20

		СМР	1 шт.	2031-2040	180	Региональный бюджет						180
7.23	Строительство путепровода - разворот на М-1 из Москвы в Москву, 27 км	ПИР	1 шт.	2031-2040	150	Федеральный бюджет						150
		СМР	1 шт.	2031-2040	1350	Федеральный бюджет						1350
7.24	Строительство автомобильной дороги местного значения д. Мамоново - Баковское кладбище	ПИР	2,2 км	2031-2040	22	Местный бюджет						22
		СМР	2,2 км	2031-2040	198	Местный бюджет						198
7.25	Расширение ул. Триумфальной (г. Одинцово) до трех полос	ПИР	0,23 км	2031-2040	2,3	Местный бюджет						2,3
		СМР	0,23 км	2031-2040	20,7	Местный бюджет						20,7
8	Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения											
8.1	Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных специальных технических средств, имеющих функции фотосъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения на перекрестке Можайское шоссе – ул. Маршала Неделина (г. Одинцово)	ПИР	1 шт.	2026	1	Местный бюджет	1					
		СМР	1 шт.	2027	9	Местный бюджет		9				
9	Организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств											
9.1	Организации выделенной полосы для движения ОПАТ по ул. Триумфальной от ОП "Гусарская баллада" до выезда на ул. Центральную (г. Одинцово)	ПИР	1,1 км	2031-2040	0,11	Местный бюджет						0,11
		СМР	1,1 км	2031-2040	0,99	Местный бюджет						0,99
Итого:					87409,268		2499,35	3713,647	8180,171	17176,1	15688	40160,0

6 Графический материал

Графический материал в виде схем на картографической основе с отображением мероприятий по ОДД для утверждаемого варианта проектирования КСОДД Одинцовского городского округа Московской области представлен на следующих рисунках.

Цифрами на схемах обозначены разделы и номера мероприятий (см. п. 5, таблица 5.1).

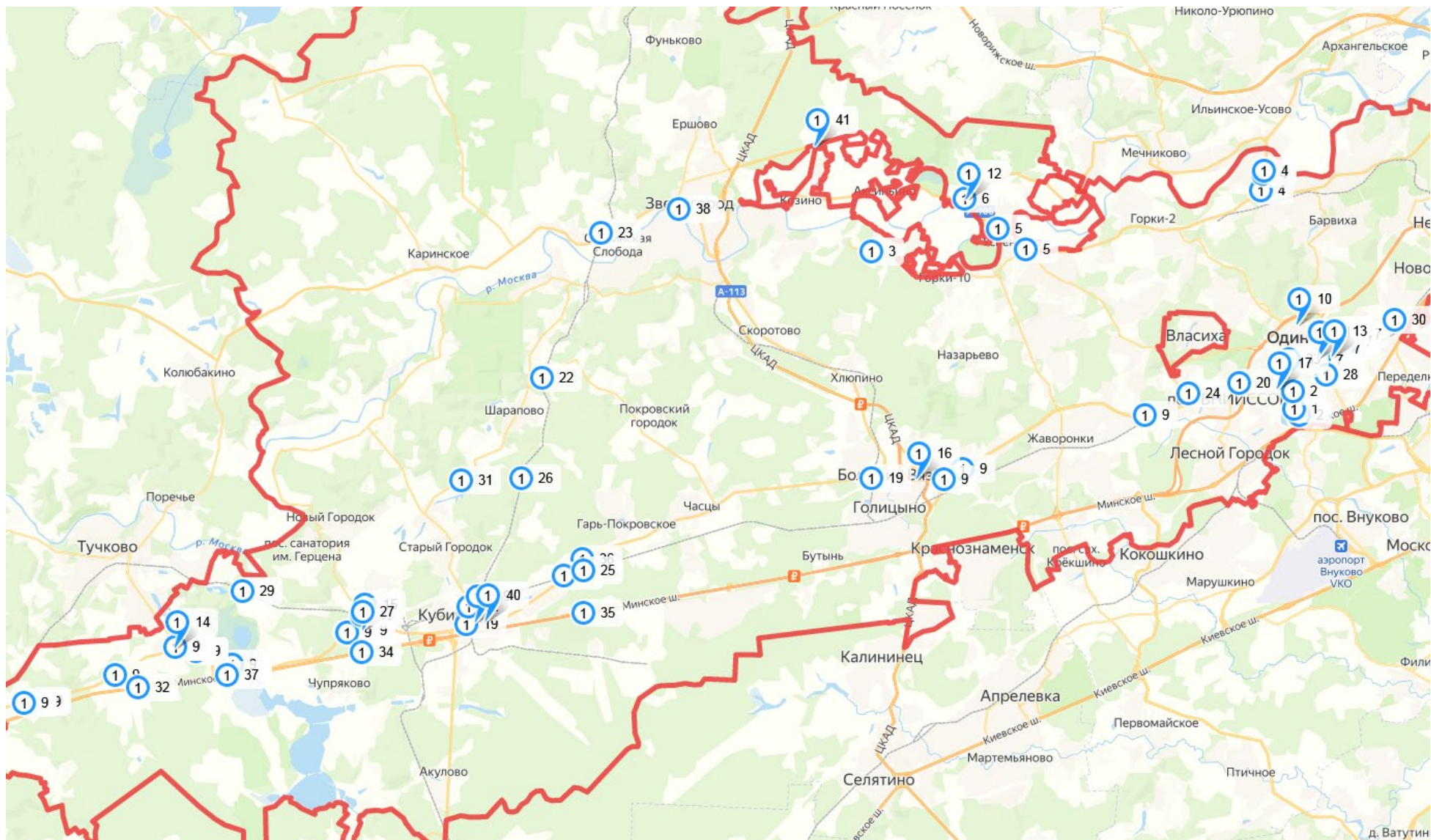


Рисунок 1 – Повышение пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности (М 1:250000)

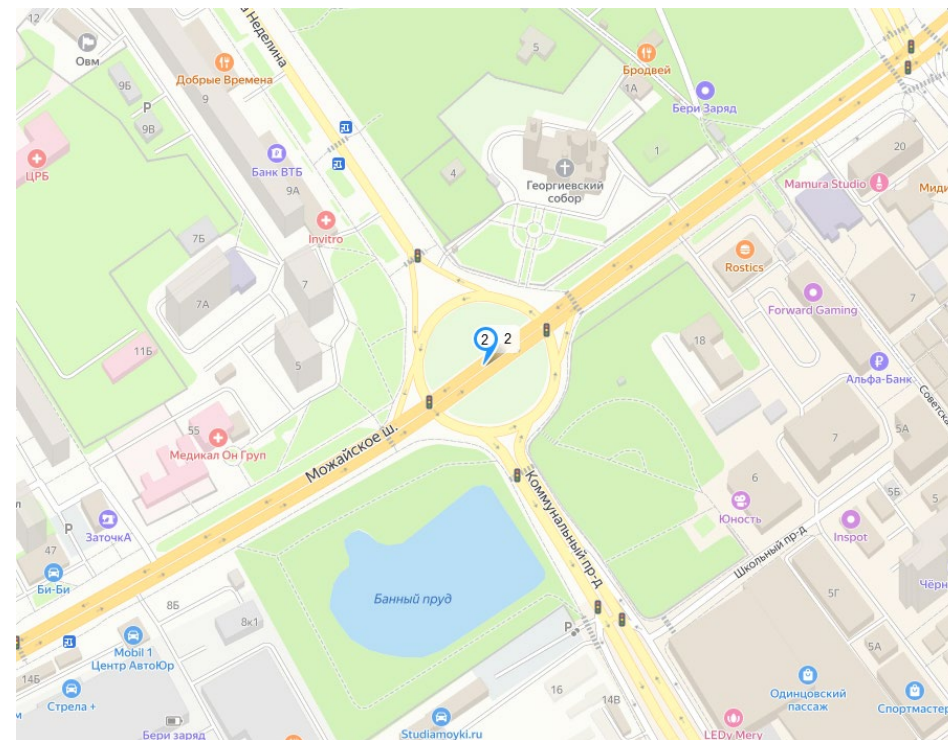
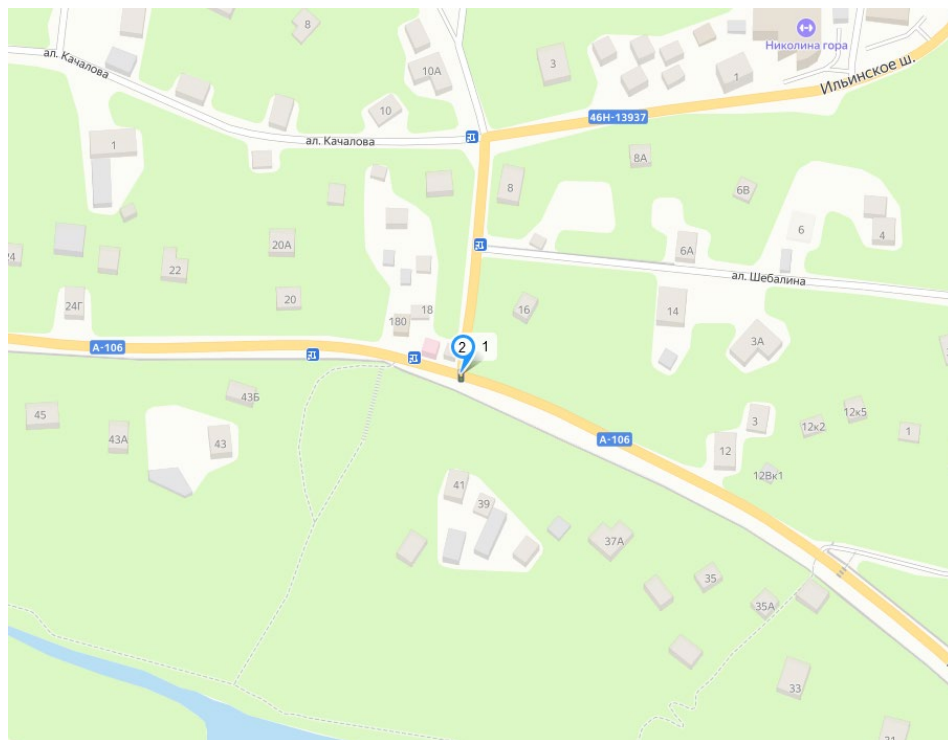


Рисунок 2 – Оптимизация циклов светофорного регулирования (М 1:5000)

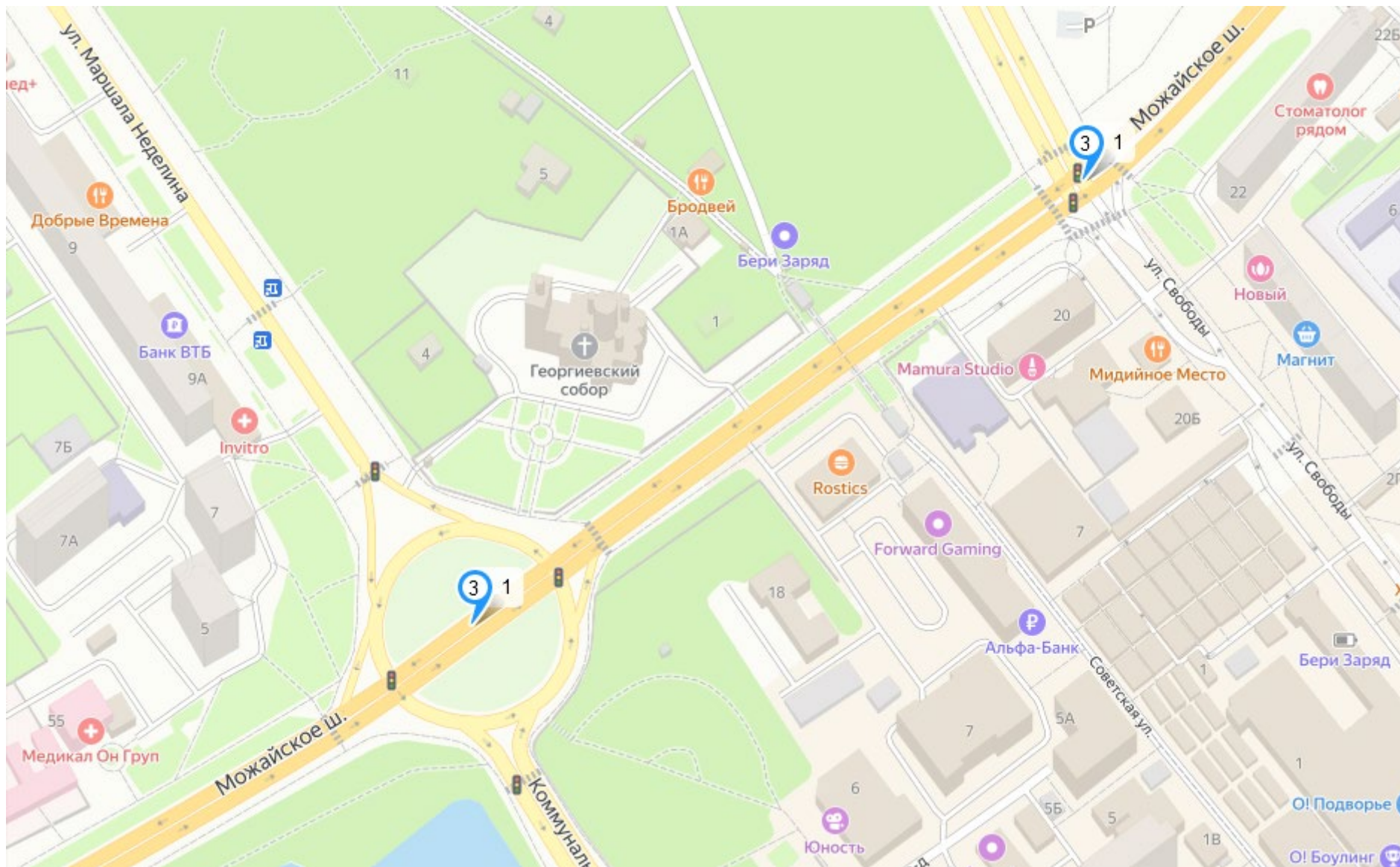


Рисунок 3 – Согласование (координация) работы светофорных объектов (светофоров) (М 1:2500)

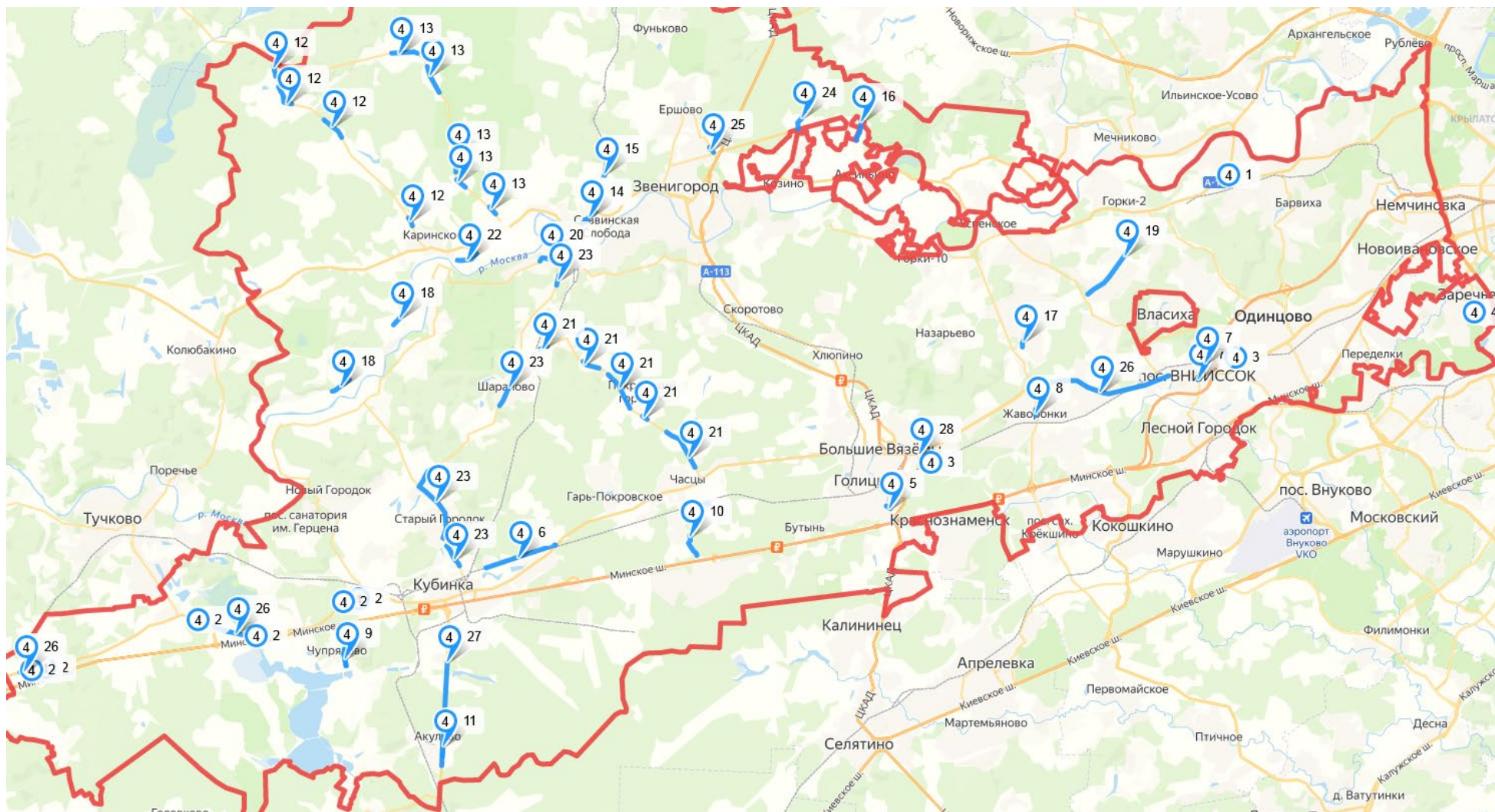


Рисунок 4 – Развитие инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов, велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности (М 1:250000)

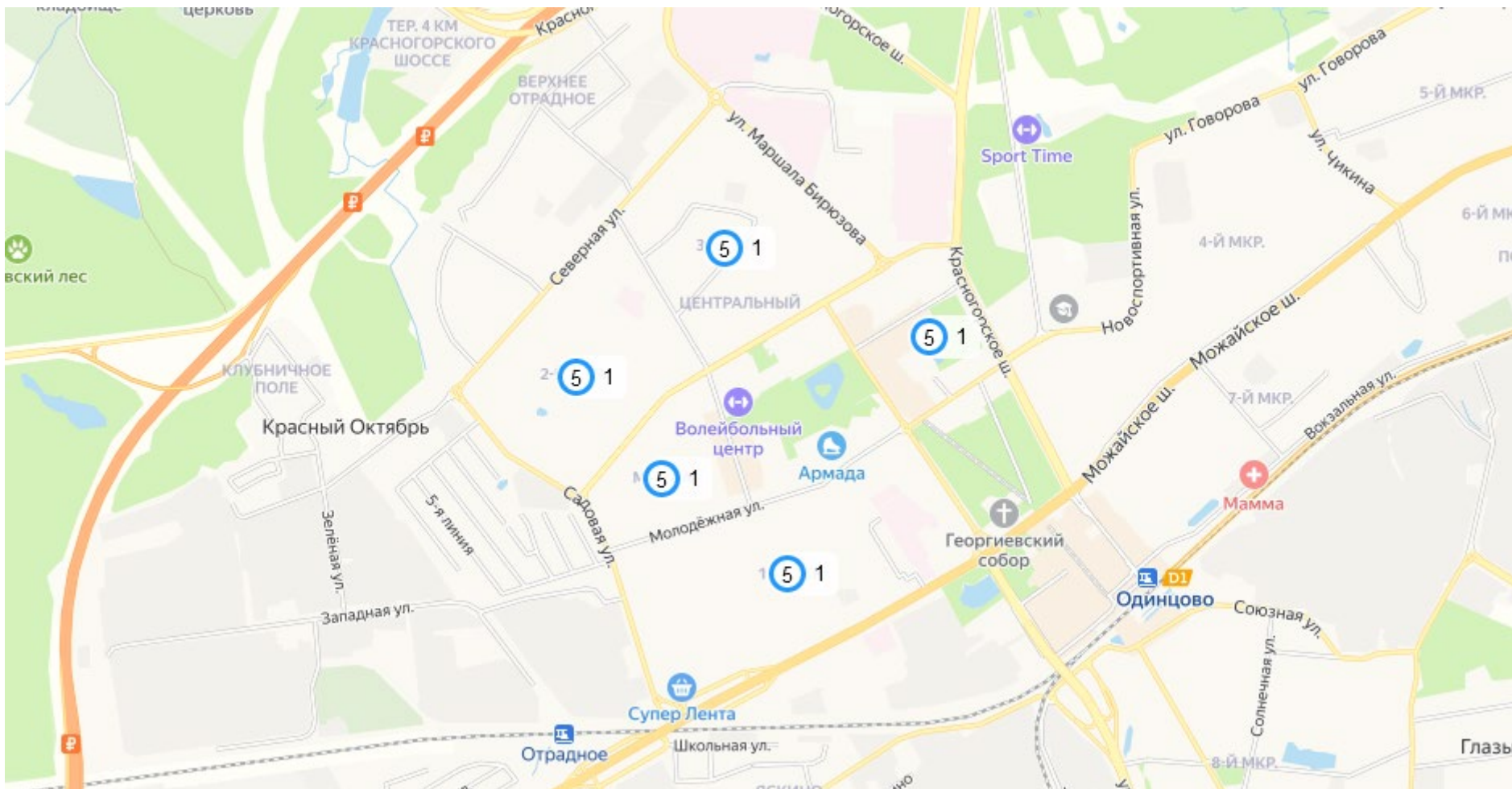


Рисунок 5 – Развитие парковочного пространства (в том числе за пределами дорог) (М 1:20000)



Рисунок 6 – Введение светофорного регулирования на пересечениях, примыканиях и участках дорог (М 1:200000)

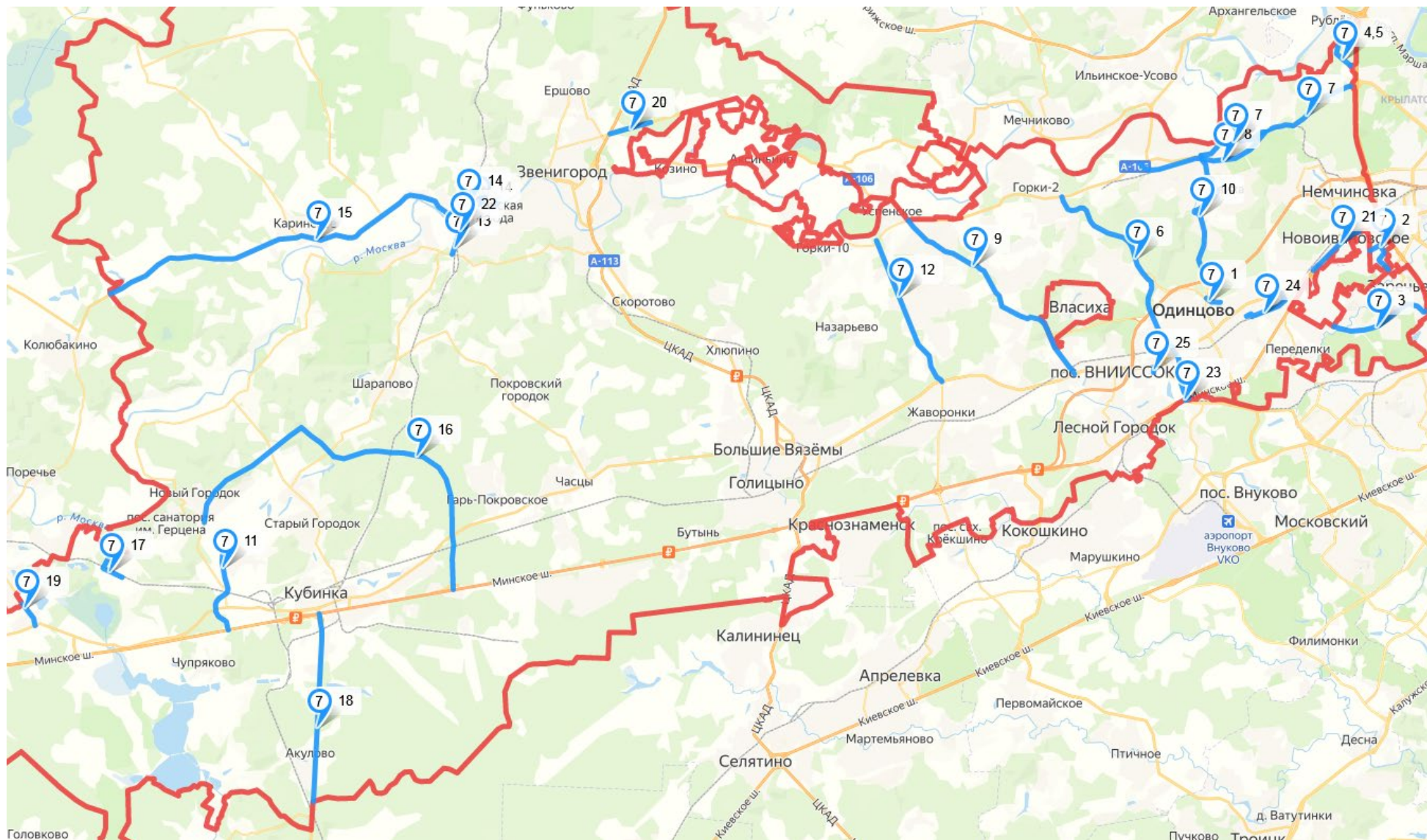


Рисунок 7 – Развитие дорог или их участков (М 1:250000)

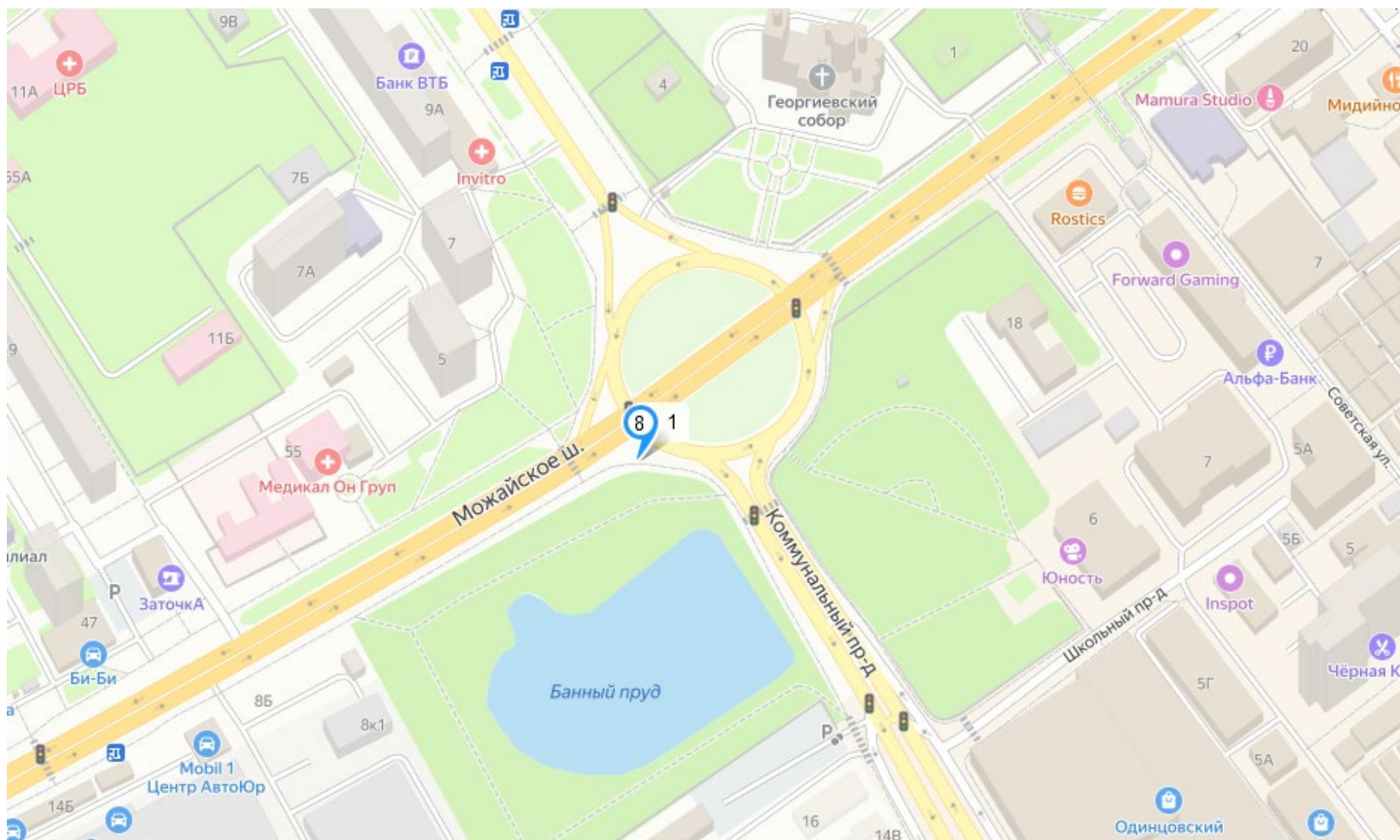


Рисунок 8 – Расстановка работающих в автоматическом режиме стационарных и передвижных специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи для фиксации нарушений правил дорожного движения (М 1:2500)

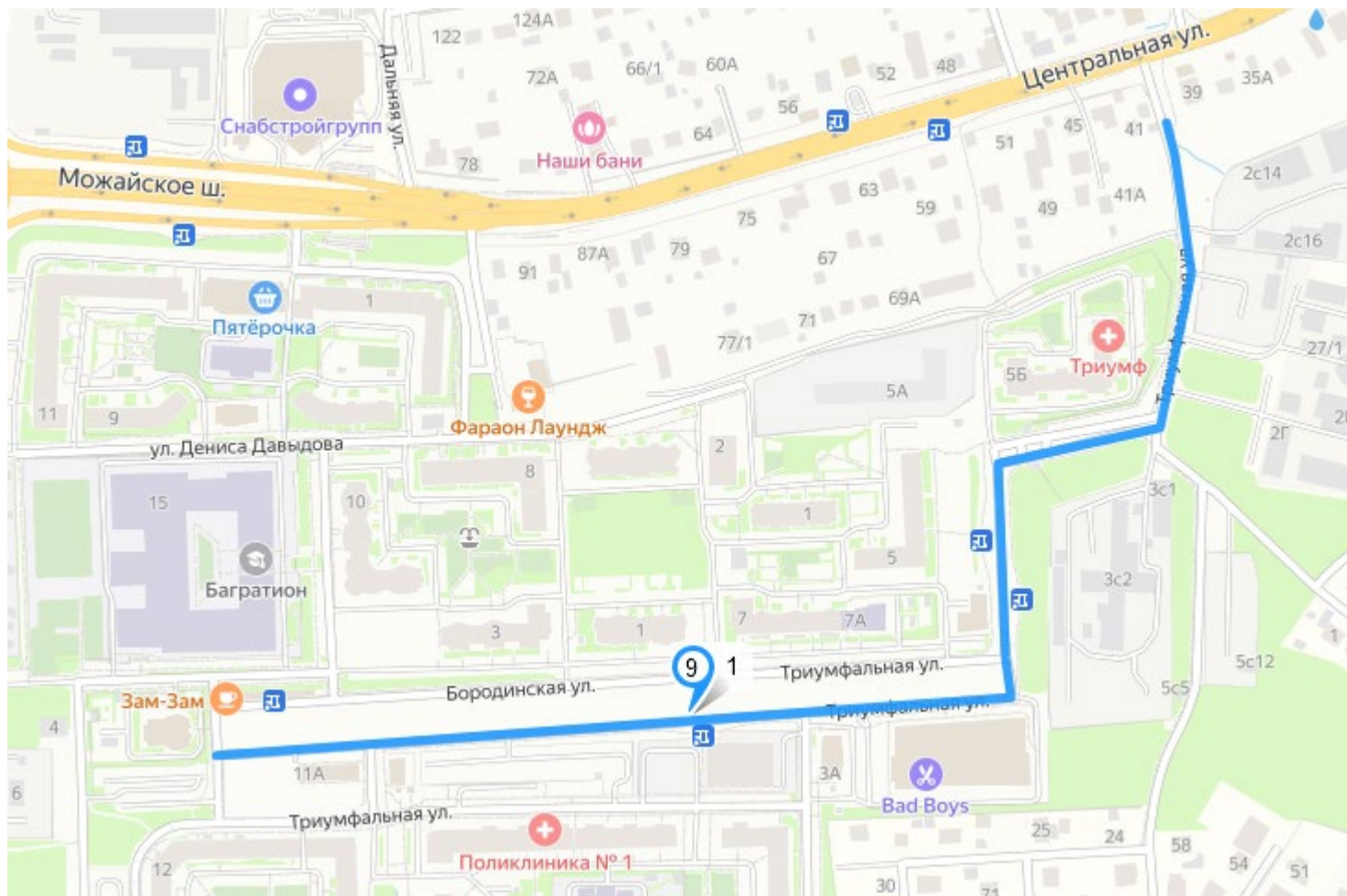


Рисунок 9 – Организация движения маршрутных транспортных средств, в том числе введение приоритета движения маршрутных транспортных средств (М 1:5000)