

ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации

Пластуновского сельского

поселения Динского района

от г №

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ
ПЛАСТУНОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ДИНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ
до 2030 года**

2018 год

Заказчик:

**Администрация Пластуновского сельского поселения Динского района
Краснодарского края**

Юридический адрес: 353206, Краснодарский край, Динской район, ст. Пластуновская,
ул. Мира, 26-а

Фактический адрес: 353206, Краснодарский край, Динской район, ст. Пластуновская,
ул. Мира, 26-а

Разработчик:

Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич

Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская, д.33 - 13

Фактический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская, д.33 -13



Крылов И.В.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	6
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	7
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ПЛАСТУНОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ.....	10
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	10
1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.....	10
1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	15
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	18
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	21
1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса.....	25
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.....	28
1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков	29
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.....	29
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД	30
1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	31
1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий.....	32
1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	34
1.14. Существующая территориально-планировочная организация Пластуновского сельского поселения.....	35
2. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	37
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ..	39
4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ	40
4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	40
4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству.....	40
4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог	41
4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	41
4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	42

4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	44
4.7. Применение реверсивного движения.....	45
4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.....	45
4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков	45
4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.....	46
4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории	46
4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	46
4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)	47
4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	47
4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	48
4.16. Режимы работы светофорного регулирования	48
4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями.....	48
4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	48
4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов.....	49
4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	49
4.21. Организация велосипедного движения.....	50
4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.....	50
4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.....	54
4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств.....	54
5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ	55
6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	56
7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	65
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	67

ВВЕДЕНИЕ

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) представляет собой совокупность инженерно-планировочных и организационно-регулирующих мероприятий, позволяющих оптимальным образом распределять транспортные потоки по дорогам и улицам поселения.

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Пластуновского сельского поселения Динского района Краснодарского края.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Пластуновского сельского поселения, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей Пластуновского сельского поселения, снижения аварийности.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
- Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
- Генеральный план Пластуновского сельского поселения Динского района Краснодарского края до 2030 года.

Схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

- 1) обеспечение безопасности дорожного движения;
- 2) упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 3) организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
- 4) повышение пропускной способности дорог и эффективность их использования;
- 5) организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
- 6) снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
- 7) снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

ОиБДД	- организация и безопасность дорожного движения
ОДД	- организация дорожного движения
УДС	- улично-дорожная сеть
ТП	- транспортный поток
КСОДД	- комплексная схема организации дорожного движения
ТС	- транспортное средство
ДТП	- дорожно-транспортное происшествие
ПДД	- правила дорожного движения
ТСОДД	- технические средства организации дорожного движения
БДД	- безопасность дорожного движения
ИДН	- искусственная дорожная неровность
ПОД	- проект организации движения

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Общие сведения о Пластуновском сельском поселении Динского района Краснодарского края

На основании закона № 771-КЗ Краснодарского края «Об установлении границ муниципального образования Динской район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – сельских поселений – и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 14 июля 2004 года, Пластуновское сельское поселение входит в состав муниципального образования Динской район и наделено статусом муниципального образования.

Территория Пластуновского сельского поселения граничит:

- на севере – с Кореновским районом;
- на северо-востоке – с Усть-Лабинским районом;
- на юге – с Динским сельским поселением;
- на западе – с Красносельским сельским поселением.

Пластуновское сельское поселение территориально расположено в центральной части Краснодарского края в 40 км на северо-восток от г. Краснодара. Общая площадь поселения составляет 14381.822, в том числе 12759.771 га земель сельскохозяйственного назначения.

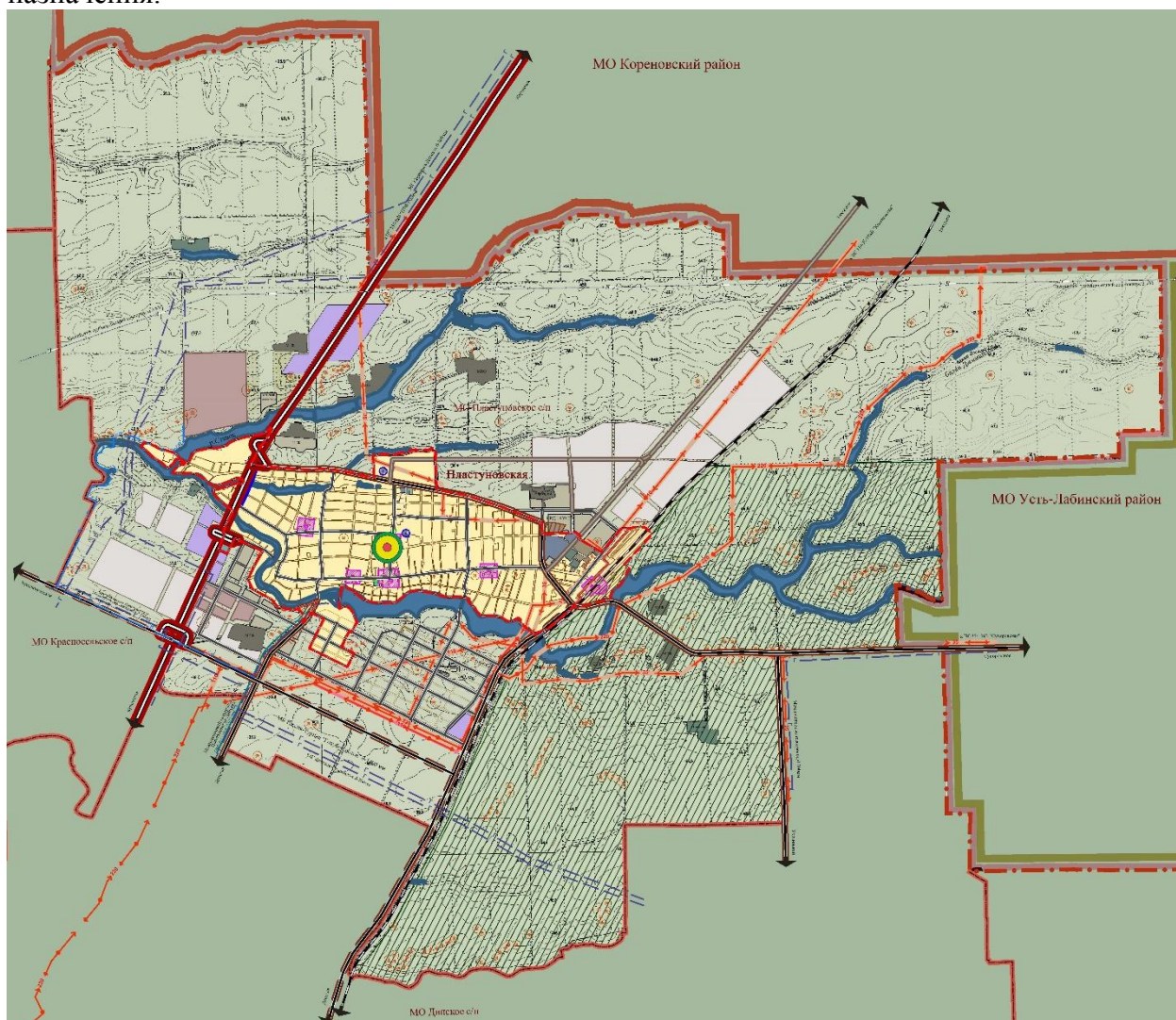


Рисунок 1.1 – Схема расположения Пластуновского сельского поселения в структуре муниципального образования Динской район

В состав поселения входит один населенный пункт – станция Пластуновская – административный центр поселения.

По состоянию на 1 января 2018 года численность населения 11900 человек.

Климат

Климат станции Пластуновской умеренно – континентальный с недостаточным увлажнением, здесь преобладает теплая и солнечная погода. Осадки имеют неустойчивый характер, за год их количество достигает 500-600мм. но в отдельные годы они уменьшаются до 300-400мм., а иногда увеличиваются до 700мм. в год. Июльские изотермы колеблются от 25-29 градусов, а в отдельные годы доходят и выше. Средняя температура января от 0 до –5 градусов, но бывают морозы до –20. Преобладают северо-восточные ветры особенно в начале зимы, при малоснежном покрове они влияют на озимые культуры. Зимой осадки выпадают в виде дождей, осадки распределяются неравномерно, и поэтому летом при господстве восточных ветров часто бывают засухи. Западные и юго-западные ветры приносят осадки зимой. а летом иссушают почвы. А в целом климат считается благоприятным для произрастания самых разнообразных культур. Растительность и животный мир станции Пластуновской относится к степной зоне, к причерноморским разнотравно-типчачово-ковыльным степям, которые огромным массивом распространяются к югу.

Приазовская дельтовая низменность сложена речными отложениями, высота над уровнем моря 0-40 метров. Рельеф плоский, слабо волнистый.

Характеристика природных условий Пластуновского сельского поселения представлена в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Характеристика природных условий территории

Наименование показателя	Значение показателя
Среднегодовые:	
направление ветра, румбы	
-северный	9%
-северо-восточный	26%
-восточный	20%
-юго-восточный	4%
-южный	9%
-юго-западный	8%
-западный	16%
-северо-западный	8%
-скорость ветра, м/сек	3,6%
-относительная влажность, %	74%
Максимальные значения (посезонам):	
-скорость ветра, м/сек:	
-зима	16
-весна	16,5
-лето	12,2
-осень	13,7
Количество атмосферных осадков, мм:	686
-среднегодовое	35
-максимальное (посезонам)	
-зима	63
-весна	54
-лето	65
-осень	59
-Температура, °С	
-среднегодовая;	+ 10
максимальная (посезонам):	
-зима (минимальная)	+0,4
-весна	+24,2
-лето	+38
-осень	+20,8

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ПЛАСТУНОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

Транспортный каркас Пластуновского сельского поселения представлен автодорогами федерального, регионального и местного значения.

Основными транспортными магистралями являются автомобильные дороги федерального значения М4 «Дон», проходящая по центральной части сельского поселения с севера на юг и межмуниципального значения «Пластуновская – Динская», пересекающая территорию поселения с севера на юг.

Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог регионального и местного значения сельского поселения в целом неудовлетворительное, поскольку региональные автодороги и большинство автодорог местного значения требуют ремонта. Более 70,0 километров дорог, что составляет 81% от общей протяженности дорог местного значения, требуют ремонта. Значительная степень износа автомобильных дорог, сложилась из-за недостаточного финансирования ремонтных работ в условиях постоянного увеличения интенсивности дорожного движения и роста парка транспортных средств. В соответствии с приказом Минтранса РФ от 01.11.2007 г. №157 межремонтные сроки проведения работ по ремонту дорог общего пользования в зависимости от интенсивности движения транспортных средств составляет 3-6 лет. Срок проведения работ по ремонту автомобильных дорог IV — V категории с переходными и низшими типами дорожной одежды составляет 3 года.

Большинство дорог не ремонтировалось более 10 лет, что превышает межремонтные сроки в 2-3 раза. Фактически в соответствии с требованиями того же приказа необходимо проводить капитальный ремонт практически всех автомобильных дорог с усовершенствованным покрытием, межремонтный срок проведения капитального ремонта которых составляет 10-12 лет.

Наличие большого количества грунтовых дорог требует проведения работ по асфальтированию не менее одной автомобильной дороги в год.

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Пластуновского сельского поселения Динского района Краснодарского края получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная от заказчика, согласно примерного перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. От 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения»;
2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

1.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Согласно Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик Проекта – Министерство транспорта РФ), организационная деятельность

органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

- реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения (ОДД) является достижение высоких стандартов качества жизни населения и обслуживания экономики за счет эффективного и качественного удовлетворения транспортного спроса при условии одновременной минимизации всех видов, сопутствующих социальных, экономических и экологических издержек.

Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие улично-дорожных сетей;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- организация парковочного пространства и парковочная политика;
- введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;
- совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения;
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. От 18.04.2018) «Об общих принципах организации местного самоуправления в

Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами. С учетом действующего законодательства задачи деятельности по ОДД фактически распределены между уровнями управления следующим образом:

а) федеральный уровень:

- разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
- разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;
- обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

- обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;
- согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;
- разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности городских УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

Как показывает мировой опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

- совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);
- введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);
- информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);
- развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);
- учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

1.2.1.2. Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения

Министерство транспорта Российской Федерации определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке

государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления. Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований

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

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

1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

- парковку общего пользования, как парковку (парковочное место), предназначенную для использования неограниченным кругом лиц;
- владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта Российской Федерации, уполномоченный орган местного самоуправления, юридическое лицо или индивидуального предпринимателя, во владении которого находится парковка.

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности. Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Контроль за соблюдением правил использования парковок общего пользования осуществляется владельцами парковок.

1.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Уставом Пластуновского сельского поселения, принятым Собранием депутатов Пластуновского сельского поселения Динского района Краснодарского края вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Пластуновского сельского поселения фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Во исполнение Поручения Президента РФ от 30.04.1997 № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией Пластуновского сельского поселения была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Пластуновского сельского поселения могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Пластуновского сельского поселения в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой

деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. От 30.05.2018)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение.

На основании анализа статьи 5 и части первой статьи 6 Федерального закона № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод, что Федеральный закон № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции Российской Федерации в сфере осуществления деятельности по организации дорожного движения.

Определяя предметы ведения Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Федеральный закон № 196-ФЗ прямо не указывает среди них осуществление деятельности по организации дорожного движения.

Федеральным законом № 196-ФЗ в редакции Федерального закона № 192-ФЗ определена общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления. Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. От 07.03.2018) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. От 02.03.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог. Кроме того, анализ законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере организации дорожного движения на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения эффективности обеспечения бесперебойного и безопасного дорожного движения, особенно, в крупных населенных пунктах. Таким образом, действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. В целях активизации и повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 (ред. От 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Информационное обеспечение деятельности местных органов власти в сфере организации дорожного движения условно можно разделить на два блока:

- организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Пластуновского сельского поселения, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
- обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Пластуновского сельского поселения, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов и разработка специальных мобильных приложений. Данные системы позволяют не только информировать граждан о происходящих изменениях, но и обеспечивать «обратную связь» с населением путем анализа обращений и предложений граждан, изучения общественного мнения, проведения социологических опросов среди жителей города. Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом, граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и WindowsPhone. В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Пластуновского сельского поселения в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

Использование средств теле- и радиовещания Псковской области позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами.

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Пластуновского сельского поселения.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации Пластуновского сельского поселения о результатах деятельности.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Краснодарского края, в том числе и в виде мобильного приложения.

1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. От 23.04.2018) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- генеральные планы поселений; муниципальных районов;
- схемы территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

1.4.1.1 Анализ Генерального плана Пластуновского сельского поселения

Генеральный план Пластуновского сельского поселения является основополагающим документом территориального планирования.

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Пластуновского сельского поселения:

- выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;
- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенным пунктом;
- разработка оптимальной функционально-планировочной структуры станицы и хуторов, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории.

Для улучшения состояния транспортной инфраструктуры городского поселения генпланом предлагаются следующие мероприятия:

Размещение станции технического обслуживания, в северной (ул. Казачья).

1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) видами документации по планировке территории являются:

- проект планировки территории;
- проект межевания территории.

Документация по планировке территории необходима в целях обеспечения устойчивого развития территорий, в том числе выделения элементов планировочной структуры, установления границ земельных участков, установления границ зон планируемого размещения объектов капитального строительства.

Документы по планировке территории в Пластуновском сельском поселении: Положение о территориальном планировании ГП Пластуновского сельского поселения.

Так же есть Схема территориального планирования муниципального образования Динской район.

Мероприятия, запланированные СТП МО Динской район на территории Пластуновского сельского поселения:

- дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом станицы Пластуновская;
- придорожный комплекс у ст. Пластуновской по автомагистрали М-4 «Дон».

Комплексы дорожного сервиса предназначены как для кратковременной, так и длительной остановки и отдыха водителей и пассажиров, и состоят из основных сооружений:

- автокемпинг,
- кафе-гостиница,
- торговые павильоны,

- станция технического обслуживания,
- продуктовый рынок,
- автостоянки.

1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся Пластуновского сельского поселения, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

- определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;
- разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;
- мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;
- иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России – создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению

уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

Цель разработки «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепции) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

- основные направления долгосрочного социально-экономического развития страны с учетом вызовов предстоящего периода;
- стратегия достижения поставленных целей, включая способы, направления и этапы;
- формы и механизмы стратегического партнерства государства, бизнеса и общества;
- цели, целевые индикаторы, приоритеты и основные задачи долгосрочной государственной политики в социальной сфере, в сфере науки и технологий, а также структурных преобразований в экономике;
- цели и приоритеты внешнеэкономической политики;
- параметры пространственного развития российской экономики, цели и задачи территориального развития.

1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики

Общая протяженность дорожно-транспортной сети сельского поселения составляет:

Всего автомобильных дорог на территории поселения – 105,3 км, в том числе:

- федеральная дорога – (в границах поселения) – 6,5 км;
- региональных автодорог – 12 км;
- местных автодорог – 86,8 км;

Протяженность автомобильных дорог Пластуновского сельского поселения составляет 86,8 км, из них с асфальто-бетонным типом покрытия – 15,4 (17,7%) км, дороги с гравийным покрытием – 55,9 (64,4%) км, грунтовые дороги – 15,5 км. (17,9%).

Муниципальная дорожная сеть Пластуновского сельского поселения представлена 48 улицами, проездами и переулками.

Основными транспортными магистралями являются автомобильные дороги федерального значения М4 «Дон», проходящая по центральной части сельского поселения с севера на юг и межмуниципального значения «Пластуновская – Динская», пересекающая территорию поселения с севера на юг.

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения представлен в таблице 1.2.

Таблица 1.2

Перечень автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения

Наименование дороги (направление)	Протяженность в границах МО, км	Тип покрытия	
		Аб	ПГС
М4 «Дон»	6,5	6,5	
«Пластуновская-Динская»	12	12	

Перечень автомобильных дорог местного значения (улицы), проходящих в границе ст-цы Пластуновская, представлены в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Перечень автомобильных дорог местного значения (улицы), проходящих в границе ст-цы
Пластуновская

№ п/ п	Наименование улиц, Расположение улицы	Протяжен ность, всего (км.)	Площад ь, м ²	в т.ч. по типу покрытия (км)		
				Асфаль т, бетон.	грави й	грунт/булыж ник
1.	ул. Короткая от ул. Степной до ул. Базарной	0,75	3000			0,75
2.	ул. Полевая от ул. Степной до ул. Базарной	0,825	3300		+	0,825
3.	ул. Рабочая от ул. Степной до ул. Базарной	0,825	3400		0,825	
4.	ул. Черноморская от ул. Степной до р. 3-я Кочеты	2	8000		+	2
5.	ул. Колхозная от ул. Степной до р. 3-я Кочеты	2,2	8800		+	2,2
6.	ул. Сквозная от ул. Степной до р. 3-я Кочеты	2,2	12200	+		2,2
7.	ул. Морозова от ул. Казачья до ул. Пролетарская	2	8000			2
8.	ул. Исполкомовская от ул. Казачья до ул. Пролетарская	2,2	8800			2,2
9.	пер. Исполкомовский от ул. Красная	1,25	375			1,25
10.	ул. К. Маркса от ул. Театральная до р. 3-я Кочеты	0,96	2880	+	0,96	
11.	ул. Мира от ул. Степная до р. 3-я Кочеты	1,95	11700	1,95	+	
12.	ул. Комсомольская от ул. Степная до ул. Краснодарская, от ул. Ленина до р.3-я Кочеты	1,325	3975	1,33	+	+
13.	пер. Комсомольский от ул. Красная до р.3-я Кочеты	0,275	825		0,275	
14.	ул. Красноармейская от ул. Ленина до р.3-я Кочеты	0,9	3600		0,9	
15.	пер. Красноармейский от ул. Красная	0,15	450	0,15		
16.	ул. Ленинградская от ул. Степной до р. 3-я Кочеты	1,65	6600	1,65	+	+
17.	ул. Чернышевского от ул. Степной до р. 3-я Кочеты	1,65	6600		1,65	
18.	ул. Солдатская от ул. Степной до р. 3-я Кочеты	1,65	6600		1,65	
19.	ул. Пушкина от ул. Степной до р. 3-я Кочеты	1,65	6600		1,65	

№ п/ п	Наименование улиц, Расположение улицы	Протяжен ность, всего (км.)	Площад ь, м ²	в т.ч. по типу покрытия (км)		
				Асфаль т, бетон.	грави й	грунт/бульж ник
20	пер. Пушкина от ул. Красная до р. 3-я Кочеты	0,425	1275		0,425	
21	ул. Широкая от ул. Степная до р. 3-я Кочеты	1,75	7000	+	1,75	
22	ул. Кубанская от ул. Степная до р. 3-я Кочеты	1,75	7000		1,75	
23	ул. Октябрьская от ул. Степная до ул. Пролетарская	1,55	6200		1,55	
24	ул. Зеленая от ул. Казачья до р.3-я Кочеты	1,8	7200		1,8	
25	ул. Платнировская от ул. Казачья до р.3-я Кочеты	1,8	7200		1,8	
26	ул. Крыловская от ул. Красная до р.3-я Кочеты	0,85	2550		0,85	
27	ул. Кузнечная от ул. Казачья до р.3-я Кочеты	1,77	7080			1,77
28	ул. Кирова от ул. Степная до р.3-я Кочеты	1,8	7200		1,8	
29	ул. Вокзальная от ул. Гоголя	2,175	6525			2,175
30	пер Вокзальный от ул. Вокзальная	0,15	450			0,15
31	ул. Линейная вдоль железнодорожного полотна	1,65	6600			1,65
32	ул. Нижненабережная от ул. Исполкомовская до ул. Комсомольская	0,6	1800		0,6	
33	ул. Верхненабережная от ул. Ленина	1,2	3600		1,2	
34	ул. Пролетарская от ул. Черноморская до железнодорожного полотна	5,25	21000			5,25
35	ул. Красная от ул. Черноморская до железнодорожного полотна	5,7	34200			5,7
36	ул. Ленина от федеральной автодороги "Дон" до ул. Гоголя	6,15	24600	0,1	3,65	2,4
37	ул. Театральная от ул. Мира до ул. Черноморская	1,8	7200		1,8	
38	ул. Базарная от ул. Мира до ул. Сквозная	1	1000			1
39	ул. Базарная	2,3	13800			2,3

№ п/ п	Наименование улиц, Расположение улицы	Протяжен ность, всего (км.)	Площад ь, м ²	в т.ч. по типу покрытия (км)		
				Асфаль т, бетон.	грави й	грунт/бульж ник
.	от ул. Сквозная до р. 3-я Кочеты					
40	ул. Краснодарская от стадиона до ул. Полевая	2,325	6975	0,15	2,025	0,15
41	ул. Калинина от ул. Сквозной до ул. Кирова	3,6	10800		1,53	2,07
42	пер. Калинина от ул. Динская	0,675	2025			0,675
43	ул. Динская от ул. Кубанская до ул. Сквозная	2,85	8550		1,33	1,52
44	ул. Шевченко от ул. Пушкина до ул. Сквозная	2,15	6452		1,11	1,4
45	ул. Средняя от ул. Сквозной	3,55	14200		2,9	0,65
46	ул. Степная от федеральной автодороги "Дон" до р. Ставок	0,975	2925	0,975		
47	ул. Гоголя от ул. Красная до р.3-я Кочеты	1,139		0,661		
48	Дорога к свалке ст. Пластуновская за станицей	1	4000		1	

На территории поселения имеется железнодорожный переезд по ул. Украинской, не регулируемый в удовлетворительном состоянии.



Рисунок 1.2. Железнодорожный переход по ул. Украинская

1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселения являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

Внешние транспортно-экономические связи Пластуновского сельского поселения с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузопассажирским) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Пластуновского сельского поселения представлены в таблице 1.4.

Таблица 1.4

<u>Виды транспорта</u>	
Вид транспорта	Интенсивность использовать
Железнодорожный транспорт	Железная дорога СКЖД Краснодар – Тихорецк. Железнодорожная станция «Пластуновская»
Водный транспорт	Водный транспорт не используется
Воздушный транспорт	Воздушные перевозки не осуществляются
Автомобильный транспорт	Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный и общественный транспорт)

В пределах поселения для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а так же пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным дорожкам.

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка Пластуновского сельского поселения. С каждым годом увеличивается автомобилизация.

Численность парка автомобилей представлена в таблице 1.5.

Таблица 1.5

<u>Численность парка автомобилей</u>			
№ п/п	Наименование транспорта	2017г.	
		Общ. кол-во	На 1000 чел.
1	Легковые автомобили	Нет данных	
2	Грузовые автомобили	Нет данных	
3	Мототранспорт	3213	270

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан.

Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

Информация по парковочным местам представлена в таблице 1.6.

Таблица 1.6

<u>Информация по парковочным местам</u>	
Местоположение	Количество мест
ст-ца Пластуновская	50

В таблице 1.7 представлен список пригородных и международных маршрутов.

Таблица 1.7

<u>Перечень пригородных и международных маршрутов</u>		
Наименование маршрута	Протяжённость, км	Регулярность работы
Пригородные автобусные маршруты		
208 Украинский - Динская	54	каждые два часа
227 Украинский - Динская	54	каждые два часа
205 Украинский - Динская	54	6 раз в сутки
205/2 Пластуновская Динская	22	каждые два часа
122 Пластуновская – Краснодар	86	каждые два часа
127 Украинский - Краснодар	104	3 раза в сутки

На территории Пластуновского сельского поселения обустроено 26 остановочных пунктов по маршрутам движения пригородных автобусов: ул. Базарная от М-4 Дон до ул.

Сквозной, ул. Сквозная от ул. Базарной до ул. Красной, ул. Красная от ул. Сквозной до вокзала и обратно. Остановки находятся через каждые 300 метров.

На территории Пластуновского сельского поселения имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары. Перечень тротуаров отображен в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Перечень тротуаров

№ п/п	Наименование улицы	Границы	Протяженность, м
1	ул. Красная		3,5
2	ул. Мира		1,5
3	ул. Базарная		2,6
4	ул. Ленина		0,7
5	ул. Черноморская		0,5

Перемещение жителей Пластуновского сельского поселения на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования в неорганизованном порядке, по тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополюсами и велостоянками на территории поселения нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

Для обслуживания автотранспорта на территории Пластуновского сельского поселения имеются здания и сооружения автосервиса (таблица 1.9).

Таблица 1.9

Здания и сооружения автосервиса (АЗС, СТО, автомойки и т.д.)

№ п/п	Наименование опасного объекта	Место нахождения ПОО (адрес, телефон, факс)	Вид деятельности	Объем и тип опасного вещества, тонн
1	ООО «Ариадна» «Роснефть» АЗС	ст. Пластуновская, ул. Механизаторов, 9 тел.:8(918)33-36-609	Розничная реализация ГСМ, эксплуатация АЗС	А-80 – 8т.; Аи-92 – 7 т.; Аи-95 – 6т.
2	ООО ТД «Фовар» АЗС	ст. Пластуновская, ул. Степная, 2 тел.: 8(918)-311-30-75	Розничная реализация ГСМ, эксплуатация АЗС	А-76 – 24т.; Аи-92 – 23т.; Аи-95 – 25,9т.
3	ОАО «НК «Роснефть»» «Кубаньнефтепродукт» МАЗК №74	ст. Пластуновская ФАД «Дон» тел.: 8(928)04-34-709	Розничная реализация ГСМ, эксплуатация АЗС	А-76 – 58,6т.; Аи-92 – 50,6т.; Д/т – 39,2т.
4	ООО «ТН-АЗС-юг» «ТАТНЕФТЬ» АЗС №398	ст. Пластуновская, ул. Базарная,	Эксплуатация АЗС, прием и реализация	Бензины – 62,15т.; Д/т –

№ п/п	Наименование опасного объекта	Место нахождения ПОО (адрес, телефон, факс)	Вид деятельности	Объем и тип опасного вещества, тонн
		138/1 тел.: 8(918)43-85-843	нефтепродуктов	57,85т.
5	ООО «Югэнерго» «Полтавская нефтебаза» АГЗС №10	ст. Пластуновская, ул.Свободы, 2а тел.: (918)-454-07-72	Эксплуатация АЗС, прием и реализация нефтепродуктов	Бензины – 71т.; Д/т – 87т.

1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории Пластуновского сельского поселения скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час. Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00.

Маршрутные такси и автобусы по территории Пластуновского сельского поселения передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей составит 273 машино-мест.

В настоящее время по данным администрации на территории сельского поселения оборудованы 50 парковочных мест.

Недостаточное количество организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям.

Оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

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

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории сельского поселения, можно сделать вывод о том, что имеется дефицит парковочных мест, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети. В зоне жилой

застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах.

Таблица 1.10

Характеристика работы пригородных маршрутов

Показатель	Пригородные маршруты
Протяженность, км	374
Коэффициент выпуска на линию	0,95
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	-
Выполнено пасс. км тыс. пасс/км	Сведений нет
Количество рейсов в сутки	-

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют малую долю от общего количества автомобилей в поселении.

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог Пластуновского сельского поселения, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами.

На территории Пластуновского сельского поселения не предусмотрена инфраструктура для грузовых транспортных средств.

Основной поток грузового автотранспорта идет по региональной автодороге Пластуновская – Динская и по федеральной дороге М4 «Дон».

1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Дорожная сеть Пластуновского сельского поселения преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям.

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения населенных пунктов преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

На территории Пластуновского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на улицах населенных пунктов в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на улицах.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения

ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

Министерство транспорта РФ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения).

Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, законодательством Российской Федерации по безопасности дорожного движения и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации.

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

К законодательным актам в сфере использования и обслуживания технических средств организации дорожного движения относят также следующие Государственные стандарты:

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);

- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);
- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

По полученным данным, дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, а дорожная разметка требует обновления.

На опорной сети Пластуновского сельского поселения отсутствуют светофорные объекты. На территории ст-цы Пластуновская имеются искусственные дорожные неровности на основных центральных улицах.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Пластуновского сельского поселения, находится в нормативном состоянии.

1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

Анализ эффективности используемых методов ОДД позволит оценить существующую организацию дорожного движения, выявить основные проблемы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов.

Организация дорожного движения в Пластуновском сельском поселении осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- система уличного освещения.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования.

Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями.

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования не используются.

Анализ статистики аварийности за 2015-2017 годы показал, отсутствие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об эффективности применения данного метода организации дорожного движения на улицах населенных пунктов Пластуновского сельского поселения.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

Автобусные остановки выполнены в соответствии с требованиями нормативных документов в части расположения остановочных пунктов в населенных пунктах.

Остановки оборудованы необходимыми дорожными знаками, на них выполнены заездные карманы, выполнена необходимая дорожная разметка, обозначающая остановочные

пункты. Места заезда и выезда с остановочных пунктов отлично видны для других участников дорожного движения.

Освещение на территории Пластуновского сельского поселения соответствует требованиям норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Более освещенные улицы – основные улицы с асфальтовым покрытием и большей интенсивностью движения, второстепенные улицы и проезды освещены хуже.

Требования освещенности и яркости дорожного покрытия соответствует требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Как следствие – условия дорожного движения в Пластуновском сельском поселении характеризуются стабильной динамикой снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий и снижением тяжести последствий ДТП.

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов. Это, в свою очередь, позволяет добиваться снижения автомобилепользования и связанных с ним негативных эффектов.

Пешеходное движение в Пластуновском сельском поселении происходит как в неорганизованном порядке по краю проезжей части так и по существующим дорожкам и тротуарам, а также по пешеходным переходам.

Отсутствие тротуаров у дорог создает неудобства для жителей поселения, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов.

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

Велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду.

Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов отсутствует.

Организация велосипедного движения в населенных пунктах находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной инфраструктуры.

1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

Основной проблемой транспортной системы Псковской области является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. С каждым годом растет число дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут люди.

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на препятствие и на стоящее транспортное средство, наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств.

Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения.

Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

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

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- увеличение автопарка личных транспортных средств;
- низкая доля перевозок общественным транспортом и увеличение перевозок личным транспортом;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

На территории Пластуновского сельского поселения в период с 01.01.2015 г. по 31.12.2017 г. зарегистрировано 10 дорожно-транспортных происшествий (в 2015 году – 4, в 2016 – 3, в 2017 – 4), погибших нет.

В таблице 1.11 представлена динамика ДТП на территории Пластуновского сельского поселения за 2015-2017 годы.

Таблица 1.11

Динамика ДТП на территории Пластуновского сельского поселения

№ п/п	Показатель	2015 год	2016 год	2017 год
1	Общее количество ДТП	4	3	4
2	Количество погибших (детей)	0	0	0
3	Количество раненых (детей)	-	-	-
4	Участки концентрации ДТП	-	-	-
5	Распределение ДТП по видам			
	- столкновение	1	2	0
	- опрокидывание	0	0	1
	- наезд на стоящее транспортное средство	1	0	0
	- наезд на препятствие	0	0	0
	- наезд на пешехода	2	1	2
	- наезд на велосипедиста	0	0	1
6	Распределение ДТП по времени свершения			
6.1	По дням недели			
	- понедельник	0	1	0
	- вторник	1	1	0
	- среда	2	0	2
	- четверг	0	0	0
	- пятница	0	0	0
	- суббота	1	1	0
	- воскресенье	0	0	2
6.2	По часам суток			

№ п/п	Показатель	2015 год	2016 год	2017 год
	С 0 до 6	1	0	0
	С 6 до 12	1	3	0
	С 12 до 18	0	0	2
	С 18 до 24	2	0	2

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

- оставление места ДТП;
- несоблюдение требований ОСАГО;
- управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС;
- управление ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС;
- употребление водителем алкогольных напитков, наркотических, психотропных или иных одурманивающих веществ после ДТП, к которому он причастен, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги:

- неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
- отсутствие, плохая видимость вертикальной разметки;
- дефекты покрытия;
- отсутствие освещения.

За 2017 год на территории Пластуновского сельского поселения основные аварийные участки дорог не выявлены.

1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

При подготовке и проведении опроса общественного мнения необходимо придерживаться следующих основных требований:

1. Постановка цели исследования.

Должно быть четко сформулировано, какие сведения предполагается получить, как использовать и на что направить обобщенные итоги.

2. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований.

После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки.

При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации, в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.

4. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием.

Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Много зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования.

При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС.

В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию.

При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию.

Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения.

Сбор информации по общественному мнению и мнению водителей транспортных средств не проводился.

1.14.Существующая территориально-планировочная организация Пластуновского сельского поселения

Существующая территориально-планировочная организация Пластуновского сельского поселения сформирована с учетом развития экономических, природных и географических факторов. Сложившаяся транспортная структура, является своего рода «скелетом» территориально-планировочной организации сельского поселения.

Исторически формирование жилого образования – складывалось вдоль основной транспортной магистрали и вдоль реки 3-ая Кочеты.

Территорию Пластуновского сельского поселения пересекают автомобильные дороги федерального, межмуниципального и местного значения.

С севера на юг через поселение проходит автомобильная дорога Дон-4 федерального значения.

Таким образом, основными планировочными осями, вдоль которых идет развитие населенного пункта и основных функциональных систем являются транспортная магистраль и русло реки 3-я Кочеты.

станция Пластуновская

Станция Пластуновская – административный центр сельского поселения, расположен в центральной части Пластуновского сельского поселения и в северо-восточной части муниципального образования Динской район.

В границах станции Пластуновской расположены территории, имеющие различное функциональное назначение и относящиеся по использованию к определенным функциональным зонам:

- жилой зоне,
- общественно-деловой зоне,
- производственной зоне,
- зоне инженерной и транспортной инфраструктуре,

- рекреационной зоне,
- зоне сельскохозяйственного использования,
- зоне особоохраняемых территорий,
- зоне специального назначения.

Основную часть территории станицы составляет **жилая зона**.

Планировочная структура станицы представляет собой жилое образование, состоящее из прямоугольных кварталов усадебной жилой застройки, сформированных вдоль реки 3-ая Кочеты.

Среди жилой застройки расположены: средние общеобразовательные школы, детские дошкольные учреждения, амбулатория, магазины и другие объекты.

Зона общественно-делового назначения представлена общественным центром станицы, который сформировался вдоль улицы Красной. В его состав входят:

Производственная зона представлена объектами производственного и коммунально-складского назначения, разрознено расположенными среди жилой застройки.

Зона инженерной и транспортной инфраструктуры представлена внешними автодорогами:

- федерального значения М4«Дон»,
- Пластуновская– Динская межмуниципального значения,
- автодорогами местного значения – подъезды к производственным предприятиям.

Кроме того, в состав данной зоны входят – улицы, проезды, пешеходные бульвары, автостоянки и автотранспортные сооружения, объекты инженерных коммуникаций и др.

Зона сельскохозяйственного использования, представлена сельскохозяйственными угодьями, выпасами.

К зоне специального назначения, относятся территории кладбищ и их санитарно-защитные зоны.

Зона особо охраняемых территорий, включает в себя земли, имеющие особое природоохранное, историко-культурное, эстетическое и иное ценное значение, а именно: территории охранных зон памятников истории, культуры и археологии, зон санитарной охраны источников водоснабжения.

Зона рекреационного назначения, представлена парком, расположенным в центральной части станицы Пластуновской, а также вдоль русла реки 3-я Кочеты.

Четкого функционального деления между зонами не наблюдается, не организованы санитарно-защитные зоны, не выдержаны санитарные разрывы до жилья от действующих предприятий.

Производственная зона в Пластуновском сельском поселении представлена преимущественно объектами сельскохозяйственного профиля: СТФ, МТФ, полевые бригады, хим.склад и зерносклады.

2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В целях развития сети дорог поселения планируется ряд мероприятий, направленных на сохранение протяженности участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, поддержание существующей сети автомобильных дорог и искусственных сооружений на них в состоянии соответствующем нормативным требованиям.

Генеральный план Пластуновского сельского поселения определяет главным принципом развития поселения создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

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

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

По состоянию на 01.01.2018 г. численность населения Пластуновского сельского поселения составила 11900 жителя.

Генеральным планом принимается умеренно оптимистический вариант, предусматривающий сокращение темпов миграции населения, рост рождаемости до уровня областных показателей, появление новых рабочих мест в новых отраслях хозяйства.

Таблица 2.1

Предположительная возрастная структура населения Пластуновского сельского поселения

Единица измерения	Возрастные группы населения					
	2020 г			2030 г		
	младше-трудоспособного	трудоспособного	старше-трудоспособного	младше-трудоспособного	трудоспособного	старше-трудоспособного
человек	1856	5700	2804	1954	6308	2688
в % от общей численности	17,9	55,0	27,1	17,8	57,6	24,6

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития сельского поселения, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития сельского поселения.

При таком подходе сохраняется единый функционал УДС поселения, ориентированный на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения.

Объекты транспортной инфраструктуры приводятся и поддерживаются в нормативном состоянии (тротуары, остановочные пункты, освещение и технические средства организации дорожного движения).

В целях повышения качества транспортной инфраструктуры, особенно в районах концентрации мест притяжения жителей и гостей поселения, предполагается создание

парковочного пространства закрытого (на закрытых площадках) и открытого (вдоль проезжей части дорог) типа.

Развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков улиц общего назначения к районам нового жилищного строительства.

Данный вариант по экономическим соображениям является менее эффективным относительно «инновационного», однако, будучи консервативно-спокойным, не потребует подготовки общественного мнения к преобразованиям институционального характера.

3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА

На основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети, были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности. К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

- применения более совершенного покрытия на имеющихся улицах и дорогах;
- строительство новых дорог с капитальным типом покрытия;
- организация нормативного пешеходного движения.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Пластуновском сельском поселении были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети: ул. Красная, ул. Базарная, ул. Сквозная, ул. Мира, ул. Украинская.

Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Пластуновском сельском поселении.

1 вариант – на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог и пешеходных объектов в нормативное состояние – обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров, ремонт 29,5% бортового камня. Усовершенствование типов покрытий отдельно взятых кварталов. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекта организации дорожного движения.

2 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. Вдобавление ожидается расширение существующей сети дорог в районах перспективной застройки других кварталов.

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавления ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Пластуновского сельского поселения.

По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3.

Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ

4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Пластуновского сельского поселения мероприятий по обеспеченности транспортной связанности территории в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции вышедших за нормативные значения участков дорог.

4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

Проектируемая транспортная схема является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и заключается в увеличении ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог в перспективных районах, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

В составе улично-дорожной сети выделены улицы и дороги следующих категорий:

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;
- улицы в промышленных зонах, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах зон, выходы на главные и поселковые улицы и внешние дороги;
- пешеходно-транспортные улицы – по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению, что и определило ширину в красных линиях 22,0- 36,0 м, проезжей части – 7,0-8,0 м.

Главные улицы и улицы в жилой застройке (основные) в проектируемых районах без названий выделены согласно условным обозначениям.

Ширина проектируемых главных улиц в красных линиях 15,0 – 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 – 10,5 м.

Ширина проектируемых основных улиц в застроенной территории 13,0-14,0 м. ширина проезжей части 6,0 м.

Ширина проектируемых второстепенных (переулков) улиц в жилой застройке – 11,5 м, ширина проезжей части 5,5 м.

Главные улицы в новых проектируемых жилых микрорайонах обозначены условно, без названий.

При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками. Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС муниципального образования путём изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения.

Основные транспортные потоки в Пластуновском сельском поселении проходят по дорогам регионального или местного значения. Изменение распределения транспортных потоков в Пластуновском сельском поселении не предусматривается.

4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки.

Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

- центральный управленческий пункт или ЦУП;
- каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
- периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией.

При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий.

Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контроллерами движения различных типов и светофорными объектами.

Подключаются контроллеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

- ручное изменение режимов работы светофоров;
- диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
- режим «зеленой улицы»;
- координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;

- координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

В рамках разработки КСОДД для Пластуновского сельского поселения внедрение АССУД в настоящий момент не предусматривается, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния БДД в регионе (муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию.

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социально-экономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами.

Еще один весомый аргумент – возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

Главная цель мониторинга на региональном уровне – сохранение общей стабильности в области безопасности дорожного движения, предотвращение кризисных ситуаций, снижение уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе – постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры и т.п. и принятие своевременных корректирующих воздействий, направленных на снижение уровня дорожной аварийности.

Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение, в том числе в области обеспечения БДД. В целом мониторинг системы безопасности дорожного движения в регионе призван решать в комплексе следующие задачи:

- системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения безопасности дорожного движения;
- контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД;
- превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов принятых регулируемыми органами мер;
- формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

- сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;
- в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, безопасность дорожного движения напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории. Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению необратимых ситуаций во всей системе БДД;
- системная диагностика негативных тенденции в деятельности всех участников системы БДД базируется на мониторинге как на современном методе управления экономическим развитием территории.

Таким образом, мониторинг БДД – это прогнозно-аналитическая система непрерывного сбора, обработки и исследования информации о современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулируемыми органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

На основании этого определения можно предположить наличие восьми элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

- непрерывное наблюдение;
- оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
- оценка текущего состояния внешней среды БДД;
- прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
- прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
- оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
- оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
- принятие управленческих решений.

Исходя из вышеизложенного, мониторинг безопасности дорожного движения – это специально организованная и непрерывно действующая информационно-аналитическая система комплексного анализа состояния БДД, осуществляемого на основании изучения необходимой статистической отчетности, сбора и анализа дополнительной информации, проведения информационно-аналитических обследований состояния и выявления тенденций дорожного движения с целью своевременной диагностики проблем и реализации наиболее эффективных способов управления, позволяющая оценить деятельность органов управления по обеспечению БДД.

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях.

В рамках разработки КСОДД для Пластуновского сельского поселения, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети поселения.

4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации. Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.

Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог).

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

- на картографические – показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
- маршрутные – указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

- пассивные – планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;
- управляемые – могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет избежать попадания транспортных средств в зоны заторов, но требует развитой инфраструктуры управления движением с современными средствами телематики.

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива.

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

В рамках разработки КСОДД для Пластуновского сельского поселения внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

4.7. Применение реверсивного движения

Относительно дорожного движения реверс – это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении.

В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками ДПС, либо самими дорожными рабочими.

Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое.

В Пластуновском сельском поселении не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не перегружена. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Пластуновском сельском поселении нет.

4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

Населенный пункт охвачен пригородным автобусным движением. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители поселения могут пользоваться железнодорожным транспортом.

В рамках разработки КСОДД для Пластуновского сельского поселения ввод новых или изменение старых маршрутов не предусматривается, в виду полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами.

4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта:

- строительство обходной автодороги для вывода транзитного движения за пределы селитебной территории ст-цы Пластуновская (предложено в СТП Динского района).

4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Пластуновском сельском поселении является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории. Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

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

В рамках разработки КСОДД для Пластуновского сельского поселения предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель

до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах. В настоящее время в ст-це Пластуновская ограничение скоростного режима 20-40 км/ч введено в местах скопления детей.

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Пластуновском сельском поселении является рациональной и ее изменение не является необходимым.

4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)

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

В рамках разработки КСОДД для Пластуновского сельского поселения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) предусматривается:

- размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха, общим количеством 223 машино-мест. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и в целом. В населенных пунктах Пластуновского сельского поселения не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено.

Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в населенных пунктах Пластуновского сельского поселения отсутствует.

4.15.Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками.

Анализ интенсивности транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов Пластуновского сельского поселения не требует введения дополнительного светофорного регулирования.

4.16.Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

- повышение безопасности;
- повышение пропускной способности отдельных направлений движения;
- перераспределение транспортных потоков.

На территории Пластуновского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории поселения проблемных участков.

4.17.Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

Анализ условий дорожного движения в Пластуновском сельском поселении показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет ремонт улично-дорожной сети.

- разметка проезжей части, установка отсутствующих дорожных знаков на территории поселения по 20 каждый гол, всего 60 шт.;
- Приобретение информационного материала для организации в библиотеках выставок книг и плакатов о безопасности дорожного движения;
- Установка искусственных неровностей на основных улицах ст-цы Пластуновская.

4.18.Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями -безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят:

- мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов;

- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

В рамках разработки КСОДД для Пластуновского сельского поселения предложений по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусматривается.

4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям (ОО), является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков. Основными задачами по достижению указанной цели являются:

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей, относятся:

- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
- устройство технических средств, для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);
- установка знаков «Осторожно дети»;
- установка средств фото- и видеofиксации.

Законодательство устанавливает жесткие требования к обустройству пешеходных зон, которые находятся в непосредственной близости от детских учебно-воспитательных учреждений:

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.
2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.
3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.
4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.

5. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.
 6. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.
 7. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»).
- Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений.

4.21. Организация велосипедного движения

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории небольшого города, поселения и хорошей альтернативой моторизованному транспорту в виду его малозатратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию поселения.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Пластуновского сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по тротуарам и дорогам общего пользования.

4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционными мероприятиями, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат информацию об участках УДС, реконструкция которых повысит пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения.

Решение о целесообразности и необходимости включения данного мероприятия в перечень мероприятий по организации дорожного движения в Пластуновском сельском поселении принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории поселения.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Пластуновского сельского поселения

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
1	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Ленина от ул. Мира до ул. Гоголя, протяженность 2,429 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
2	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Ленина от реки Кочеты до автодороги М-4 Дон, протяженность 0,63 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
3	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Морозова от ул. Красной до ул. Базарной от ул. Базарной до ул. Степной, протяженность 1,656 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
4	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Кирова от ул. Казачьей до дома № 1, протяженность 1,675	Ремонт автодороги местного значения	2019

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
	км		
5	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Кузнечная от ул. Казачьей до дома № 1, протяженность 1,743 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
6	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Широкая от ул. Казачьей до дома № 2, протяженность 1,656 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
7	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Ленинградская от ул. Казачьей до ул. Красной, протяженность 1,404 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
8	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Пионерская от ул. Черноморской до автодороги М-4 Дон, протяженность 0,953 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
9	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Сквозная от ул. Степной до ул. Базарной, протяженность 0,953 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
10	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Красная от ул. Гоголя до ЖД вокзала, протяженность 0,9 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
11	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Мира от ул. Шевченко до ул. Красной, протяженность 0,948 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
12	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Колхозная от ул. Степной до дома № 1, протяженность 2,134 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
13	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Черноморская от ул. Степной до дома № 1, протяженность 1,795 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
14	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Верхненабережная от дома № 2 до ул. Ленина, протяженность 1,2 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
15	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Базарная от трассы М-4 Дон до ул. Сквозной, протяженность 1,465 км	Ремонт автодороги местного значения	2019
16	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Пролетарская от ул. Черноморская до железнодорожного полотна от ул. Черноморской до железнодорожного полотна, протяженность 5,25 км	Ремонт автодороги местного значения	2020
17	Ремонт автодороги	Ремонт автодороги	2020

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
	ст. Пластуновская, ул. Калинина от ул. Сквозной до ул. Кирова, протяженность 3,6 км	местного значения	
18	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Линейная вдоль железнодорожного полотна, протяженность 1,65 км	Ремонт автодороги местного значения	2020
19	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Вокзальная от ул. Гоголя, протяженность 2,175 км	Ремонт автодороги местного значения	2020
20	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Платнировская от ул. Казачьей до Реки Кочеты, протяженность 1,8 км	Ремонт автодороги местного значения	2020
21	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Шевченко от ул. Сквозной до ул. Пушкина, протяженность 2,15 км	Ремонт автодороги местного значения	2020
22	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Комсомольская от ул. Калинина до ул. Казачьей, протяженность 0,5 км	Ремонт автодороги местного значения	2020
23	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Зеленая от ул. Казачьей до реки Кочеты, протяженность 1,8 км	Ремонт автодороги местного значения	2021
24	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Чернышевского от ул. Степной до реки Кочеты, протяженность 1,65 км	Ремонт автодороги местного значения	2021
25	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Солдатская от ул. Степной до реки Кочеты, протяженность 1,65 км	Ремонт автодороги местного значения	2021
26	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Пушкина от ул. Степной до реки Кочеты, протяженность 1,65 км	Ремонт автодороги местного значения	2021
27	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, пер. Комсомольский от ул. Красная до реки Кочеты, протяженность 0,275 км	Ремонт автодороги местного значения	2021
28	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Исполкомовская, от ул. Казачьей до ул. Пролетарская, протяженность 2,2 км	Ремонт автодороги местного значения	2021
29	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Театральная от ул. Черноморской до ул. Мира, протяженность 1,8 км	Ремонт автодороги местного значения	2021

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
30	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Средняя от ул. Сквозной, протяженность 3,55 км	Ремонт автодороги местного значения	2022
31	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Полевая от ул. Степной до ул. Базарной, протяженность 0,825 км	Ремонт автодороги местного значения	2022
32	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Краснодарская от ул. Полевой до стадиона, протяженность 2,325 км	Ремонт автодороги местного значения	2022
33	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Динская от ул. Сквозной до ул. Кубанской, протяженность 2,85 км	Ремонт автодороги местного значения	2022
34	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Гоголя от ул. Красная до реки Кочеты, протяженность 1,139 км	Ремонт автодороги местного значения	2022
35	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Православная от ул. Свобода до дома № 17, протяженность 0,34 км	Ремонт автодороги местного значения	2023
36	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, пер. Степной, протяженность 0,2 км	Ремонт автодороги местного значения	2023
37	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, пер. Средний, протяженность 0,18 км	Ремонт автодороги местного значения	2023
38	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Рабочая от ул. Степной до ул. Базарной, протяженность 0,825 км	Ремонт автодороги местного значения	2023
39	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Карла Маркса от ул. Театральная до реки Кочеты, протяженность 0,96 км	Ремонт автодороги местного значения	2023
40	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Нижнебережная от ул. Исполкомовская до ул. Комсомольская, протяженность 0,6 км	Ремонт автодороги местного значения	2024
41	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Базарная от ул. Сквозной до ул. Мира, протяженность 1,4 км	Ремонт автодороги местного значения	2024
42	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Красная от ул. Черноморская до ул. Гоголя, протяженность 4,9 км	Ремонт автодороги местного значения	2024
44	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Октябрьская	Ремонт автодороги местного значения	2024

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
	от ул. Степной реки до ул. Кочеты, протяженность 1,65 км		
45	Содержание сети автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них» в том числе: уборка снега грейдером, подсыпка песком при гололедах, гредирование, ямочный ремонт, приобретение гравия.	Содержание дорог, 20 км в год, общее 60 км	2018-2020 гг
46	Ремонт автомобильных дорог	ремонт дорог, 0,5 км в год, общее 1,5 км	2018-2020 гг
47	дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом станции Пластуновская	строительство дороги	2023-2030

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

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Пластуновского сельского поселения необходима установка мобильных средств фото- и видеофиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах регионального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Пластуновского сельского поселения предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе определяет очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.

Периоды реализации:

- краткосрочный (0-5 лет);
- среднесрочный (5-10 лет);
- долгосрочный (более 10 лет)

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 6.1 раздела 6.

6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При планировании ресурсного обеспечения КСОДД учитывается реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов. Оценка требуемых объемов финансирования представлена в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
1	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Ленина от ул. Мира до ул. Гоголя, протяженность 2,429 км	2019	4 000	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
2	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Ленина от реки Кочеты до автодороги М-4 Дон, протяженность 0,63 км	2019	1 020	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
3	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Морозова от ул. Красной до ул. Базарной до ул. Степной, протяженность 1,656 км	2019	2 857	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
4	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Кирова от ул. Казачьей до дома № 1, протяженность 1,675 км	2019	2 809	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
5	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Кузнечная от ул. Казачьей до дома № 1, протяженность 1,743 км	2019	2 870	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
6	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Широкая от ул. Казачьей до дома № 2, протяженность 1,656 км	2019	4 225	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
7	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Ленинградская от ул. Казачьей до ул. Красной,	2019	3 705	6% - местный бюджет 94% - краевой	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
	протяженность 1,404 км			бюджет	
8	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Пионерская от ул. Черноморской до автодороги М-4 Дон, протяженность 0,953 км	2019	1 604	6% - местный бюджет 994% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
9	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Сквозная от ул. Степной до ул. Базарной, протяженность 0,953 км	2019	1 572	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
10	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Красная от ул. Гоголя до ЖД вокзала, протяженность 0,9 км	2019	6 297	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
11	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Мира от ул. Шевченко до ул. Красной, протяженность 0,948 км	2019	1 895	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
12	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Колхозная от ул. Степной до дома № 1, протяженность 2,134 км	2019	3 680	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
13	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Черноморская от ул. Степной до дома № 1, протяженность 1,795 км	2019	3 018	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
14	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Верхненабережная от дома № 2 до ул. Ленина, протяженность 1,2 км	2019	1 960	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
15	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Базарная от трассы М-4 Дон до ул. Сквозной, протяженность 1,465 км	2019	10 718	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
16	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Пролетарская от ул. Черноморская до железнодорожного полотна от ул. Черноморской до железнодорожного полотна, протяженность 5,25 км	2020	6100	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
17	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Калинина от ул. Сквозной до ул. Кирова, протяженность 3,6 км	2020	5000	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
18	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Линейная вдоль железнодорожного полотна, протяженность 1,65 км	2020	2850	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
19	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Вокзальная от ул. Гоголя , протяженность 2,175 км	2020	3200	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
20	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Платнировская от ул. Казачьей до Реки Кочеты, протяженность 1,8 км	2020	3000	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
21	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Шевченко	2020	3200	6% - местный бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
	от ул. Сквозной до ул. Пушкина, протяженность 2,15 км			94% - краевой бюджет	автомобильных дорог
22	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Комсомольская от ул. Калинина до ул. Казачьей, протяженность 0,5 км	2020	650	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
23	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Зеленая от ул. Казачьей до реки Кочеты, протяженность 1,8 км	2021	3000	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
24	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Чернышевского от ул. Степной до реки Кочеты, протяженность 1,65 км	2021	2850	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
25	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Солдатская от ул. Степной до реки Кочеты, протяженность 1,65 км	2021	2850	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
26	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Пушкина от ул. Степной до реки Кочеты, протяженность 1,65 км	2021	2850	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
27	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, пер. Комсомольский от ул. Красная до реки Кочеты, протяженность 0,275 км	2021	0350	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
28	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Исполкомовская, от ул. Казачьей до ул. Пролетарская,	2021	3300	6% - местный бюджет 94% - краевой	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
	протяженность 2,2 км			бюджет	
29	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Театральная от ул. Черноморской до ул. Мира, протяженность 1,8 км	2021	3000	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
30	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Средняя от ул. Сквозной, протяженность 3,55 км	2022	5200	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
31	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Полевая от ул. Степной до ул. Базарной, протяженность 0,825 км	2022	1000	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
32	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Краснодарская от ул. Полевой до стадиона, протяженность 2,325 км	2022	3400	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
33	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Динская от ул. Сквозной до ул. Кубанской, протяженность 2,85 км	2022	4100	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
34	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Гоголя от ул. Красная до реки Кочеты, протяженность 1,139 км	2022	1800	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
35	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Православная от ул. Свобода до дома № 17, протяженность	2023	500	6% - местный бюджет 94% - краевой	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
	0,34 км			бюджет	
36	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, пер. Степной, протяженность 0,2 км	2023	300	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
37	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, пер. Средний, протяженность 0,18 км	2023	300	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
38	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Рабочая от ул. Степной до ул. Базарной, протяженность 0,825 км	2023	1400	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
39	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Карла Маркса от ул. Театральная до реки Кочеты, протяженность 0,96 км	2023	1550	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
40	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Нижненабережная от ул. Исполкомовская до ул. Комсомольская, протяженность 0,6 км	2024	800	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
41	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Базарная от ул. Сквозной до ул. Мира, протяженность 1,4 км	2024	7300	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
42	Ремонт автодороги местного значения ст. Пластуновская, ул. Красная от ул. Черноморская до ул. Гоголя,	2024	25000	6% - местный бюджет 94% - краевой	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
	протяженность 4,9 км			бюджет	
44	Ремонт автодороги ст. Пластуновская, ул. Октябрьская от ул. Степной реки до ул. Кочеты, протяженность 1,65 км	2024	2200	6% - местный бюджет 94% - краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
45	Строительство автомобильных парковок на территории ст-цы Пластуновская	2018-2030	1500	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание парковочных мест, увеличение пропускной способности улиц
46	Ремонт остановочных павильонов на линиях движения пригородного и междугородного автобусов	2018-2030	260	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание комфортных условий для граждан
47	дополнение автодорожной структуры транспортных узлов новым обходом станции Пластуновская	2023-2030	*	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	вынос маршрута транзитного автотранспорта с территории ст-ца Пластуновская за ее границы
48	придорожный комплекс(54) у ст. Пластуновской по автомагистрали М-4 «Дон»	2023-2030	*	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание комфортных условий для водителей автотранспорта
49	Содержание сети автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них в том числе: уборка снега грейдером, подсыпка песком при гололедах, гредирование, ямочный ремонт, приобретение гравия	2018 2019 2020	3000 2630,1 1848	местный бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
50	Ремонт автомобильных дорог	2018 2019 2020	462 600 1000	местный бюджет	Ремонт дорог
51	дислокация дорожных знаков на территории поселения; -разметка проезжей части, установка отсутствующих дорожных знаков	2018 2019 2020	1104 1000 1000	местный бюджет	Снижение аварийности на дорогах
52	Приобретение информационного материала для организации в библиотеках выставок книг и плакатов о безопасности дорожного движения	2018 2019 2020	2 2 2	местный бюджет	Снижение аварийности на дорогах
53	Установка средств принудительного снижения скорости (искусственные неровности)	2023-2030	*	Муниципальный бюджет	Управление транспортным потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
54	Реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек	2023-2030	5000	Муниципальный бюджет	создание комфортных условий для пешеходного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
55	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2023-2030	*	Муниципальный бюджет	создание комфортных условий для пешеходного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
56	Организация освещения на дорогах и остановках	2023-2030	*	Муниципальный бюджет	создание комфортных условий для всех участников дорожного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
* - Стоимость и объемы работ уточнять на стадии проектирования					

7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры. Согласно ст. 21 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» мероприятия по организации дорожного движения в границах населенных пунктов осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

В соответствии с положениями ст. 15 Федеральным законом от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения обеспечивается уполномоченными органами местного самоуправления.

Из статьи 22 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ следует, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Для завершения формирования нормативно-правовой базы необходимо обеспечить принятие следующих программ на территории Пластуновского сельского поселения:

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

Данные в Программе предложения по организации дорожного движения предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по организации дорожного движения.

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов дорожного движения в целях развития современной и эффективной организации дорожного движения

Пластуновского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках схемы организации дорожного движения Пластуновского сельского поселения были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории поселения.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбородокументарных данных, проведения серии замеров, анализа полученных данных.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимосвязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание велотранспортной и пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения. В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- улучшение экологической ситуации;
- ограничение движения грузовых автомобилей на территории сельского поселения;
- обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТР 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров;
- реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры.

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

к постановлению администрации Пластуновского сельского поселения
Динского района от _____ № _____

Об утверждении «Комплексной схемы организации дорожного движения на
автомобильных дорогах общего пользования на территории Пластуновского
сельского поселения Динского района Краснодарского края (КСОДД)»

Проект внесен:

Заместитель главы
администрации Пластуновского
сельского поселения
«___» _____ 2018 года

А.А.Завгородний

Составитель проекта:

Заместитель главы
администрации Пластуновского
сельского поселения»
«___» _____ 2018 года

А.А.Завгородний

Проект согласован:

Начальник отдела ЖКХ,
имущественных и земельных отношений
администрации Пластуновского
сельского поселения
«___» _____ 2018 года

К.Г.Зименко

Начальник общего отдела
администрации Пластуновского
сельского поселения
«___» _____ 2018 года

Ю.И.Петренко

Специалист 2 категории отдела
ЖКХ, земельных и имущественных
отношений администрации Пластуновского
сельского поселения
«___» _____ 2018 года

И.В.Калинина