



**АДМИНИСТРАЦИЯ ВАСЮРИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ДИНСКОГО РАЙОНА**

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

2018 год

Заказчик:

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

Юридический адрес: 353225 Краснодарский край, Динской район, ст. Васюринская,
ул. Луначарского, 94 а

Фактический адрес: 353225 Краснодарский край, Динской район, ст. Васюринская,
ул. Луначарского, 94 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 ВАСЮРИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ	11
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	11
1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД	11
1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	16
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	19
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	22
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.....	32
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	34
1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков.....	35
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	36
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД.....	36
1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД.....	38
1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	39
1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	40
1.14. Существующая территориально-планировочная организация Васюринского сельского поселения.....	41
2. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	44
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА	46
4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ.....	47
4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий.....	47
4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	47
4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог	48
4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	48
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	49
4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	51
4.7. Применение реверсивного движения	52
4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.....	53
4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков.....	53
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	53
4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории	53
4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	54
4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)	54
4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	54
4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	55
4.16. Режимы работы светофорного регулирования	55
4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями.....	55
4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	56
4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	56
4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	56
4.21. Организация велосипедного движения	57
4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом.....	57
4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	59
4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	59
5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ	60
6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	61
7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	66
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	68

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 Васюринского 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 Васюринского сельского поселения, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей Васюринского 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 Васюринского 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 Васюринском сельском поселении Динского района Краснодарского края

Васюринское сельское поселение расположено на юго-восточной окраине Динского района, в 32 км от г. Краснодара.

Административные границы сельского поселения на западе проходят по смежеству с Первореченским и Динским сельскими поселениями Динского района. На севере и востоке с Усть-Лабинским районом, на юго-востоке и юге с Краснодарским водохранилищем, на юго-западе с землями г. Краснодара.

Границы сельского поселения установлены на основании Закона Краснодарского края «Об установлении границ муниципального образования Динской район, наделении его статусом муниципального района, образованием в его составе муниципальных образований – сельских поселений – и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 14 июля 2004 года.

В границах муниципального образования Васюринское сельское поселение находится 4 населенных пункта - ст. Васюринская, п. ж.-д. станции Васюринская, п. Северо-Кавказской Зональной Опытной Станции ВНИИЛР, п. ж.-д. разъезда Редутский.

Численность населения сельского поселения по оценке на 01.01.2018 г. составляет 14197 человек.

Площадь территории сельского поселения в пределах существующей административной границы - 151,5 км², что составляет 11,2 % от территории Динского района. Плотность населения – 91 человек на 1 км².

Центром муниципального образования является станица Васюринская, которая расположена на берегу Кубанского водохранилища в южной части обширной Прикубанской лессовой равнины. В пределах станицы эта равнина ограничена эрозионным уступом р. Кубани, ее надпойменными террасами, руслом реки и переходит в Закубанскую аллювиальную равнину. Застроенная часть станицы, и береговая полоса расположены в пределах III надпойменной террасы правобережья р. Кубани.

Протяженность станицы с юго-запада на северо-восток составляет 4 км.

Расстояние от станицы до районного центра – ст. Динской – 18 км, до ближайшей железнодорожной станции «Васюринская» - 3,5 км.

Экономическая сфера

На территории муниципального образования Васюринское сельское поселение базовыми отраслями экономики являются: сельскохозяйственное производство и переработка, производство и распределение электроэнергии, тепла, воды, транспорт и связь, производство строительных материалов.

Немаловажное влияние на экономику оказывают предприятия железнодорожного и автомобильного транспорта, жилищно-коммунального хозяйства, торговли, общественного питания и сферы услуг.

Основой экономики Васюринского сельского поселения является агропромышленный комплекс.

Общая площадь земель в административных границах сельского поселения составляет 15,2 тыс. га, из них: земли сельскохозяйственного назначения 12,9 тыс. га.

Градообразующим предприятием Васюринского сельского поселения является ОАО «Племзавод им. В.И. Чапаева», основным видом деятельности, которого является мясное и молочное скотоводство, растениеводство.

На территории Васюринского сельского поселения имеются залежи природных строительных материалов в виде глины, песка, что благоприятствует развитию промышленности строительных материалов.

Помимо промышленности строительных материалов, на территории Васюринского сельского поселения также расположен ряд малых предприятий пищевой и перерабатывающей промышленности, выпускающих масло растительное, молоко, мясные и колбасные изделия и др.

Васюринское сельское поселение располагает разнообразными и богатыми природными ресурсами, которые могут быть эффективно использованы для рекреационной деятельности. Река Кубань – а также ее притоки пригодны для рыбохозяйственных целей и обустройства спортивных баз для любительского лова рыбы.

Климат

По климатическому районированию для строительства согласно СНиП 23-01-99*, территория изысканий относится к району III Б, для которого характерны следующие природно-климатические факторы: среднемесячная температура воздуха составляет: в январе – от -5° до $+2^{\circ}$, в июле – от $+21^{\circ}$ до $+25^{\circ}$ С, среднегодовая температура $+10,8^{\circ}$ С. Абсолютный максимум температуры воздуха достигает $+42^{\circ}$ С, абсолютный минимум – -36° С.

Зима устанавливается обычно во второй половине декабря и длится немногим более двух месяцев.

Средняя дата первого заморозка 20 октября, последнего – 12 апреля. Средняя продолжительность безморозного периода составляет 192 дня.

Среднегодовое количество осадков составляет 725 мм. Распределение осадков в течение года довольно равномерно. Суточный максимум осадков составил 107 мм (Краснодар, июнь 1970г.).

Снежный покров неустойчив. Устойчивого снежного покрова не бывает в 70% случаев. Средняя дата появления снежного покрова 8 декабря. Среднее число дней со снегом -42.

Средняя высота снежного покрова за зиму колеблется от 4 до 8см. Средняя наибольшая декадная высота достигает 18см, максимальная декадная из наблюдаемых высот – 71см.

Средняя плотность снега на открытой местности при наибольшей декадной высоте – 0.17 г/см^3 , максимальный вес снегового покрова 5% обеспеченности – 1,13 кПа (МС Краснодар). Нормативная снеговая нагрузка на горизонтальную поверхность составляет $30,6 \text{ кг/м}^2$ (МС Краснодар). Среднее число дней с метелью -7, наибольшее -13.

Преобладающим направлением ветров в течение года являются ветры северо-восточного и юго-западного направлений.

Скоростной напор ветра (при максимальной скорости ветра, возможной один раз в 5 лет, на высоте 10 м) составляет $44,5 \text{ кгс/м}^2$ (по МС Краснодар).

Туманы чаще всего бывают в зимний период, число дней в году с туманами составляет – 48 дней.

Толщина стенки гололеда на высоте 10м, возможная один раз в 5 лет, составляет 8,9 мм, один раз в 10 лет – 13,1мм (МС Краснодар).

Гололедная нагрузка на провода линии связи и электропередачи (на высоте 10м), которая встречалась один раз в 5 лет, составляет 475г/м один раз в 10лет, составляет – 850г/м.

Район по толщине стенки гололеда III.

По Приложению 5, СНиП 2.01.07.-85 для г. Краснодара принимаются:

- снеговой район по весу – I (карта); III
- ветровой район по средней скорости ветра м/с, за зимний период – 5 (карта 2);
- ветровой район по давлению ветра – IV (карта 3);
- по толщине стенки гололеда – III (карта 4);
- по среднемесячной температуре воздуха (0С), в январе – район 00 (карта 5);
- по среднемесячной температуре воздуха (0С), в июле – район 250 (карта 6);
- по отклонению средней температуры воздуха наиболее холодных суток от среднемесячной температуры (0С), в январе – район 150.

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

Транспортный каркас Васюринского сельского поселения представлен автодорогами регионального и местного значения.

Транспортные связи ст. Васюринской с районным, краевым центрами и другими городами края осуществляются по железной дороге направления Краснодар – Кропоткин и автомобильной дороге регионального значения Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края (автомагистраль II технической категории) и межмуниципального значения ст. Динская – ст. Васюринская (III технической категории). Хорошо развитая транспортная система благоприятствует бесперебойному въезду и выезду, и обеспечению необходимыми ресурсами.

Все населенные пункты Васюринского сельского поселения соединены дорогами с асфальтовым покрытием.

Внешние транспортно-экономические связи Васюринского сельского поселения с другими регионами осуществляется одним видом транспорта – автомобильным.

Большинство автодорог имеют высокую степень износа. В течение длительного периода темп износа автодорог был выше темпов их восстановления.

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Васюринского 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 четко 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 Васюринского сельского поселения, принятым Собранием депутатов Васюринского сельского поселения Динского района Краснодарского края к 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 Васюринского 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 Васюринского 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 Васюринского 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 Васюринского 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 Васюринского 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 Васюринского 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 Васюринского 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 Васюринского сельского поселения.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Псковской области о результатах деятельности органов исполнительной власти Псковской области. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации Васюринского 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 Псковской области, 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 Васюринского сельского поселения

Генеральный план Васюринского сельского поселения является основополагающим документом территориального планирования.

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Васюринского 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:

- Приведение технического уровня существующих региональных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения.

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 Васюринском сельском поселении: Положение о территориальном планировании ГП Васюринского сельского поселения.

Так же есть Схема территориального планирования муниципального образования Динской район.

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

- Реконструкция автодороги ст-ца Динская – ст-ца Васюринская с присвоением категории II, количество полос 2;
- строительство автозаправочные станции на жидком топливе у ст. Васюринской.

1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся Васюринского 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 унификации 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 – 85,15 км, в том числе:

- местных автодорог (без улиц сельских н.п.) – 85,15 км;

Протяженность дорог на территории Васюринского сельского поселения составляет 85,15 км, из них: асфальт – 22,25 км, гравий – 62,01 км и грунт – 0,89 км.

Транспортные связи ст. Васюринской с районным, краевым центрами и другими городами края осуществляются по железной дороге направления Краснодар – Кропоткин и автомобильной дороге регионального значения Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края (автомагистраль II технической категории) и межмуниципального значения ст. Динская – ст. Васюринская (III технической категории). Перечень автомобильных дорог местного значения (улицы), проходящих в границе населенных пунктов Васюринского сельского поселения представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Характеристика улично-дорожной сети Васюринского сельского поселения

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед./сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
ул. Луначарского	от ул. Чапаева до ул. Жилинского	асфальт	4,43	60	45	200	1	5,5	2	V	Соответствует
ул. Северная	от ул. Комсомольская до ул. Ивко	асфальт	1,17	60	200	200	1	5,5	2	V	Соответствует
	от ул. Чапаева до ул. Комсомольская	ПГС	1,36	60	71	200	1				
	от ул. Ивко до ул. Жилинского	ПГС	1,94	60	71	200	1				
ул. Ленина	от ул. Р. Люксембург до ул. Выгонной	асфальт	2,83	60	91	200	1	5,5	2	V	Соответствует
	от ул. Чапаева до ул. Р.Люксембург	ПГС	1,08								
	от ул. Ленина до ул. Кубанская	ПГС	1,33	60	200	200	1				
	от ул. 50 Лет Победы до ул. Жилинского	ПГС	0,25								
пер. Северный		асфальт	0,32	60	200	200	1	4,5	1	V	Соответствует
ул. Ивко	от ул. Северной до ул. Ленина	асфальт	0,45	60	95	200	1	5,5	2	V	Соответствует
	от ул. Железнодорожная	ПГС	0,34	60	17	17	0,085				

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
	до ул. Северная										
	от ул. Ленина до ул. Кубанская	асфальт	1,57								
ул. Ставского	от ул. Ставского 75 до ул. Луначарского	асфальт	1,37	60	200	200	1	5,5	2	V	Соответствует
	от ул. Луначарского до ул. Калинина	ПГС	0,22	60	200	200	1				
ул. Матвеевская	от ул. Железнодорожной до ул. Суворова	ПГС	0,58	60	108	130	0,65	5,5	2	V	Соответствует
	от ул. Суворова до ул. Калинина	асфальт	0,64								
ул. Интернациональн ая	от ул. Пионерская до ул. Ивко	асфальт	0,5	60	200	200	1	5,5	2	V	Соответствует
	от ул. Чапаева до ул. Набережная	ПГС	1,19								
	от ул. Набережная до ул. Пионерская	ПГС	0,12								
	от ул. Ивко до ул. Выганной	ПГС	1,06								
ул. Калинина	от ул. Чапаева до ул. Выгонная	ПГС	3,81	60	150	150	0,75				
ул. Пионерская	от ул. Ленина до ул.	асфальт	0,64	60	200	200	1	5,5	2	V	Соответствует

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
	Интернациональная от ул. Суворова до ул. Ленина	ПГС	0,22								
пер. 40 лет Победы		асфальт	0,32	60	200	200	1	4,5	1	V	Соответствует
ул. Новая	от пер. Северный до ул. Жилинского	асфальт	2,15	60	91	200	1	5,5	2	V	Соответствует
	от ул. Ставского до ул. Ставского 38А	асфальт	0,11								
	от ул. Матвеевская до пер. Северный	ПГС	0,41								
	от ул. Чапаева до ул. Комсомольская	ПГС	1,33								
ул. Редутская	от ул. Набережная до ул. Выганной	ПГС	1,41	60	80	80	0,4	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Чапаева до ул. Набережная	ПГС	1,05	60	70	70	0,35				
ул. К.Маркса	от ул. Железнодорожная до ул. Кирпичная	ПГС	2,08	60	56	110	0,55	5,0	1	V	Соответствует
ул. Спартакoвская	от ул. Чапаева до ул. Западная	ПГС	0,48	60	72	180	0,9	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Западная до ул.	ПГС	0,57								

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
	Набережная										
	от ул. Набережная до ул. Крапоткина	ПГС	1,28								
ул. Западная	от ул. Железнодорожная до ул. Луначарского	ПГС	0,95	60	55	116	0,58	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Луначарского до ул. Западная 37	асфальт	0,49								
	от ул. Западная 37 до ул. Кубанская	ПГС	0,63								
ул. Чапаева	от ул. Железнодорожная до ул. Кирпичная	ПГС	1,91	60	50	110	0,55	5,0	1	V	Соответствует
ул. Степная	от ул. Железнодорожная до ул. Кирпичная	ПГС	1,95	60	50	100	0,5	5,0	1	V	Соответствует
ул. Московская	от ул. Железнодорожная до ул. Ленина	ПГС	0,74	60	64	140	0,7	5,0	1	V	Соответствует
ул. Красноармейская	от ул. Железнодорожная до ул. Луначарского	ПГС	0,97	60	60	120	0,6	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Луначарского до ул. Кубанская	ПГС	1,08								
ул. Р. Люксембур	от ул. Железнодорожная до ул. Интернациональная	ПГС	1,38	60	42	60	0,3	5,0	1	V	Соответствует
ул.	от ул. Железнодорожная	ПГС	1,25	60	40	40	0,2	5,0	1	V	Соответствует

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
Комсомольская	39 (ГРП) до ул.Калинина	грунт	0,31								
	от ул. Комсомольская 72 до ул. Железнодорожная 39 (ГРП)										
ул. Октябрьская	от ул. Железнодорожная до ул. Октябрьская 62а/1	ПГС	0,28	60	46	46	0,23	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Октябрьская 62а/1 до ул. Суворова	асфальт	0,29								
	от ул. Суворова до ул. Набережная	ПГС	0,79								
ул. Восточная	от ул. Железнодорожная до ул. Кирпичная	ПГС	2,15	60	82	180	0,9	5,0	1	V	Соответствует
ул. Запорожская	от ул. Новая до ул. Редутская	ПГС	1,8	60	74	140	0,7	5,0	1	V	Соответствует
ул. Садовая	от ул. Новая до ул. Редутская	ПГС	1,73	60	53	90	0,45	5,0	1	V	Соответствует
ул. Кропоткина	от ул. Новая до ул. Редутская	ПГС	1,62	60	56	90	0,45	5,0	1	V	Соответствует
ул. Выгонная	от ул. Новая до ул. Редутская	ПГС	1,52	60	53	80	0,4	5,0	1	V	Соответствует
ул. Хлеборобная	от ул. Васюринская до ул. Жилинского	ПГС	0,46	-	-	-	-	-	-	-	-

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
ул. Гоголя	от ул. Красноармейская до ул. Набережная	ПГС	0,15	-	-	-	-	-	-	-	-
	от ул. Набережная до ул. Выгонная	ПГС	1,52								
ул. Васюринская	от ул. Новая до ул. Луначарского	ПГС	0,77	60	40	40	0,2	5,0	1	V	Соответствует
пер. Чкалова	от ул. Р.Люксембург до ул. Комсомольская	ПГС	0,27	60	20	20	0,1	4,5	1	V	Соответствует
ул. 50 лет Победы	от ул. Новая до ул. Ленина	ПГС	0,55	60	46	46	0,23	5,0	1	V	Соответствует
ул. 31-ой Стрелковой дивизии	от ул. Р.Люксембург до ул. Комсомольская	ПГС	0,27	60	20	20	0,1	5,0	1	V	Соответствует
пер. Ходыженский	от ул. Луначарского до ул. Молодежная	ПГС	0,19	60	20	20	0,1	4,5	1	V	Соответствует
пер. Бехало	от ул. Пролетарской до ул. Западная	ПГС	0,15	60	20	20	0,1	4,5	1	V	Соответствует
ул. Калинина	от ул. Запорожская до ул. Чапаева	гравий	3,7	60	54	200	1	5,0	1	V	Соответствует
ул. Ульяновская	от ул. Ленина до ул. Луначарского	ПГС	0,23	60	110	110	0,55	5,0	1	V	Соответствует

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
	от ул. Луначарского до ул. Набережная	ПГС	0,8								
ул. Кирпичная	от ул. Чапаева до ул. Набережная	ПГС	1,1	60	82	140	0,7	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Набережная до ул. Кирпичная 85	ПГС	0,87								
ул. Молодежная	от ул. Новая до пер. Хадыженский	ПГС	1,1	60	100	120	0,6	5,0	1	V	Соответствует
ул. Жилинского	от ул. Новая до ул. Луначарского	ПГС	1,0	60	100	100	0,5	5,0	1	V	Соответствует
ул. Краснодарская	от ул. Луначарская до ул. Краснодарская 22	ПГС	0,29	60	40	40	0,2	4,5	1	V	Соответствует
пер. Ленина		ПГС	0,28	60	30	30	0,2	4,5	1	V	Соответствует
подъезд к ст. Васюринской, км.		асфальт	1,5	60	1000	1500	1	6,0	2	IV	Соответствует
ул. Суворова	от ул. Суворова 115 до ул. Жилинского	ПГС	0,72	60	80	200	1	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Ставского до ул. Октябрьская	асфальт	0,43								
	от ул. Октябрьская до ул. Кропоткина	ПГС	1,5								
	от ул. Комсомольской до	ПГС	0,24	60	80	200	1				

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
	ул. Ставского										
ул. Пролетарская	от ул. Железнодорожная до ул. Луначарского	ПГС	0,95	60	63	120	0,6	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Луначарского до ул. Кирпичная	ПГС	0,98								
ул. Железнодорожная	от ул. Чапаева до пер. Северный	асфальт	2,3	60	61	200	1	5,0	1	V	Соответствует
	от пер. Северный до ул. Железнодорожная 166	ПГС	0,89	60	61	200	1				
ул. Кубанская	от ул. Кубанская 1«з» до ул. Красноармейская	ПГС	0,73	60	40	40	0,2	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Ивко до ул. Кирпичная	ПГС	0,49								
ул. Набережная	от ул. Кубанская до ул. Калинина	ПГС	1,16	60	91	200	1	5,0	1	V	Соответствует
	от ул. Калинина до ул. Ульяновская	ПГС	0,96								
	от ул. Спартакoвская до ул. Кирпичная	ПГС	0,42								
ул. Филиппова Н.Н.	от ул. Редутская до ул. Кирпичной	ПГС	0,14	60	40	40	0,2	5,0	1	V	Соответствует
пер. Казачий		грунт	0,14	60	10	10	0,05	4,5	1	V	Соответствует

Наименование дорог/улиц	Расположение	Тип покрыт ия	Протяженность дорог, км /значение	Скорость движения, км/час	Плотность движения, число авт. на 1 км	Интенсивность движения транспорта, ед/сут	Коэффициент загрузки	Ширина дороги, м	Число полос	Категория дороги	Соответствие параметрам СП 34.13330.2012
			местного								
пер. Больничный	от ул. Комсомольской до ул. Ставского	асфальт	0,33	60	150	150	0,75	4,5	1	V	Соответствует
пер. Дорожный			-	-	-	-	-	-	-	-	-
пер. С. Есенина	от пер. Дорожный до пер. Больничный	грунт	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-
пер. Адмирала Ушакова	от пер. Дорожный до пер. больничный	грунт	0,14	-	-	-	-	-	-	-	-

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог, представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог

Наименование организации	Обслуживаемые дороги (местные, региональные, межмуниципальные, федеральные и т. д.)
МУП «Родник»	Местные

На территории поселения имеется железнодорожный переезд: выезд из станицы от пер. Северный на трассу Темрюк-Краснодар-Кропоткин, состояние удовлетворительное переезд нерегулируемый.

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 Васюринского 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 Васюринского сельского поселения представлены в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Виды транспорта

Вид транспорта	Интенсивность использовать
Железнодорожный транспорт	Железная дорога направления Краснодар-Кропоткин. Железнодорожная станция «Васюринская»
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 также пользуется пешими маршрутами, проходящими по не обустроенным дорожкам и проезжей части.

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

Численность парка автомобилей представлена в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Численность парка автомобилей

№ п/п	Наименование транспорта	2017 г.	
		Общ. кол-во	На 1000 чел.
1	Легковые автомобили	3670	
2	Грузовые автомобили	150	
3	Всего:	3820	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. На территории Васюринского сельского поселения оборудованы 200 парковочных мест. Существующее количество парковочных мест не удовлетворяет потребностям населения. На расчетный срок необходимо строительство еще 162 машино-места. На территории Васюринского сельского поселения функционируют 2 пригородных автобусных маршрута общей протяженностью 86 км. В таблице 1.5 представлен перечень действующих маршрутов по территории Васюринского сельского поселения.

Таблица 1.5

Перечень пригородных маршрутов

Наименование маршрута	Протяжённость, км	Регулярность работы
Пригородные автобусные маршруты		
ст. Васюринская - г. Краснодар	43	8
ст. Васюринская - ст. Динская	43	30

Остановочные пункты на территории Васюринского сельского поселения располагаются на:

1. ул. Луначарского:

- пересечение ул. Луначарского – ул. Западная;
- пересечение ул. Луначарского – ул. Ставского;
- пересечение ул. Луначарского – ул. К-Маркса;
- пересечение ул. Луначарского – ул. Кропоткина.

2. ул. Ставского:

- ул. Ставского напротив дома 36.

3. ул. Железнодорожная:

- ул. Железнодорожная напротив дома 43
- пересечение ул. Железнодорожная – ул. Пролетарская.

На территории Васюринского сельского поселения имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары. Перечень тротуаров отображен в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Перечень тротуаров

№ п/п	Наименование улицы	Границы	Протяженность, км
1	ул. Луначарского	Односторонний по всей длине улицы	3,7
2	ул. Ставского	Двусторонний от ул. Луначарского до ул. Железнодорожная	2

Перемещение жителей Васюринского сельского поселения на велосипедном транспорте происходит в неорганизованном порядке. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами 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 Васюринского сельского поселения имеются здания и сооружения автосервиса (таблица 1.7).

Таблица 1.7

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

Наименование сооружения	Местоположение	Краткая характеристика
Автомойки		
сооружение	ст. Васюринская, ул. Луначарского 38	объекты технического обслуживания и ремонта транспортных средств, машин и оборудования, автомойка
сооружение	ст. Васюринская, ул. Интернациональная 59а	для ведения личного подсобного хозяйства и для эксплуатации автомобильной мойки на два поста
сооружение	ст. Васюринская, ул. Луначарского 140	
СТО		
сооружение	ст. Васюринская, ул. Ивко 46	для ведения личного подсобного хозяйства и для размещения шиномонтажной мастерской
Шиномонтаж		
сооружение	ст. Васюринская, ул. Московская 69	для ведения личного подсобного хозяйства и под шиномонтажную мастерскую
Индивидуальные автосервисы, находящиеся на территории ГСК и частных домовладений		
сооружение	ст. Васюринская, ул. Луначарского 29 а	объекты технического обслуживания и ремонта транспортных средств, машин и оборудования, автомойка
Торговля моторным топливом через автозаправочные станции и комплексы, в том числе газовые		
строение	Динской район, ст. Васюринская, автодорога Краснодар-Кропоткин 221-й км+137, справа	АЗС "Газпром № 193"

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 Васюринского 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 Васюринского 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 460 машино-мест.

В настоящее время по данным администрации на территории сельского поселения оборудованы 200 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 1.8

Характеристика работы пригородных маршрутов

Показатель	Городские маршруты
Протяженность, км	86
Коэффициент выпуска на линию	0,95
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	-
Выполнено пасс. км тыс. пасс/км	Сведений нет
Количество рейсов в сутки	38

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 4% (150 ед.) от общего количества автомобилей в поселении.

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог Васюринского сельского поселения, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами. По состоянию на 01.01.2018 используются 7 единиц специализированного транспорта.

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

Основной поток грузового автотранспорта идет по региональной автодороге Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края.

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 Васюринского 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 Васюринского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Анализ интенсивности транспортных потоков, выявил необходимости введения светофорного регулирования на развязке автодорога Темрюк-Краснодар-Кропоткин и выезде из ст-цы Васюринская для снижения возникновения ДТП на данном аварийном участке.

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 велополос, организация велопарковок 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 ст-цы Васюринская отсутствуют светофорные объекты.

На территории ст-цы Васюринская имеются искусственные дорожные неровности.

Искусственные дорожные неровности сборно-разборной конструкции, установлены на основных центральных улицах ст-цы Васюринская: ул. Ставского, ул. Луначарского, ул. Железнодорожная.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Васюринского 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 Васюринском 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 Васюринского 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 населенных пунктов Васюринского сельского поселения не полностью соответствует требованиям норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Требуется обустройство дополнительных участков оживленных улиц освещением.

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 Васюринском 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 Васюринском сельском поселении происходит в основном в неорганизованном порядке, частично по обустроенным 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 Васюринского сельского поселения в период с 01.01.2016 г. по 31.12.2017 г. зарегистрировано 16 дорожно-транспортных происшествий (в 2016 году – 8, в 2017 году – 8), погибших нет.

В таблице 1.9 представлена динамика ДТП на территории Васюринского сельского поселения за 2016-2017 годы.

Таблица 1.9

Динамика ДТП на территории Васюринского сельского поселения

№ п/п	Показатель	2016 год	2017 год
1	Общее количество ДТП	8	8
2	Количество погибших (детей)	0	0
3	Количество раненых (детей)	-	-
4	Участки концентрации ДТП	-	-
5	Распределение ДТП по видам		
	- столкновение	4	2
	- наезд на пешехода	0	4
	- наезд на велосипедиста	4	2
6	Распределение ДТП по времени свершения		
6.1	По дням недели		
	- понедельник	0	1
	- вторник	0	3
	- среда	1	1
	- четверг	2	1
	- пятница	0	0
	- суббота	5	1
	- воскресенье	0	0

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 Васюринского сельского поселения выявлены следующие аварийные участки:

- развилка: автодорога Темрюк-Краснодар-Кропоткин и выезде из ст-цы Васюринская.

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. Многое 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 Васюринского сельского поселения

В состав Васюринского сельского поселения входит четыре населенных пункта - станица Васюринская – административный центр, поселки ж.-д. ст. Васюринская, Северо-Кавказской Зональной Опытной Станции ВНИИЛР и ж.-д. ст. Редутский.

По территории Васюринского сельского поселения по северной и западной окраине станицы Васюринской проходит автодорога регионального значения г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края, по которой осуществляется связь станицы с крупными центрами Северного Кавказа и Юга России. С северной стороны к ней примыкают две автодороги регионального значения: подъезд к ж.-д. станции Васюринская и межуниципального значения ст-ца Динская – ст-ца Васюринская.

По территории Васюринского сельского поселения в северной части проходят два магистральных газопровода Россия – Турция – «Голубой поток» и Динская – Гиагинская, на западе газопровод отвод к ГРС ст. Васюринская. В южной части поселения вдоль автодороги проходит линия связи - ВОЛС. С юга- запада на северо-восток территорию поселения пересекают высоковольтные линии 220 кВ, 35 кВ, подходящие к ПС 220/110/35/10Кв «Витаминкомбинат» и к ПС220/110/35/10Кв «Усть-Лабинская». В границах поселения на землях сельскохозяйственного назначения расположены животноводческие фермы, полевые станы бригад, химический склад, рыбопитомник на территории которых функционируют мастерские, зернотоки, зернохранилища, конторские здания, стоянки сельскохозяйственной техники.

На территории Васюринского сельского поселения расположены два месторождения по добыче и разведке кирпичных суглинков к северу от станицы Васюринской находится западный участок Старокорсунского месторождения и к западу – «Васюринское».

Станица Васюринская

Жилая зона станицы включает жилую застройку с учреждениями обслуживания, зелеными насаждениями, объектами и сооружениями коммунального назначения, транспорта и инфраструктуры. Преобладающей в жилой зоне является жилая застройка с приусадебными участками.

Общественный центр станицы исторически сложились в центральной части населенного пункта на пересечении улиц Ставского и Луначарского.

В их состав входят учреждения станичного и межселенного значения: административные здания, отделения банков, учреждения связи, Дом культуры, церковь, магазины, больницы, спортивные площадки и т.д.

Формирование планировочной структуры жилой зоны станицы обусловлено направлениями железной дороги и региональной автодороги, а также рельефом территории и направлением извилистого берега Кубанского водохранилища. Сетка улиц образует кварталы преимущественно прямоугольной формы, застроенные по периметру жилыми домами с преобладанием индивидуальных домов усадебного типа. Сложившаяся структура жилой застройки характеризуется средней плотностью за исключением центральной части станицы (здесь она высокая). Основная часть капитального многоквартирного жилого фонда сосредоточена в центре вдоль въездной улицы Мира. Среди жилой застройки размещены участки общеобразовательных школ, дошкольных учреждений. Также на территории станицы находятся дом детского творчества, спортивный зал ОАО «Чапаева», Дом престарелых и т.д.

Из медицинских учреждений в станице имеются: участковая больница, поликлиника, станция скорой помощи, профилакторий, аптеки.

Сеть спортивных сооружений представлена благоустроенным стадионом ОАО «Чапаева» с трибунами и спортивным залом, спортивными площадками на территории станицы. Основная часть объектов производственной зоны расположена в северо-восточной части станицы, представленной производственными предприятиями различного класса. Часть предприятий расположены в жилой застройке.

В ряде случаев отсутствует функциональное зонирование территории станицы, не организованы санитарно-защитные зоны, не выдержаны санитарные разрывы. Это относится:

- к производственным объектам, размещенным внутри жилой территории и прилегающие к ней;
- к свалке бытовых отходов, расположенной на севере населенного пункта.

Поселки ж.-д. станции Васюринская, Северо-Кавказской Зональной Опытной Станции ВНИИЛР и ж.-д. разъезда Редутский расположены вдоль железной дороги.

Поселок ж.-д. станции Васюринская в 3,5 км к западу от станицы Васюринской.

Населенные пункты **Северо-Кавказской Зональной Опытной Станции ВНИИЛР и ж.-д. разъезда Редутский** соответственно в 3 и 9 км к северо-востоку от административного центра. Транспортная связь населенных пунктов с центром поселения осуществляется по автодороге регионального значения направлением на г. Кропоткин и далее по дорогам с твердым покрытием через железнодорожный переезд по пер. Северной (п. ж.-д. разъезда Редутский и Северо-Кавказская Зональная Опытная Станция ВНИИЛР). Поселок ж.-д. станции Васюринская - по ул. Железнодорожной.

Территориальная организация населенных пунктов – это линейная структура жилого образования вдоль единственной улицы, идущей параллельно железной дороге. Большую часть территорий поселков составляет 2-6 квартирная застройка с приквартирными участками. Объекты обслуживания расположены только в поселке Северо-Кавказская Зональная Опытная Станция ВНИИЛР. Они представлены зданиями администрации, комплексом торгового назначения, кафе, магазином, детской площадкой. В остальных населенных пунктах они полностью отсутствуют. Низкий уровень обеспеченности населения инженерным оборудованием и благоустройством территории.

На территории поселков расположены следующие действующие предприятия:

- в п. ж.-д. станции Васюринская – ООО «Будмар» (ЖБИ), склады ж.-д., мастерская металлоизделий, ПМК-25, гаражи МПК «Васюринское»;

- в п. Северо-Кавказская Зональная Опытная Станция ВНИИЛР находятся производственные объекты опытной станции: склады, сушилка, питомник.

Предприятия ООО «Будмар» и гаражи МПК «Васюринское» расположены без организации СЗЗ до жилой застройки.

2. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ 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 Васюринского 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 Васюринского сельского поселения составила 14197 жителя.

Оценка демографического потенциала Васюринского сельского поселения, на проектные этапы генерального плана произведена на основе аналитических данных об изменениях демографических характеристик за последние годы с учетом принимаемых гипотез относительно их динамики в будущем.

Расчеты демографического прогноза населения для населенных пунктов Васюринского сельского поселения, выполнены методом передвижки возрастов по одногодичным возрастным интервалам на период до 2030 года.

Прогноз динамики численности населения Васюринского сельского поселения предполагает увеличение естественного и механического прироста:

- изменение показателей рождаемости носит волнообразный характер, периоды спада, сменяются всплеском, и период этого цикла составляет около 20 лет. В настоящее время наметилась тенденция роста рождаемости, что связано с переходом наиболее многочисленной группы населения из младших возрастов (15-20 лет) в старшую, когда женщины обладают наибольшей фертильностью;

- стабилизация экономики и ее дальнейшее развитие обеспечит повышение уровня жизни населения и будет способствовать как повышению рождаемости, так и снижению уровня смертности, что в свою очередь положительно отразится на естественном приросте населения;

- учитывая целенаправленную политику администрации на повышение качества жизни населения, развитие экономической базы, расширение сфер экономической деятельности и мест приложения труда, ожидается, что в ближайшие годы миграционный прирост населения увеличится. Именно за счет увеличения миграционного притока предполагается стабилизация и рост численности населения в течение расчетного срока. Привлечение в сельское поселение мигрантов молодых возрастов благоприятно скажется и на демографической структуре населения.

С учетом вышеизложенных социально-экономических и демографических тенденций численность постоянного населения Васюринского сельского поселения на расчетный срок генерального плана может предположительно составить 18 390 человек.

Таблица 2.1

Предположительная возрастная структура населения Васюринского сельского поселения

Наименование населенного пункта	Численность населения	
	1-я очередь	Расчетный срок

		(2018 г.)	(2030 г.)
Васюринское с/п		15390	18390
1	ст. Васюринская*	15150	18150
2	Поселок железнодорожного разъезда Редутский	10	10
3	Поселок железнодорожной станции Васюринская	149	149
4	Поселок Северо-Кавказской зональной опытной станции ВНИИЛР	81	81

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития городского 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 городского 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 Васюринском сельском поселении были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети: выездные дороги со станции Васюринская, а также некоторые улицы: Железнодорожная, Ставского. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Васюринском 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 проекту организации дорожного движения.

2 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. В добавление 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 Васюринского 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 Васюринского 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.

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

Основными улицами ст-цы Васюринская, по которым наблюдается наиболее интенсивное движение транспортных потоков, являются выездные дороги со станции Васюринская, а также некоторые улицы: Железнодорожная, Ставского, Луначарского, Ивко и пер. Северный.

Все улицы обеспечивают подъезды к жилым застройкам и транспортные связи на территории жилых районов, выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения.

Дорожно-транспортная сеть Васюринского сельского поселения состоит из дорог IV-V категории, предназначенных для не скоростного движения (IV категория - две полосы движения, ширина полосы 3,0-3,25 метра; V категория – одна полоса движения, ширина полосы 3,5-4,5м). Категория существующих дорог указана в таблице 1.1 данной схемы.

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 сельском поселении проходят по дорогам регионального или местного значения. Изменение распределения транспортных потоков в Васюринском 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 Васюринского 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 регулирующими 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 регулирующими 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 Васюринского 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.

Необходимо проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры

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 и 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 Васюринского 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 Васюринском 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 Васюринском сельском поселении нет.

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

Населенные пункты охвачены пригородным автобусным движением. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители сельского поселения могут пользоваться железнодорожным транспортом.

В рамках разработки КСОДД для Васюринского 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 на территории Васюринского сельского поселения не предусматриваются ввиду отсутствия необходимости.

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 Васюринском 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 Васюринского 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 Васюринская ограничение скоростного режима 20-40 км/ч введено в местах скопления детей.

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Васюринском 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 Васюринского 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 160 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 станицы в целом.

В населенных пунктах Васюринского 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 Васюринского 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 Васюринского сельского поселения и аварийных участках показал необходимость установки светофорного регулирования на развязке автодорога Темрюк-Краснодар-Кропоткин и выезде из ст-цы Васюринская.

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 Васюринского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Введение новых светофорных объектов необходимо на развязке автодорога Темрюк-Краснодар-Кропоткин и выезде из ст-цы Васюринская.

Для обеспечения качественного светофорного регулирования необходимо разработать схему движения на пересечении, а также режим работы светофорного объекта.

Для светофорных объектов, вводимых в эксплуатацию и для проектируемых светофорных объектов также необходимо разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ218.2.020-2012 [3].

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

Анализ условий дорожного движения в Васюринском 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.

- Установка искусственных неровностей на основных улицах ст-цы Васюринская;
- разметка проезжей части, установка дорожных знаков на улицах ст-цы Васюринская.

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 Васюринского 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 видеофиксации.

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 Васюринского 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.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Васюринского сельского поселения

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
1	Приведение технического уровня существующих региональных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения	Реконструкция (ремонт) региональных автодорог	2023-2030 гг
2	Реконструкция автодороги ст-ца Динская – ст-ца Васюринская с присвоением категории II, количество полос 2	Реконструкция (ремонт) местных автодорог	2023-2030 гг
3	Капитальный ремонт участка дороги ул. Железнодорожная от въезда ТКК до ул. Ставского – 2,25 км	Ремонт местных дорог	2019 г
4	Капитальный ремонт участка дороги ул. Железнодорожная от ул. Ставского до пер. Северная – 700 м	Ремонт местных дорог	2019 г
5	Капитальный ремонт участка дороги ул. Ивко от ул. Кирпичная до ул. Северная – 1,95 км	Ремонт местных дорог	2019 г
6	Капитальный ремонт участка дороги ул. Северная от ул. Ставского до ул. Ивко – 600 м	Ремонт местных дорог	2019 г
7	Капитальный ремонт участка дороги ул. Пионерская от ул. Интернациональная до ул. Луначарского – 510 м	Ремонт местных дорог	2019 г
8	Капитальный ремонт участка дороги ул. Интернациональная от ул. Пионерская до ул. Ивко – 510 м	Ремонт местных дорог	2019 г
9	Капитальный ремонт участка дороги ул. Новая от пер. Северная до ул. Молодежная – 1,3 км	Ремонт местных дорог	2019 г
10	Ремонт ул. Ставского от ул. Железнодорожная до Луначарского – 1,015 км	Ремонт местных дорог	2020 г
11	Ремонт ул. Кропоткина от Луначарского до Ленина – 0,17 км	Ремонт местных дорог	2020 г
12	Ремонт ул. Западная от Луначарского до Спартаковской – 0,55 км	Ремонт местных дорог	2020 г
13	Ремонт ул. Ставского от Железнодорожной до пер. Больничный – 0,16 км	Ремонт местных дорог	2020 г
14	Ремонт ул. Матвеевская от Луначарского до Калинина – 0,21 км	Ремонт местных дорог	2020 г
15	Ремонт ул. Молодежная-Васюринская от Новой до Луначарского – 1,1 км	Ремонт местных дорог	2021 г
16	Ремонт ул. Западная от Луначарского до Железнодорожной – 0,95 км	Ремонт местных дорог	2021 г
17	Ремонт ул. Ставского от пер. Больничный до Кладбища – 0,2 км	Ремонт местных дорог	2021 г
18	Содержание улично-дорожной сети в зимнее время, плановое	Обслуживание дорог	2019-2030 гг
19	Обустройство дорожных знаков	Развитие УДС	2019-2030 гг
20	Дорожная разметка, плановая	Развитие УДС	2019-2030 гг

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
21	Ямочный ремонт дорог, плановый	Развитие УДС	2019-2030 гг
22	Капитальный ремонт дорог, плановый	Развитие УДС	2019-2030 гг

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

Для борьбы с нарушениями ПДД на основных дорогах Васюринского 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 Васюринского 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	Приведение технического уровня существующих региональных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения	2023-2030 гг	*	Муниципальный бюджет	Увеличение пропускной способности
2	Реконструкция автодороги ст-ца Динская – ст-ца Васюринская с присвоением категории II, количество полос 2	2023-2030 гг	*	Муниципальный бюджет	Увеличение пропускной способности
3	Капитальный ремонт участка дороги ул. Железнодорожная от въезда ТКК до ул. Ставского – 2,25 км	2019 г	7900	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
4	Капитальный ремонт участка дороги ул. Железнодорожная от ул. Ставского до пер. Северная – 700 м	2019 г	2500	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
5	Капитальный ремонт участка дороги ул. Ивко от ул. Кирпичная до ул. Северная – 1,95 км	2019 г	6900	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
6	Капитальный ремонт участка дороги ул. Северная от ул. Ставского до ул. Ивко – 600 м	2019 г	2100	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
7	Капитальный ремонт участка дороги ул. Пионерская от ул. Интернациональная до ул. Луначарского – 510 м	2019 г	1790	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
8	Капитальный ремонт участка дороги ул. Интернациональная от ул. Пионерская до ул. Ивко – 510 м	2019 г	1790	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
9	Капитальный ремонт участка дороги ул. Новая от пер. Северная до ул. Молодежная – 1,3 км	2019 г	4600	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
	Ремонт ул. Ставского от ул. Железнодорожная до Луначарского – 1,015 км	2020 г	3600	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
	Ремонт ул. Кропоткина от Луначарского до Ленина – 0,17 км	2020 г	240	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
	Ремонт ул. Западная от Луначарского до Спартаковской – 0,55 км	2020 г	850	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
	Ремонт ул. Ставского от Железнодорожной до пер. Больничный – 0,16 км	2020 г	560	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
	Ремонт ул. Матвеевская от Луначарского до Калинина – 0,21	2020 г	740	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
	Ремонт ул. Молодежная-Васюринская от Новой до Луначарского – 1,1 км	2021 г	1600	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
	Ремонт ул. Западная от Луначарского до Железнодорожной – 0,95 км	2021 г	1350	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
	Ремонт ул. Ставского от пер. Больничный до Кладбища – 0,2 км	2021 г	300	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
10	Содержание улично-дорожной сети в зимнее время, плановое	2019г 2020г 2021г 2022-2030г	1946 2023,8 2104,8 18943,2	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, снижения вероятности возникновения ДТП
11	Обустройство дорожных знаков	2019г 2020г 2021г 2022-2030г	120 120 1080	Муниципальный бюджет	Информирование участников дорожного движения, управление потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
12	Дорожная разметка, плановая	2019г 2020г 2021г 2022-2030г	90 90 810	Муниципальный бюджет	Информирование участников дорожного движения, управление потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
13	Ямочный ремонт дорог, плановый	2019г 2020г 2021г	3461 3599 33686,1	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
		2022-2030г			
14	Капитальный ремонт дорог, плановый	2019г 2020г 2021г 2022-2030гг	7956 8274,3 8605,2 77447,2	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
15	строительство автозаправочные станции на жидком топливе у ст. Васюринской	2023-2030 гг	2000	внебюджетные источники	создание комфортных условий участников дорожного движения
16	проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры	2019 г	15	Муниципальный бюджет	Анализ и выявление существующих проблем в ТИ
17	размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха, общим количеством 160 машино-мест. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов	2019-2030	700	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание парковочных мест, увеличение пропускной способности улиц
18	Разработка и внедрение светофорного регулирования на развязке автодорога Темрюк-Краснодар-Кропоткин и выезде из ст-цы Васюринская	2023-2030	5000	Муниципальный бюджет	Управление транспортным потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
19	Установка средств принудительного снижения скорости (искусственные неровности)	2023-2030	*	Муниципальный бюджет	Управление транспортным потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
20	Реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек	2023-2030	3000	Муниципальный бюджет	создание комфортных условий для пешеходного движения и снижения вероятности возникновения ДТП

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
21	Строительство тротуаров и пешеходных дорожек	2023-2030	*	Муниципальный бюджет	создание комфортных условий для пешеходного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
22	Организация освещения на дорогах и остановках	2023-2030	*	Муниципальный бюджет	создание комфортных условий для всех участников дорожного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
23	Ремонт остановочных павильонов на линиях движения пригородного и междугородного автобусов	2018-2030	100	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание комфортных условий для граждан
* - 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 Васюринского 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 Васюринского сельского поселения, повышения уровня безопасности

движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках схемы организации дорожного движения Васюринского 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 сбора документарных 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 ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров;
- реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры.