

Утверждено:
Постановлением
администрации Новотитаровского
сельского поселения
Динского района
Краснодарского края
от _____ № _____

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НОВОТИТАРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ
ДИНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ
НА ПЕРИОД С 2018 ПО 2032 ГОДЫ
ТОМ 1**

**"ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ НОВОТИТАРОВСКОГО
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ"**

ЗАКАЗЧИК:
Глава администрации

РАЗРАБОТЧИК:
Директор

_____ **С.К. Кошман**

_____ **И.И. Исхаков**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1. Характеристика Новотитаровского сельского поселения Динского района	6
1.1. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности	7
1.2. Жилой фонд	8
1.3. Экономика	9
2. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Новотитаровского сельского поселения	12
2.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	12
2.1.1. Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока	13
2.1.2 Отчет о проведении натурного обследования	14
2.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти Краснодарского края и органов местного самоуправления Новотитаровского сельского поселения по организации дорожного движения	33
2.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения	33
2.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории Новотитаровского сельского поселения	34
2.2.1.2. 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	37
2.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципального образования	38
2.2.1.4. Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах	38
2.2.1.5. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований	40
2.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения	40
2.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	41
2.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования	43
2.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования	49
2.4.1.1. Анализ Генерального плана Новотитаровского сельского	49

поселения	
2.4.1.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории	49
2.4.1.3. Анализ документов стратегического планирования	50
2.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационной характеристики	51
2.5.1. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги	
2.5.2. Транспортно-эксплуатационные характеристики	61
2.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Новотитаровского сельского поселения и описании организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	66
2.7. Анализ параметров дорожного движения, а так же параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	71
2.7.1. Параметры движения	71
2.7.2. Параметры движения маршрутного транспорта	72
2.7.3. Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	73
2.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков	75
2.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	75
2.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД	77
2.11. Оценка эффективности используемых методов ОДД	77
2.11.1. Одностороннее движение	78
2.11.2. Запрет стоянки и остановки транспортных средств	79
2.11.3. Светофорное регулирование	79
2.11.4. Организация движения грузового транспорта	80
2.11.5. Организация пешеходного и велосипедного движения	82
2.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	82
2.12.2. Анализ аварийно-опасных участков	83
2.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	88
2.13.1. Отчёт о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС	89

ВВЕДЕНИЕ

Непрерывный рост уровня автомобилизации в Краснодарском крае при увеличении средних скоростей движения и повышении мобильности населения предъявляет особые требования к транспортным системам на территории края в части их безопасности и технических параметров (пропускной способности). Однако деятельность в этой сфере сопряжена с крупными финансовыми вложениями или может ограничиваться различными факторами, в частности, исторически сложившейся застройкой или географическими особенностями территории.

Решением транспортных проблем муниципальных образований может стать разработка Комплексных схем организации дорожного движения, которые предусматривают совокупность конструктивно-планировочных и организационных мероприятий. Реализация данных мероприятий позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети, повысить уровень безопасности дорожного движения и качество обслуживания населения на территории муниципального образования.

Целью настоящей работы является разработка КСОДД на территории Новотитаровского сельского поселения.

Для этого необходимо последовательное решение следующих задач:

- сбор, систематизация и анализ данных, полученных из официальных источников и в результате выполнения натурного обследования территории муниципального образования;
- оценка текущего состояния транспортного комплекса Новотитаровского сельского поселения и уровня его транспортной доступности всеми видами транспорта;
- разработка комплекса мероприятий в рамках КСОДД на территории Новотитаровского сельского поселения.

Реализация разработанной КСОДД позволит увеличить пропускную способность УДС на территории Новотитаровского сельского поселения, оптимизировать транспортные потоки, уменьшить возможность возникновения заторных ситуаций, снизить аварийность и негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

На данном этапе выполнены следующие работы:

- сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных;
- подготовка и проведение натуральных транспортных и пассажирских обследований на территории Новотитаровского сельского поселения с целью установления параметров ТП в ключевых транспортных узлах;
- оценка существующих параметров дорожной сети и схемы ОДД на территории Новотитаровского сельского поселения на основании анализа документарных данных и данных натуральных обследований;

- анализ статистики аварийности Новотитаровского сельского поселения с выявлением причин дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий;
- анализ существующей системы автомобильного пассажирского транспорта на территории Новотитаровского сельского поселения с учетом характера пассажиропотоков;
- оценка уровня транспортной доступности территории Новотитаровского сельского поселения с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА НОВОТИТАРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ДИНСКОГО РАЙОНА

Новотитаровское сельское поселение входит в состав муниципального образования Динской район, который находится в южной части Краснодарского края. Поселение расположено в 12 км от г. Краснодар.

Сельское поселение имеет смежные границы:

- на севере – с землями Старомышастовского сельского поселения;
- на юге – с землями Южно-Кубанского сельского поселения и г. Краснодара;
- на западе – с землями Нововеличковского сельского поселения;
- на востоке – с землями Динского сельского поселения.

Пространственная структура поселения это четыре населенных пункта, расположенных на землях поселения вдоль водных объектов. В центральной части земель поселения, на берегах реки Понура расположена станица Новотитаровская – центр поселения. В западной части, на берегах балки Осечки, расположены х. Осечки и с. Примаки, а в восточной, вдоль р. Понура 2-я, - х. Карла Маркса.

Станица Новотитаровская – административный центр Новотитаровского сельского поселения, расположена в юго-западной части Динского района и в центральной части Новотитаровского сельского поселения. Расстояние до ст. Динской составляет 25 км.

Станица Новотитаровская расположена вдоль берегов р. Понура. Территория станицы состоит в основном из жилой зоны, общественного центра и производственной зоны. В жилой застройке населенного пункта имеются территории производственных предприятий. Общественный центр станицы расположен на пересечении ул. Ленина и ул. Советской. Основную часть территории станицы составляет жилая застройка. Она представляет собой жилые кварталы различной формы. Существующая планировочная структура территории представлена сеткой улиц различной ширины и площади. На жилой территории станицы зеленые насаждения представлены, в основном, фруктовыми деревьями на приусадебных участках.

Хутор Карла Маркса расположен в восточной части сельского поселения. Территориально-планировочная структура населенного пункта обусловлена исторически сложившейся сеткой улиц и кварталов жилой застройки сформированных вдоль автодороги магистраль «Дон» - ст. Новотитаровская. Жилая зона хутора состоит из индивидуальных жилых домов с приусадебными участками.

Хутор Осечки и посёлок Примаки расположены в западной части земель поселения и представляют собой в основном жилую зону, которая представлена кварталами индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками. В х. Осечки имеется рыболовецкий стан.

Проектируемая территория расположена в восточной части Краснодарского края и имеет важное транспортное значение, располагаясь в непосредственной

близости от железнодорожного узла и железнодорожной станции. Железнодорожная станция «Титаровка» находится на линии Краснодар – Тимашевск.

Кроме того, через поселение проходит трасса регионального значения Р-268 Краснодар – Ейск, и автомобильные дороги регионального значения 03 ОП РЗ 03К-074 п. Колосистый – х. Копанской– ст. Новотитаровская, 03 ОП РЗ 03К-023 ст. Калининская – ст. Новотитаровская, 03 ОП МЗ 03Н-192 Магистраль "Дон" – ст. Новотитаровская.

Эти связи составляют единую систему путей сообщения, призванную обеспечить полное и бесперебойное удовлетворение потребностей производства и населения в перевозках и обеспечить внешние связи с региональным центром, другими районами Краснодарского края и соседними регионами.

Таким образом, экономико-географическое положение Новотитаровского сельского поселения является выгодным и способствует активному социально-экономическому развитию территории.

Преобразование поселения с целью достижения нового уровня качества жизни, преимуществами которого являются: комфортное жильё, уменьшение затрат времени на передвижение, сохранение исторического центра, сохранение и создание парков и скверов, развитие общественных пространств, создающих новое качество жизни, предотвращение стихийного расплзания территорий, формирование многофункциональных жилых территорий, лучшая транспортная доступность мест приложения труда.

Формирование многофункциональных территорий жилых районов, в которых происходит жизнедеятельность большей части населения, должно быть привлекательным для жизни. Привлекательность должна достигаться за счет сбалансированного наличия в их пределах современного комфортного жилья, мест приложения труда, ведения бизнеса, комплексов обслуживания с современными объектами торговли, сервиса, культуры, рекреации и спорта.

Проблема пространственного развития также связана с недостаточными масштабами и темпами модернизации архитектурно-планировочного облика Новотитаровского сельского поселения, в первую очередь центра с кварталами старой застройки. Реконструкцию центра необходимо рассматривать как возможный потенциал преобразования общественной жизни и культуры.

Комплексное преобразование исторической части должно осуществляться с учетом его историко-культурной и градостроительной ценности.

1.1. Социально-экономическая характеристика поселения

Численность населения Новотитаровского сельского поселения по состоянию на 01.01.2018 г. составляет 26 977 человек. Здесь проживает 18,8 % населения Динского района.

Одним из важных показателей социально-экономического состояния являются демографические показатели. Так, на территории поселения проживает:

- 4760 чел. (17,6 %) – население моложе трудоспособного возраста;

- 15961 чел. (59,1 %) – население трудоспособного возраста;
- 6256 (23,3%) – население старше трудоспособного возраста.

Таблица 1 – Оценка численности постоянного населения

Наименование	Численность населения, чел.		Динамика численности населения (2032/2018гг.)	
	2018 г.	2032 г.	абсолютное изменение, чел.	относительное изменение, %
ст. Новотитаровская	25303	29450	+4147	+16,4
х. Карла Маркса	1350	1500	+150	+11,1
х. Осечки	168	168	0	0
с. Примаки	156	156	0	0
Итого:	26977	31274	+4297	+15,9

1.2. Жилой фонд

В настоящее время в Новотитаровском сельском поселении преобладает одноэтажная усадебная жилая застройка. Общая площадь жилого фонда составляет 584,8 тыс. м². Показатель жилищной обеспеченности в расчете на 1 жителя равен 21,6 м².

Перспективный прирост численности населения Новотитаровского сельского поселения к 2032 году составит 4297 человек или 1432 семьи (при условии, что коэффициент семейности равен 3).

В качестве перспективного жилища в Новотитаровском сельском поселении принят индивидуальный жилой дом усадебного типа.

Расчетная жилищная обеспеченность для нового строительства принимается в размере 18 м²/человек. Это стандарт комфортного жилья, относящегося к группе доступного.

Проектный объем нового жилищного строительства определен исходя из:

- проектной численности населения;
- динамики жилищного строительства.

Для обеспечения жильем прирастающего населения требуется (в соответствии с принятым уровнем жилищной обеспеченности) жилищное строительство в объеме 150,2 тыс. м².

Таблица 2– Перспективный объем жилищного фонда

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Расчетный срок (2032 г.)
1	Жилой фонд, всего	тыс. м ²	735,0
2	Население	чел.	31274
3	Жилищная обеспеченность	м ² /чел	
4	Убыль жилого фонда	тыс. м ²	0,0
5	Сохраняемый существующий жилищный фонд	тыс. м ²	584,8
6	Новое строительство	тыс. м ²	150,2

1.3. Экономика

Современный хозяйственный комплекс Новотитаровского сельского поселения сформировался под влиянием богатого природного потенциала территории, а также выгодного экономико-географического положения (сельское поселение граничит с краевым центром г.Краснодаром, территорию поселения пересекают железнодорожная магистраль общегосударственного значения, федеральная автодорога Краснодар-Ейск).

Ведущее звено экономики Новотитаровского сельского поселения – промышленность. В структуре промышленного продукта района удельный вес поселения по итогам 2010 года составил 47,6 % - 2234,0 млн. рублей.

Основная отрасль специализации индустрии поселения - пищевое производство. Промышленный комплекс поселения также представлен следующими направлениями: производство металлических конструкций и изделий, производство стройматериалов..

Пищевая отрасль объединяет предприятия консервной, хлебопекарной, мясной, масложировой, мукомольно-крупяной и комбикормовой промышленности. Также развито производство безалкогольных напитков.

Основу специализации пищевой промышленности поселения составляет производство плодоовощной консервной продукции.

Ведущим предприятием плодоовощной консервной промышленности, как и пищевой индустрии Новотитаровского поселения в целом является **ООО «Бондюэль-Кубань»**.

ООО «Бондюэль-Кубань» является предприятием французской группы «Бондюэль», осуществляет деятельность по переработке и консервированию овощей: зеленого горошка, сладкой кукурузы, фасоли. Предприятие оснащено современным оборудованием по переработке овощей, не имеющим аналогов в Краснодарском крае.

Первая очередь завода была запущена в 2004 году с объемом производства 26 **муб** в год. После пуска всех мощностей ООО «Бондюэль-Кубань» планирует выпуск консервов зеленого горошка, сладкой кукурузы и фасоли в объеме 120 миллионов банок в год, что обеспечит полную замену импортной продукции местной. Общий объем инвестиций в рамках бизнес - проекта «Бондюэль – Кубань» составляет 40 миллионов евро.

На сегодняшний день более 50% зеленого горошка ООО «Бондюэль-Кубань» закупает в хозяйствах Динского, Тимашевского и Калининского районов, а также предоставляет им высокопродуктивные семена и контролирует выращивание. Со временем предприятие планирует полностью перейти на работу с местными сельхозпроизводителями, как это принято у большинства западных компаний пищевой переработки.

Мясная промышленность поселения представлена малыми предприятиями по производству мяса, колбас, копченостей и других мясных продуктов.

ООО «МАГ» специализируется на производстве мяса свинины и КРС. Производственная мощность – 3 тонны в сутки, численность персонала – 15 человек. В перспективе планируется организация производства колбас и деликатесов с увеличением суточной мощности выпуска мясной продукции до 30 тонн.

ООО «Агропродукт» осуществляет деятельность по производству колбасных изделий, мясных полуфабрикатов и деликатесов. Среднегодовая мощность предприятия – 682 тонны, стоимость валовой продукции – 63 млн. рублей. В перспективе планируется увеличение мощности до 900 тонн мясных изделий в год с соответствующим ростом стоимости валовой продукции до 70-100 млн.рублей.

В структуре промышленности поселения выделяются предприятия по производству готовых металлических изделий.

ООО «Содружество 92» было основано в 1992 году в результате преобразования государственного Новотитаровского экспериментального завода «Стройиндустрия». Предприятие выпускает оборудование для производства спирта. Стоимость валовой продукции составляет 22,2 млн.рублей. Численность персонала – 63 человека. По показателям находится в десятке лучших предприятий района. В перспективе – расширение производства с ежегодным приростом объемов выпускаемой продукции на 15%, увеличение численности работающих до 150 человек.

ООО «Завод Реставрации Труб». Функционирует на территории поселения с 2005 года. Предприятие занимается производством и реализацией металлоконструкций. Производственная мощность – 1,5 тонн металлоконструкций в сутки. Численность персонала – 29 человек.

В станице Новотитаровской функционирует ООО «ПРЕСС» - предприятие по производству керамического кирпича.

Существующая промышленность стройматериалов не обеспечивает потребности динамично развивающейся строительной отрасли поселения, необходим ввод новых мощностей по производству строительных изделий и конструкций. Развитие отрасли в значительной мере сдерживает отсутствие крупных строительных организаций, способных вести комплексное освоение инвестиционных площадок, предназначенных для жилищного строительства.

Важная роль в структуре материального производства поселения принадлежит сельскохозяйственной отрасли. В структуре сельхозпроизводителей выделяются сельхозпредприятия, крестьянско-фермерские хозяйства, личные подсобные хозяйства населения.

Основу специализации растениеводства в поселении составляет производство зерновых и зернобобовых культур, на втором месте - производство масличных культур. Преимущественно на уровне личных подсобных хозяйств населения выращиваются овощи и плодово-ягодная продукция.

Основные представители отрасли:

ЗАО «Племенная птицефабрика «Кавказ». Основана в 1976 году как птицефабрика по производству яиц и мяса. В составе предприятия три производственных участка, свой инкубатор, кормоцех, убойный цех. На птицефабрике 450 тысяч голов птицы, в месяц производится до 3 тысяч тонн мяса бройлеров — экологически чистого (птицу не инъецируют специальными препаратами роста). Для обеспечения птицы кормами предприятие самостоятельно выращивает на двух тысячах гектаров пшеницу, ячмень, кукурузу, подсолнечник.

Динамично развивающимся предприятием сельскохозяйственной отрасли поселения является **ООО «Кладовая солнца».** Основано как крестьянское хозяйство в 1992 году. Основная специализация – растениеводство и животноводство. Продукция: зерновые, кормовые и бахчевые культуры, земляника и овощи.

Развито мясное и молочное скотоводство. Функционирует мини завод для переработки молока.

В целом экономическая база Новотитаровского сельского поселения обладает целым рядом факторов, способных обеспечить высокие темпы экономического роста. Реализация всего имеющегося потенциала в будущем позволит вывести экономику территории планирования на новый уровень развития, повысить конкурентоспособность поселения среди муниципальных образований Динского района.

Таблица 3 - Перечень наиболее крупных предприятий

Наименование	Место нахождения	Ф.И.О. телефон руководителя
ЗАО «Племенная птицефабрика» «Кавказ»	ул. Советская, 16	директор Сараквашин Александр Александрович, тел. 43-5-62
ООО «Бондюэль – Кубань»	ул. Крайняя, 18 б	Исполнительный директор Зыков Евгений Николаевич, тел. 49-2-15
ООО «Содружество-92»	ул. Крайняя, 6	директор Пономарев Николай Николаевич, тел. 48-4-79
ООО «Новотитаровский Общепит»	ул. Ленина, 169	директор Корсаева Татьяна Леонидовна тел. 43-3-05, 43-3-41
ООО «Новотитаровское сельское потребительское общество»	ул. Ленина, 214	директор Вдовенко Любовь Николаевна, тел. 43-7-46, 43-3-34
Торговый комплекс ООО «Объединение АММО»	ул. Октябрьская, 68	директор Кошман Сергей Константинович, тел. 48-6-97
ООО НТК «Майдан» (Казачий рынок)	ул. Ейское шоссе, 61	директор Светличный Виктор Георгиевич, 8-918-460-09-48
Торговый Дом «Краснодарагропром-комплект»	ул. Крайняя, 2	Нестеренко Евгений Александрович – директор, тел. 48-4-05

2. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ НОВОТИТАРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

2.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

В рамках муниципального контракта на оказание услуг по разработке комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Новотитаровского сельского поселения Динского района Краснодарского края ООО "Фортуна Проект" были применены следующие методы получения исходной информации:

-**Аналитический метод.** Анализ полученной исходной информации от администрации Новотитаровского сельского поселения. В адрес администрации были направлены письма-запросы с просьбой предоставить следующую исходную информацию:

1. Генеральный план поселения
2. Схема территориального планирования
3. Технические паспорта ВСН – 1.83
4. Проекты ОДД
5. **Имеющиеся проекты муниципальные программы** на строительство и реконструкцию (мостов, дорог, добавление расширительных полос, установка светофоров, дорожных знаков, инвентаризация и увеличение парковочных мест и т.п)
6. Существующие **(парковки временные «менее 12 часов» и постоянные, стоянки, гаражные кооперативы)**
7. Существующие светофоры и документация к ним
8. Аварийность **официальный** запрос в ГАИ
9. Федеральные программы (Планирование, строительство и т.п.)
10. Необходимость пропуска грузового транспорта в обход
11. Автомобильные дороги или их участки с односторонним движением.
12. Затрудненные участки дорог, наиболее загруженные и важные узлы(перекрестки)
13. Объекты образовательной миграции(учебные и дошкольные заведения), маршруты школьных автобусов
14. Основные объекты культурно-бытовой миграции (объекты здравоохранения, объекты розничной торговли, общественного питания и бытовых услуг, дворцы культуры, досуговые центры)
Розничная торговля (Торговые центры, рынки, торгово-развлекательные центры).
15. Трудовая миграция
Численность населения, выезжающая на работу за пределы городского округа.
16. Социально-экономическое положение
17. Транспортная инфраструктура (протяженность региональных, муниципальных, внутриквартальных дорог).

18. Уровень автомобилизации (количество единиц на 1000 человек)
19. Остановки общественного транспорта. Общественный транспорт (Номера маршрутов, направление, количество, расписание). Автостанции.
20. Железнодорожные маршруты (расписание, количество пассажиров).
21. Имеется ли специализированная стоянка для задержанных транспортных средств.
22. Программы транспортной и социальной инфраструктуры.
23. Протяженность тротуаров, велодорожек. Реконструкция пешеходных дорог и тротуаров.
24. Информация о инвалидах, концентрация инвалидов, средства обеспечения инвалидов (светофор со звуковым оповещением, тротуары с тактильной плиткой, пандусы).
25. Необходимость ограничения доступа ТС на определенные территории (заповедники, парки, зоны отдыха, ведомственные территории).

- **Натуральное обследование.** Проведение обследования улично-дорожной сети Новотитаровского сельского поселения включало в себя:

1. Замер геометрических параметров элементов основных автомобильных дорог;
2. Замер скорости движения, плотности и интенсивности движения транспортных потоков;
3. обследование территории Новотитаровского сельского поселения на предмет наличия объектов дорожного сервиса, парковок;
4. обследование существующей организации дорожного движения на территории Новотитаровского сельского поселения.

2.1.1.Методика проведения натурального обследования интенсивности движения и состава транспортного потока

Обследование интенсивности движения и состава транспортных потоков в ключевых транспортных узлах является одним из основных источников данных о транспортной ситуации на территории анализируемого муниципального образования. Задачей данного обследования является получение актуальной информации об интенсивности и составе транспортных потоков и о существующем состоянии сети (данных о дорожном полотне, его размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах и других элементах улично-дорожной сети), выявление наиболее загруженных участков УДС, определение соотношения количества автомобилей по видам транспорта, выявление пикового периода загрузки УДС. Полученная информация будет являться основой для разработки программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

На первом этапе обследования проводится видеосъемка УДС и замеры геометрических параметров дорог. Полученная в результате натурального обследования информация размещается в базе данных для последующей камеральной обработки.

На втором этапе выполнения натурного обследования транспортных потоков необходимо определить ключевые транспортные узлы (точки замеров). Определение точек проводится на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику ТП на улично-дорожной сети в целом. В перечень обследования включаются пересечения, через которые проходят внешние и внутригородские транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками, где движение очень плотное на протяжении всего дня.

Точки замеров определяются по следующим признакам:

- наличие входящего/исходящего трафика в обследуемый район;
- распределение потоков по нескольким направлениям в транспортные районы или к точкам притяжения;
- въезды/выезды из транспортных районов (микрорайонов, отдельных районов населенного пункта и т.п.);
- ожидаемое увеличение трафика около точек притяжения (торговые и бизнес-центры, учреждения культуры и досуга и т.п.);
- светофорные объекты, распределяющие транспортные потоки по нескольким направлениям;
- места с затрудненным движением (на основании анализа исходных данных).

Количество ключевых узлов зависит от размеров улично-дорожной сети и от её загруженности.

После выбора ключевых узлов необходимо разработать план замеров. В план замеров входит картограмма точек замеров, расписание установки и снятия каждой камеры по дате и времени и ответственные за выполнение натурного обследования на каждой точке.

Перед началом видеосъемки перекрестка проводится анализ его картографической основы и натурное обследование с целью определения возможности съемки всего пересечения одной или несколькими камерами, предварительного выбора точек и режимов съемки. Для съемок используются камеры, позволяющие записывать поток видео в HD формате, который за счет высокого разрешения дает возможность получить четкое изображение всего перекрестка, отдельных транспортных средств и маршрутов их движения, а также пешеходов.

После выполнения видеосъемки производится подсчёт транспортных потоков в ручном режиме на основании видеороликов, полученных в результате обследования, и оформляются паспорта замеров интенсивности дорожного движения.

2.1.2 Отчет о проведении натурного обследования

При проведении натурного обследования, ввиду прямоугольной системе планировки УДС, были выделены 13 ключевых точек замеров:

- 1 точка – перекресток автодорог ул. Широкая - ул. Ленина
- 2 точка – перекресток автодорог ул. Широкая – ул. Сельская

3 точка – перекресток автодорог ул. Широкая – ул. Луначарского

4 точка – перекресток автодорог ул. Широкая – ул. Выгонная

5 точка – перекресток автодорог ул. Широкая – ул. Заречная

6 точка – перекресток автодорог ул. Сельская – ул. Тельмана

7 точка- перекресток автодорог ул. Заречная – ул. Тельмана – ул.

Краснодарская

8 точка – перекресток автодорог ул. Луначарского – ул. Краснодарская

9 точка – перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Краснодарская

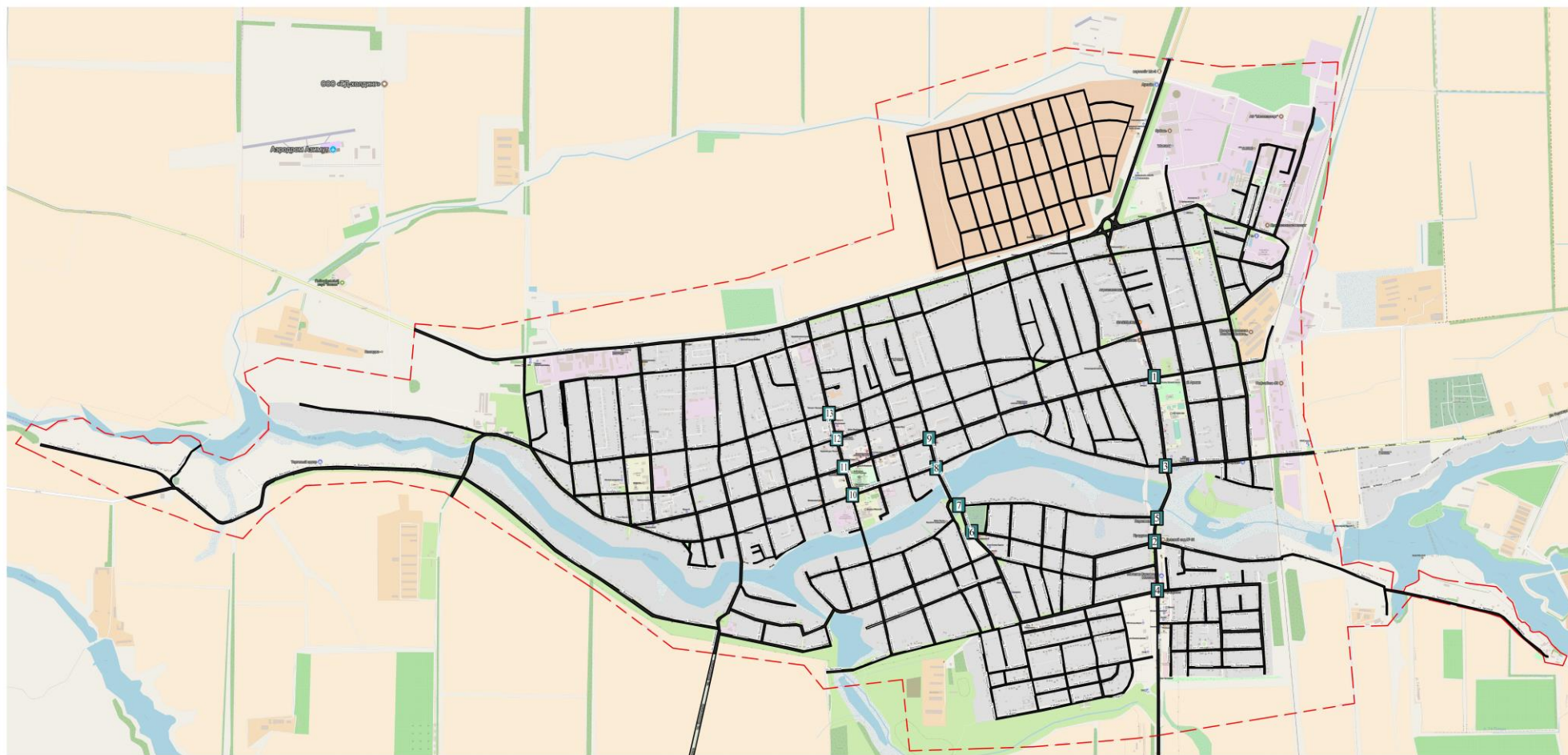
10 точка – перекресток автодорог ул. Луначарского – ул. Советская

11 точка – перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Советская


12 точка – перекресток автодорог ул. Октябрьская – ул. Советская

13 точка – перекресток автодорог ул. Коммунаров – ул. Советская

Рис. 1 - Точки замера интенсивности



Условные обозначения

 Точка замера интенсивности движения

 Замеренная интенсивность движения

Замеры проводились по 1 часу пиковой загрузки улично-дорожной сети Новотитаровского сельского поселения. В таблицах с результатами замеров используется следующая классификация типов ТС и коэффициенты приведения согласно ВСН 45-68, ОН 025270-66 и СП 34.13330.2012:

ИТ – индивидуальный транспорт;

ОТ– общественный транспорт;

МГ– малый грузовой транспорт (до 3,5 т);

СГ – средний грузовой транспорт (от 3,5 до 8 т);

БГ – большой грузовой транспорт (более 8 т).

Таблица 4 - Календарь проведения исследований

№ п/п	Точка замера	Дата проведения исследования	Время проведения исследования
1	Перекресток автодорог ул. Широкая - ул. Ленина	14.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
2	Перекресток автодорог ул. Широкая – ул. Сельская	15.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
3	Перекресток автодорог ул. Широкая – ул. Луначарского	15.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
4	Перекресток автодорог ул. Широкая – ул. Выгонная	16.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
5	Перекресток автодорог ул. Широкая – ул. Заречная	16.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
6	Перекресток автодорог ул. Сельская – ул. Тельмана	17.05.2017	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
7	Перекресток автодорог ул. Заречная – ул. Тельмана – ул. Краснодарская	17.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
8	Перекресток автодорог ул. Луначарского – ул. Краснодарская	18.05.2017	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
9	Перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Краснодарская	18.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
10	Перекресток автодорог ул. Луначарского – ул. Советская	21.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
11	Перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Советская	21.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
12	Перекресток автодорог ул. Октябрьская – ул. Советская	22.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00
13	Перекресток автодорог ул. Коммунаров – ул. Советская	22.05.2018	с 7:00 до 8:00; с 17:00 до 18:00

1. Паспорт перекрестка автодорог ул. Широкая - ул. Ленина

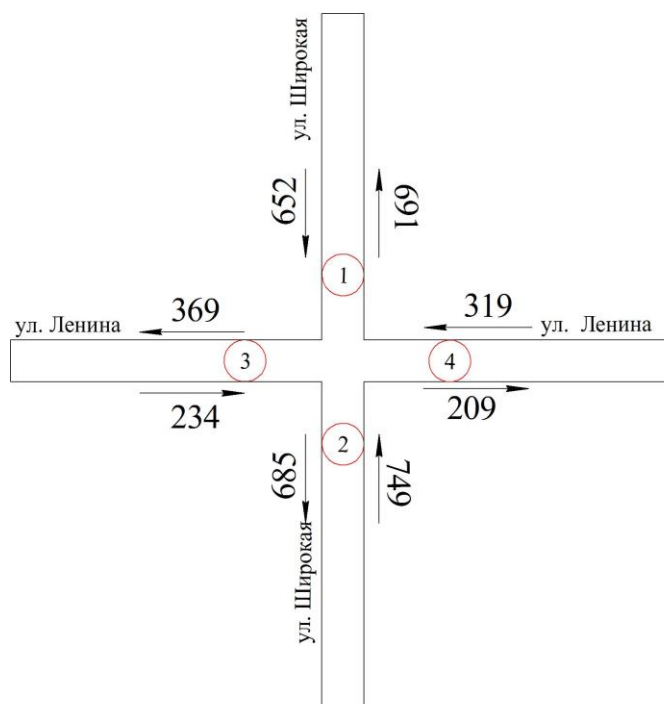


Рис. 2 - Исследуемый перекресток ул. Широкая - ул. Ленина с обозначенными входами

Таблица 5 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход.по ток
1	1-2	452	21	35	3	41	552	652	691
	1-3	54	0	7	0	0	61		
	1-4	37	0	2	0	0	39		
2	2-1	486	12	12	15	52	577	749	685
	2-3	102	13	5	6	7	133		
	2-4	32	0	7	0	0	39		
3	3-1	51	0	3	0	0	54	234	369
	3-2	47	0	2	0	0	49		
	3-4	124	0	6	1	0	131		
4	4-1	48	0	10	2	0	60	319	209

4-2	68	0	13	3	0	84		
4-3	168	0	5	2	0	175		

2. Паспорт перекрестка автодорог ул. Широкая - ул. Сельская

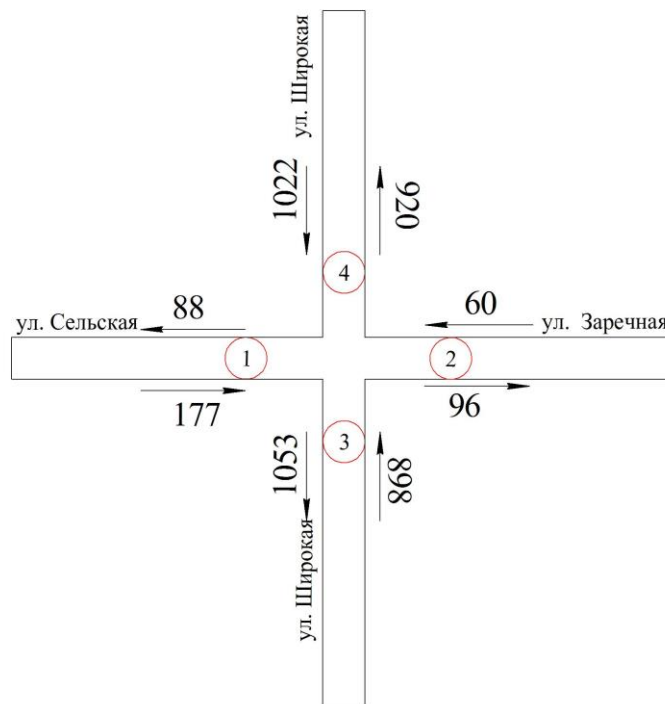


Рис. 3- Исследуемый перекресток ул. Широкая - ул. Сельская с обозначенными входами

Таблица 6 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	10	0	5	1	0	16	177	88
	1-3	97	0	7	0	0	104		
	1-4	48	0	1	0	8	57		
2	2-1	11	0	2	1	0	14	60	96
	2-3	8	0	2	0	0	10		
	2-4	31	0	4	1	0	36		
3	3-1	38	0	5	0	9	52	898	1053
	3-2	16	0	3	0	0	19		

	3-4	708	14	66	8	31	827		
4	4-1	18	0	3	1	0	22	1022	920
	4-2	57	0	4	0	0	61		
	4-3	798	21	62	7	51	939		

3. Паспорт перекрестка автодорог ул.Широкая - ул. Луначарского

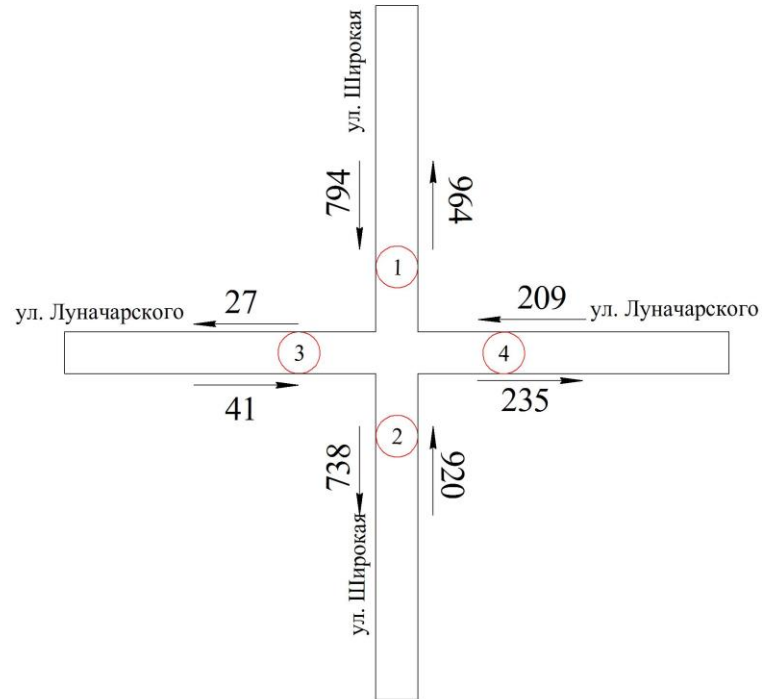


Рис. 4- Исследуемый перекресток ул. Широкая - ул. Луначарского с обозначенными входами

Таблица 7 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход.п оток
1	1-2	612	12	24	4	25	677	794	964
	1-3	8	0	7	1	0	16		
	1-4	39	0	12	12	38	101		
2	2-1	721	21	24	7	13	786	920	738
	2-3	9	0	0	0	0	9		
	2-4	97	6	3	6	13	125		

3	3-1	12	0	0	0	0	12	41	27
	3-2	18	0	2	0	0	20		
	3-4	8	0	1	0	0	9		
4	4-1	78	0	21	5	62	166	209	235
	4-2	31	0	7	3	0	41		
	4-3	2	0	0	0	0	2		

4. Паспорт перекрестка автодорог ул. Широкая–ул. Выгонная

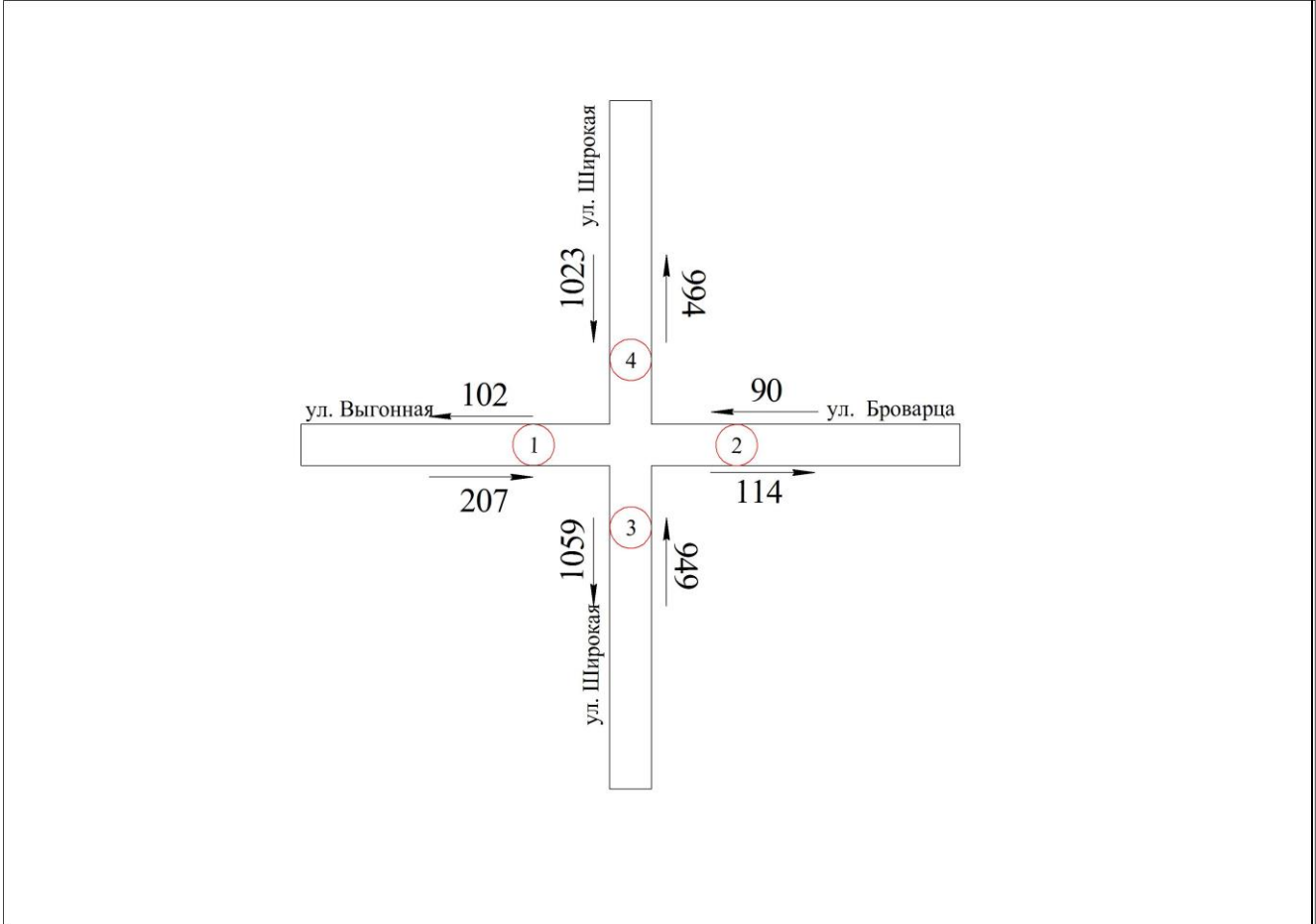


Рис. 5- Исследуемый перекресток ул. Широкая–ул. Выгонная с обозначенными входами

Таблица 8 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход.поток
1	1-2	13	0	7	1	0	21	207	102
	1-3	106	0	9	0	0	115		
	1-4	57	0	2	0	12	71		
2	2-1	17	0	3	2	0	22	90	114
	2-3	13	0	2	0	0	15		

	2-4	46	0	5	2	0	53		
3	3-1	43	0	5	0	5	53	949	1059
	3-2	24	0	2	0	0	26		
	3-4	742	16	71	10	31	870		
4	4-1	23	0	2	2	0	27	1023	994
	4-2	62	0	4	1	0	67		
	4-3	784	21	64	7	53	929		

5. Паспорт перекрестка автодорог ул.Широкая–ул. Заречная

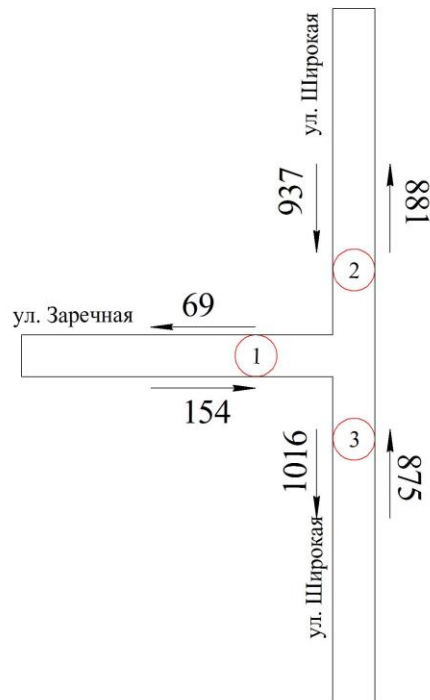


Рис. 6- Исследуемый перекресток ул. Широкая - ул. Заречная с обозначенными входами

Таблица 9 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход.поток
1	1-2	43	0	1	0	7	51	154	69
	1-3	95	0	8	0	0	103		
2	2-1	19	0	4	1	0	24	937	881

	2-3	774	22	59	6	52	913		
3	3-1	32	0	4	0	9	45	875	1016
	3-2	712	14	64	7	33	830		

6. Паспорт перекрестка автодорог ул.Тельмана - ул. Сельская

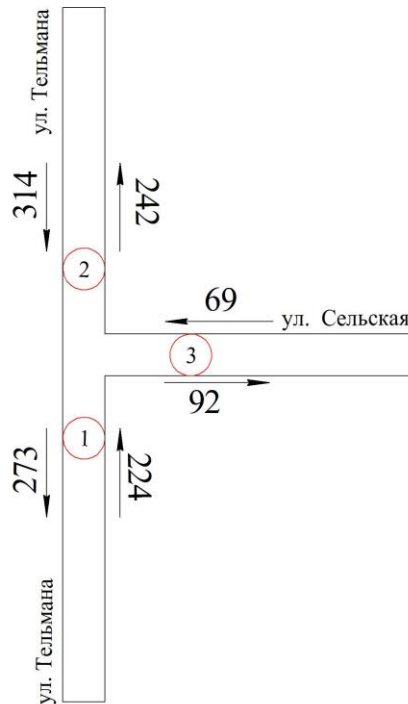


Рис. 7- Исследуемый перекресток ул. Тельмана - ул. Сельская с обозначенными входами

Таблица 10— Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	177	0	21	0	0	198	224	273
	1-3	18	0	8	0	0	26		
2	2-1	222	0	19	0	7	248	314	242
	2-3	61	0	5	0	0	66		
3	3-1	19	0	6	0	0	25	69	92
	3-2	38	0	6	0	0	44		

7. Паспорт перекрестка автодорог ул. Тельмана - ул. Заречная – ул. Краснодарская



Рис. 7- Исследуемый перекресток ул. Тельмана - ул. Заречная – ул. Краснодарская с обозначенными входами

Таблица 11 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	183	0	23	0	0	206	234	288
	1-3	19	0	9	0	0	28		
2	2-1	231	0	21	0	8	260	328	246
	2-3	63	0	5	0	0	68		
3	3-1	21	0	7	0	0	28	68	96
	3-2	35	0	5	0	0	40		

8. Паспорт перекрестка автодорог ул.Луначарского–ул. Краснодарская

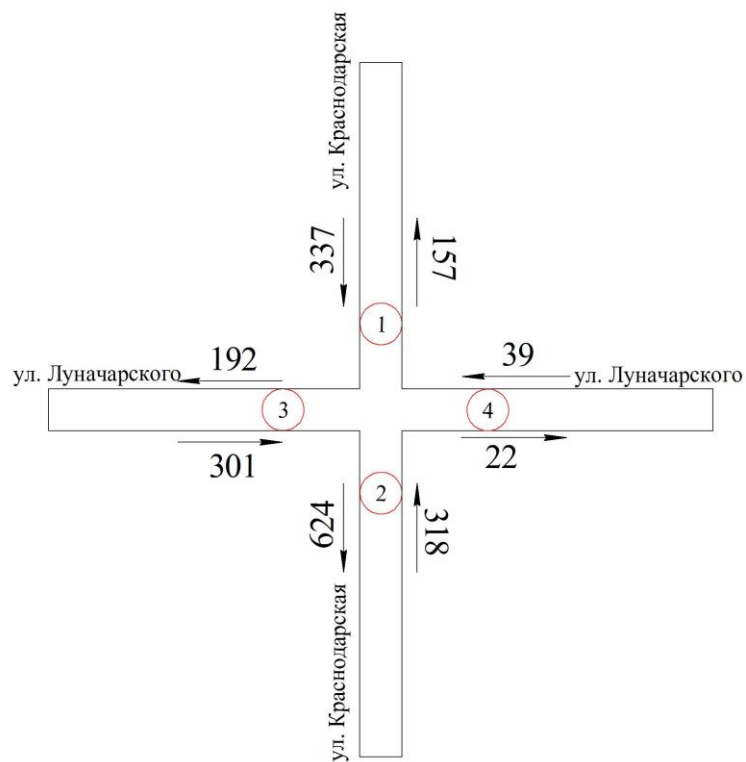


Рис. 6- Исследуемый перекресток ул. Луначарского - ул. Краснодарская с обозначенными входами

Таблица 12 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	318	0	5	0	0	323	337	157
	1-3	7	0	0	0	0	7		
	1-4	6	0	1	0	0	7		
2	2-1	125	0	12	0	0	137	318	624
	2-3	168	0	2	0	3	173		
	2-4	5	0	3	0	0	8		
3	3-1	8	0	2	0	0	10	301	192
	3-2	246	0	31	0	7	284		
	3-4	5	0	2	0	0	7		
4	4-1	6	0	4	0	0	10	39	22
	4-2	16	0	1	0	0	17		
	4-3	9	0	3	0	0	12		

9. Паспорт перекрестка автодорог ул. Ленина–ул. Краснодарская

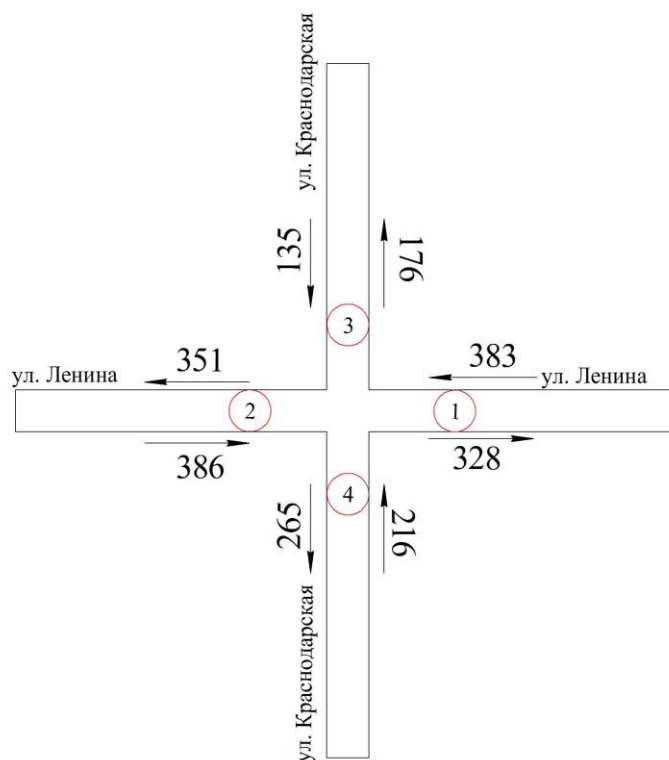


Рис. 6- Исследуемый перекресток ул. Ленина - ул. Краснодарская
с обозначенными входами

Таблица 13 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с
7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход.поток
1	1-2	258	25	17	0	0	300	383	328
	1-3	18	0	9	0	0	27		
	1-4	48	0	8	0	0	56		
2	2-1	234	11	6	0	0	251	386	351
	2-3	28	0	0	0	0	28		
	2-4	102	0	5	0	0	107		
3	3-1	25	0	0	0	0	25	135	176
	3-2	8	0	0	0	0	8		
	3-4	78	0	13	0	11	102		
4	4-1	52	0	0	0	0	52	216	265

4-2	37	0	6	0	0	43
4-3	108	0	8	0	5	121

10. Паспорт перекрестка автодорог ул. Луначарского–ул. Советская

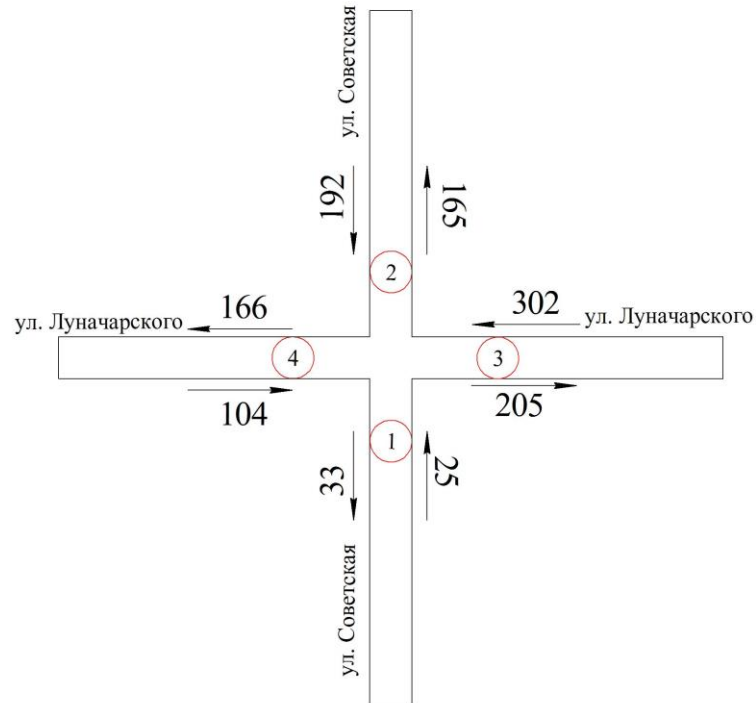


Рис. 6- Исследуемый перекресток ул. Луначарского - ул. Советская с обозначенными входами

Таблица 14 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	5	0	0	0	0	5	25	33
	1-3	13	0	0	0	0	13		
	1-4	7	0	0	0	0	7		
2	2-1	16	0	1	0	0	17	165	192
	2-3	118	0	0	0	0	118		
	2-4	30	0	1	0	0	30		
3	3-1	11	0	2	0	0	13	302	205
	3-2	147	0	10	3	0	160		

	3-4	117	0	5	7	0	129		
4	4-1	3	0	0	0	0	3	104	166
	4-2	27	0	0	0	0	27		
	4-3	66	5	3	0	0	74		

11. Паспорт перекрестка автодорог ул. Ленина–ул. Советская

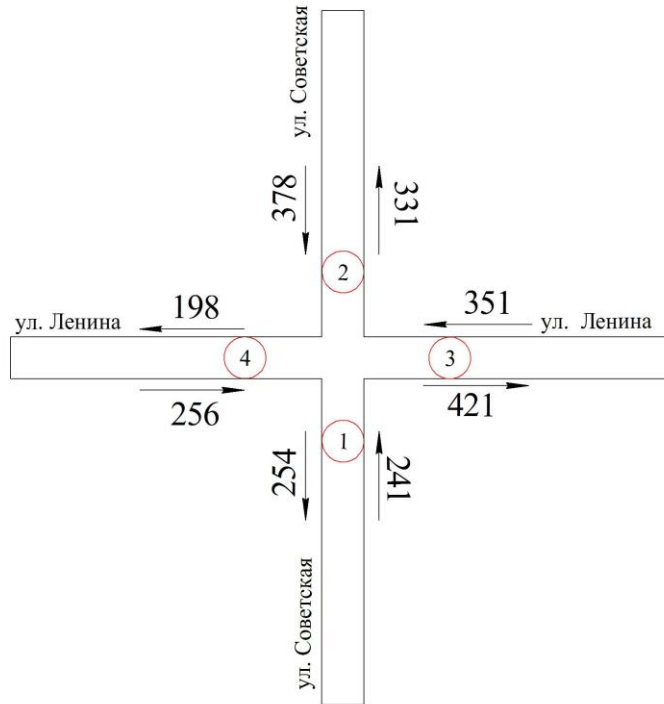


Рис. 6- Исследуемый перекресток ул. Ленина - ул. Советская с обозначенными входами

Таблица 15 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	114	0	6	0	0	120	241	254
	1-3	91	0	8	0	0	99		
	1-4	22	0	0	0	0	22		
2	2-1	181	0	0	0	0	181	378	331
	2-3	132	0	10	0	0	142		
	2-4	48	0	7	0	0	55		

3	3-1	42	0	0	0	0	42	351	421
	3-2	152	0	14	0	0	166		
	3-4	102	17	7	0	17	143		
4	4-1	31	0	0	0	0	31	256	198
	4-2	45	0	0	0	0	45		
	4-3	159	5	11	0	5	180		

12. Паспорт перекрестка автодорог ул. Октябрьская–ул. Советская

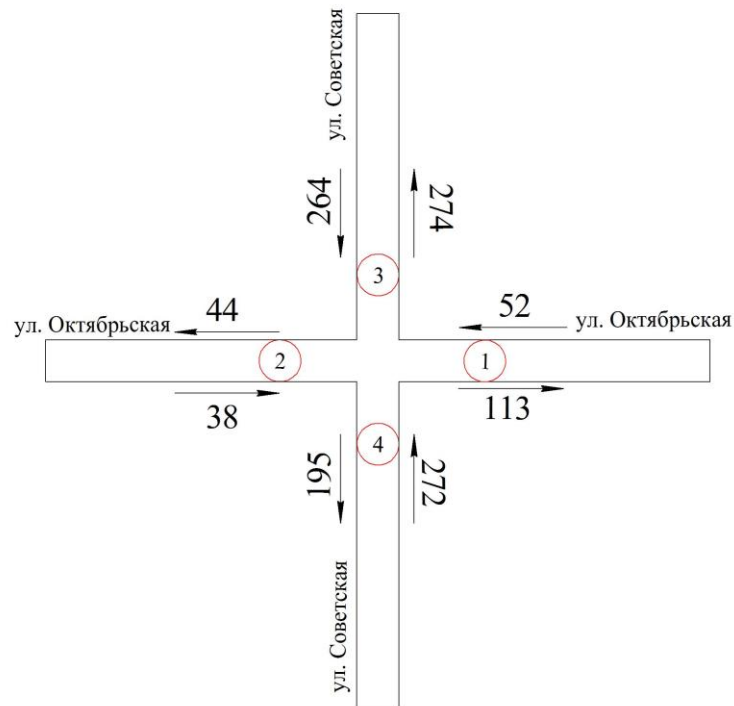


Рис. 6- Исследуемый перекресток ул. Октябрьская - ул. Советская с обозначенными входами

Таблица 16 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	11	0	0	0	0	11	52	113
	1-3	36	0	0	0	0	36		
	1-4	5	0	0	0	0	5		
2	2-1	11	0	0	0	0	11	38	44

	2-3	10	0	0	0	0	10		
	2-4	17	0	0	0	0	17		
3	3-1	72	0	6	0	0	78	264	274
	3-2	13	0	0	0	0	13		
	3-4	162	0	5	6	0	173		
4	4-1	24	0	0	0	0	24	272	195
	4-2	20	0	0	0	0	20		
	4-3	216	0	4	8	0	228		

13. Паспорт перекрестка автодорог ул. Коммунаров–ул. Советская

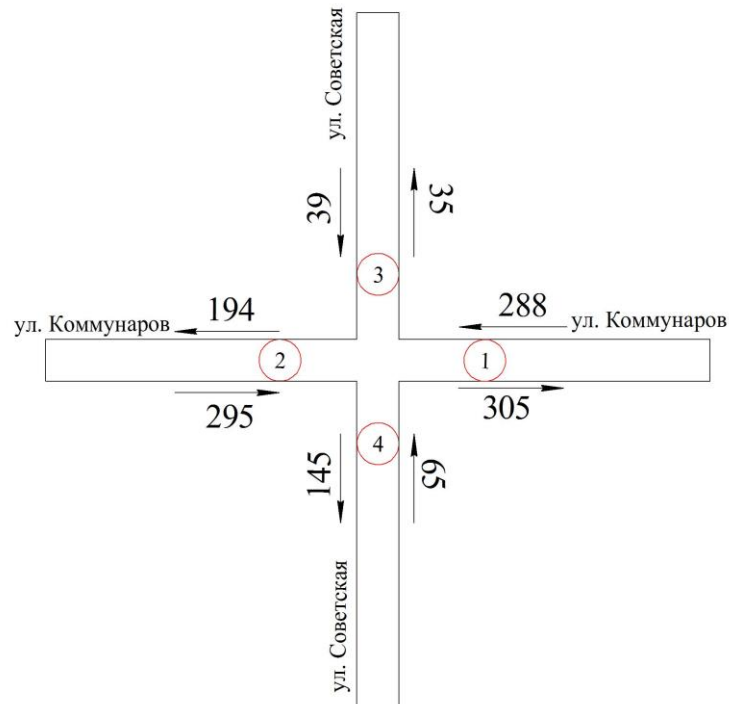


Рис. 6- Исследуемый перекресток ул. Коммунаров - ул. Советская с обозначенными входами

Таблица 17 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
		ИТ	ОТ	ГМ	ГС	ГБ	Итого	Всего	
								Исх. поток	Вход.поток
1	1-2	13	0	0	0	0	13	65	145
	1-3	42	0	3	0	0	45		
	1-4	7	0	0	0	0	7		

2	2-1	5	0	0	0	0	5	35	39
	2-3	11	0	0	0	0	11		
	2-4	19	0	0	0	0	19		
3	3-1	108	0	7	0	0	115	288	305
	3-2	5	0	0	0	0	5		
	3-4	158	0	4	6	0	168		
4	4-1	25	0	0	0	0	25	295	194
	4-2	21	0	0	0	0	21		
	4-3	237	0	7	5	0	249		

Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств

Целью проведения натурного обследования мест для стоянки и остановки ТС является определение количества парковочных мест и выявление потребности парковочного пространства.

Подготовка к проведению натурного обследования заключается в выборе мест, времени и способа обследования.

Места для проведения обследования выбираются исходя из назначения парковки. По длительности хранения парковки подразделяются на два типа:

- для постоянного хранения ТС;
- для временного хранения ТС.

Под временным хранением понимается кратковременное (менее 12 ч) хранение на стоянках автотранспортных средств на незакрепленных за конкретными владельцами машино-местах. Под постоянным – длительное (более 12 ч) хранение автотранспортных средств на стоянках автомобилей, на закрепленных за конкретными автовладельцами машино-местах.

Для обследования мест постоянного хранения ТС в Новотитаровском сельском поселении выбирались парковки, находящиеся на внутридомовой территории, а также разрешенные для стоянки ТС места на дорогах общего пользования вблизи мест проживания в районах с многоквартирной жилой застройкой. Обследование проводилось по улицам, на которых расположены объекты притяжения или многоэтажные застройки.

В зоне индивидуальной жилой застройки обследование не осуществлялось, так как нормативно установлено, что для хранения транспортных средств на данных территориях используются гаражи или придомовая территория, закрепленная за владельцами частных домов, что исключает дефицит парковочного пространства на данных территориях.

Для обследования мест временного хранения ТС выбирались парковки у следующих крупных мест притяжения:

Наименование объекта	Адрес
Объекты образования	
МОУ СОШ № 29	ст. Новотитаровская, ул. Луначарского, 169
МОУ СОШ № 34	ст. Новотитаровская, Калинина, 6
МОУ СОШ № 35	ст. Новотитаровская, Широкая, 46
МОУ ООШ № 9	х. Карла Маркса, Южная, 90/2
НОУ СОШ № 1 ст. Новотитаровской	ст. Новотитаровская, Ул. Луначарского, 169
Объекты дошкольного образования	
МОУ ДДУ № 11	ст. Новотитаровская, ул. Советская, 59
МОУ ДДУ № 14	ст. Новотитаровская, ул. Ленина, 194
МОУ ДДУ № 16	ст. Новотитаровская, ул. Степная, 24
МОУ ДДУ № 63	ст. Новотитаровская, ул. Степная, 21/1
МОУ ДДУ № 59	ст. Новотитаровская, ул. Дзержинского, 15/а
МОУ ДДУ № 61	ст. Новотитаровская, ул. Широкая, 2
Объекты торговли	
Магазин «Строительные материалы»	ст. Новотитаровская, ул. Широкая, 114
Магазин "Абрикос"	ст. Новотитаровская, ул. Луначарского, 342б
Магазин "Магнит" ЗАО "Тандер"	ст. Новотитаровская, ул. Широкая, 101
	ст. Новотитаровская, ул. Советская, 95
Магазин "Пятерочка"	ст. Новотитаровская, ул. Луначарского, 338Б
	ст. Новотитаровская, ул. Широкая, 20
	ст. Новотитаровская, ул. Крайняя, 25Б
Рынок	ст. Новотитаровская, ул. Октябрьская, 68
	ст. Новотитаровская, Ейское шоссе, 30/2

Время для проведения обследования выбирается такое, когда на парковках скапливается максимальное количество припаркованных автомобилей.

Для обследования мест постоянного хранения ТС максимальное количество припаркованных автомобилей наблюдается с 19:00 до 7:00 часов, когда большинство жителей находится дома, т.е. время, когда население еще не уехало на работу, либо уже приехало с нее. В связи с тем, что в вечернее время снижается видимость объектов, предпочтительнее выбирать временной промежуток с 6:00 до 7:00 часов.

Время обследования парковок для временного хранения ТС может варьироваться в зависимости от назначения объекта притяжения (объекты торговли, объекты здравоохранения, объекты культуры, объекты спорта, объекты образования, объекты рекреационного назначения, органы власти и управления, объекты транспорта). Для обследования парковочного пространства у объектов притяжения Новотитаровского сельского поселения выбирались следующие временные периоды:

-объекты торговли, обследовались 14.05.2018-16.05.2018 г. в период с 10:00 до 12:00 часов.

Для общеобразовательных учреждений и детских дошкольных учреждений пик нагрузки носит кратковременный характер и приходится на период с 7:30 до 9:00, когда родители привозят своих детей.

Натурное обследование проводится следующими способами:

- учетчиками. Обследования проводятся несколькими людьми, которые проходя по маршруту, отмеченному на карте визуально оценивают места стоянки и остановки ТС и записывают данные в таблицы (количество учетчиков зависит от площади муниципального образования и времени, выделенного для данного обследования);
- с помощью фото/видеосъемки, когда с помощью записываются фото/видеоматериалы, а затем выгружаются на сервер для последующей камеральной обработки с занесением данных в таблицы.

В данном проекте обследование проводилось учетчиками и с помощью фото/видеосъемки.

2.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти Краснодарского края и органов местного самоуправления Новотитаровского сельского поселения по организации дорожного движения

2.2.1. 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 муниципального образования, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципального образования;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территории муниципального образования.

2.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории Новотитаровского сельского поселения

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 городского 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 № 196-ФЗ «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 федеральные законы № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать

их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

С учетом действующего законодательства задачи деятельности по ОДД фактически распределены между уровнями управления следующим образом:

а) федеральный уровень:

- 1) разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
- 2) 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;
- 3) обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

- 1) 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;
- 2) 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:

- 1) 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;
- 2) 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 УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности муниципальных и региональных 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.).

2.2.1.2. 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 июня 2004 г. № 274 «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 муниципального образования, 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).

2.2.1.3. 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.

2.2.1.4. Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах

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 № 257-ФЗ «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 № 196-ФЗ «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» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 269-ст);

- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);

- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);

- ГОСТ Р 52606-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 296-ст);

- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

2.2.1.5. Ведение реестра парковок общего пользования на территории муниципального образования

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.

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

Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» 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 Новотитаровского сельского поселения фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. В Новотитаровском сельском поселении разработана и утверждена главой администрации муниципального образования «Дислокация дорожных знаков».

На момент разработки настоящей КСОДД дислокация дорожных знаков утратила свою актуальность и не подлежит применению, в связи с тем, что Министерством Транспорта РФ 17 марта 2015 года был выпущен Приказ № 43, который конкретизирует нормы ФЗ-196 «О безопасности дорожного движения» в части мероприятий по организации дорожного движения (ст.21 п.2). Указанный Приказ устанавливает перечень документов, регламентирующих мероприятия по организации дорожного движения. Такими документами являются КСОДД и ПОДД. Перечень является исчерпывающим. Таким образом, после утверждения разрабатываемой КСОДД, Администрации муниципального образования

необходимо выпустить нормативный акт, признающий документ «Дислокация дорожных знаков» утратившим силу.

Во исполнение Поручения Президента РФ № 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 Новотитаровского 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 Новотитаровского 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 Новотитаровского сельского поселения в соответствии с пунктом 2.2.1.5 настоящей КСОДД.

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

Деятельность в сфере организации дорожного движения основывается на исполнении требований следующих нормативных актов:

- Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;

-Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";

-Федеральный закон от 27.12.2002 №184-ФЗ "О техническом регулировании";

-Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

- Федеральный закон от 8.11.2007 №159-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта";

-Федеральный закон от 27.12.2002 №184-ФЗ "О техническом регулировании";

-Указ президента Российской Федерации от 15.06.1998 №711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения";

- Постановление Правительства Российской Федерации от 02.09.2009 №717 "О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса";

-Постановление Правительства Российской Федерации от 28.09.2009 №767 "О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации";

-Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2009 №860 "О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемые в границах полос отвода";

-Приказ Минтранса России от 05.05.2012 №137 "Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по предоставлению гражданам или юридическим лицам земельных участков в границах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения для размещения объектов дорожного сервиса";

-ГОСТ 25458-82 Опоры деревянные дорожных знаков;

-ГОСТ 25459-82 Опоры железобетонных дорожных знаков;

-ГОСТ 26804-2012 Ограждения дорожные металлические барьерного типа .

Технические условия.

-ГОСТ Р 56925-2016 Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерения неровностей оснований и покрытий;

-ГОСТ 30413-96 Дороги автомобильные. Метод определения коэффициента сцепления колеса

-ГОСТ 52575-2006 Дороги автомобильные общего пользования. Материалы для дорожной разметки. Технические требования.

-ГОСТ 52576-2006 Дороги автомобильные общего пользования. Материалы для дорожной разметки. Методы испытаний.

-ГОСТ 52577-2006 Методы определения параметров геометрических элементов автомобильных дорог;

-ГОСТ 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения.

Искусственные неровности.

-ГОСТ 33127-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация (с Поправкой);

-ГОСТ Р 51709-2001 Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки.

-ГОСТ 33220-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию

-ГОСТ Р 50971-2011 Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования.

Правила применения.

-ГОСТ 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные.

-ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

-ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования;

-ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;

-ГОСТ Р 52765-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация

-ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования;

-ГОСТ Р 52721-2007 Технические средства организации дорожного движения. Методы испытаний дорожных ограждений;

-ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог;

-ГОСТ Р 52607-2006 Ограждения дорожные удерживающие. Боковые для автомобилей;

-ГОСТ Р 52748-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения;

-ГОСТ Р 52044-2003 Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений;

-СП 34.13330.2012 "Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*";

-СП 42.13330.2011 "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений";

-СП 51.13330.2011 "Защита от шума".

Информационное обеспечение участников дорожного движения проводится путем размещения информации по организации дорожного движения (расписание работы общественного транспорта, график выполнения дорожных работ, планы по проектированию и строительству в сфере дорожного хозяйства) с помощью сетей интернет на официальном сайте Новотитаровского сельского поселения и на информационных стендах администрации.

2.4. 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 муниципального образования (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, поселений, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

2.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- 1) генеральный план муниципального образования;
- 2) схемы территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования муниципального образования устанавливает границы муниципального образования, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

2.4.1.1. Анализ Генерального плана Новотитаровского сельского поселения

Генеральный план Новотитаровского сельского поселения является основополагающим документом территориального планирования.

В соответствии с Решением № 287 - 28 / 3 от 15.09.2017 года "О внесении изменений в генеральный план Новотитаровского сельского поселения Динского района Краснодарского края", планируется строительство дороги в Новотитаровском сельском поселении "Западный обход".

За существующие границы населенных пунктов настоящим проектом приняты границы, обозначенные в базе данных государственного кадастрового учета Динского района на момент внесения изменений. Проектом внесения изменений предлагается дополнительно включить в границы станицы Новотитаровской земельные участки с кадастровыми номерами 23:07:0203000:1165 и 23:07:0203000:945 общей площадью 13,22 га.

В северной части ст. Новотитаровской, в мкр. «Северный» отображен проект планировки земельного участка, предназначенного для индивидуальной жилой застройки, разработанный МУП «Горкадастропроект».

В южной части ст. Новотитаровская изменена территория индивидуальной жилой застройки на территорию общественно – деловой зоны в границах земельных участков с кадастровыми номерами 23:07:0201181:26, 23:07:0201181:29, 23:07:0201181:33.

В хуторе Осечки, в восточной части, вдоль реки изменена территория земель сельскохозяйственного использования на территорию проектируемой индивидуальной жилой застройки на части земельных участков с кадастровыми номерами 23:07:0201002:1488 и 23:07:0203000:847.

Внесены изменения в части отображения границ горного отвода ООО «Пресс» в соответствии с кадастровыми границами земельных участков 23:07:0201024:54 и 23:07:0201024:68.

Архитектурно-планировочная организация территории

Пространственная структура поселения это четыре населенных пункта, расположенных на землях поселения вдоль водных объектов. В центральной части земель поселения, на берегах реки Понура расположена станция Новотитаровская – центр поселения. В западной части, на берегах балки Осечки, расположены х. Осечки и с. Примаки, а в восточной, вдоль р. Понура 2-я, - х. Карла Маркса.

В соответствии с генеральным планом планируется:

В балансе распределения земель Новотитаровского сельского поселения по категориям, за существующее положение земель населенных пунктов приняты границы, обозначенные в базе данных государственного кадастрового учета Динского района на момент проектирования. Общая площадь земель Новотитаровского сельского поселения принята с учетом границ, обозначенных в базе данных государственного кадастрового учета Динского района.

Проектом предусматривается изменение границ населенных пунктов в станции Новотитаровской и селе Примаки.

Проектной границей ст. Новотитаровской предусматривается:

- перевод земель сельскохозяйственного назначения в земли населенных пунктов земельных участков с кадастровый номерами: 23:07:0203000:396 , 23:07:0203000:383, 23:07:0203000:349, 23:07:0203000:901, 23:07:0203000:338 , 23:07:0203000:972, 23:07:0203000:971 для развития коммунально-складской, производственной и сельскохозяйственной зоны, общей площадью 29,28 га;

- уточнение по границам земельных участков, с исключением из границы населенного пункта земельного участка с кадастровым номером 23:07:0202000:552, общей площадью 0,76 га., а так же частей земельных участков с кадастровыми номерами 23:07:0202000:213, 23:07:0202000:82, 23:07:0202000:215, 23:07:0202000:169, 23:07:0202000:29, 23:07:0000000:265, общей площадью 5,71 га, и включением в границу населенного пункта частей земельных участков с кадастровыми номерами 23:07:0202000:168, 23:07:0203000:33, 23:07:0203000:27 общей площадью 11,86 га.

Кроме того проектом предусматривается перевод части земельного участка с кадастровым номером 23:34:0501000:190 из категории «земли сельскохозяйственного назначения» в «земли промышленности, транспорта, связи и иного специального назначения» под размещение площадки для игры в пейнтбол, площадью 0,3 га.

Проектной границей села Примаки предусматривается:

- перевод земель сельскохозяйственного назначения в земли населенных пунктов земельных участков с кадастровый номерами: 23:07:0203000:1075, 23:07:0203000:1076, 23:07:0203000:1077, 23:07:0203000:1082, 23:07:0203000:1079, 23:07:0203000:1080, 23:07:0203000:1081, 23:07:0203000:1078, 23:07:0203000:1084, 23:07:0203000:1088, 23:07:0203000:1086, 23:07:0203000:1087, 23:07:0203000:1085,

23:07:0203000:1083 в восточной части села для размещения ЛПХ, общей площадью 12,58 га.

- перевод земель сельскохозяйственного назначения в земли населенных пунктов в восточной части села для размещения земель сельскохозяйственного использования, площадью 0,97 га.

В балансе распределения земель Новотитаровского сельского поселения по категориям, за существующее положение земель населенных пунктов приняты границы, обозначенные в базе данных государственного кадастрового учета Динского района на момент проектирования.

Далее в таблице приводится проектный баланс земель по категориям в процентном соотношении, в сравнении с существующим положением.

Таблица 19- Баланс территории поселения

Категория земель	Площадь земель			
	Современное состояние, га	%	Проектное решение, га	%
1	2	3	4	5
Общая площадь земель Новотитаровского поселения в установленных границах, в т.ч.	23397,72	100,00	23397,72	100,00
1. Земли населенных пунктов всего, в т.ч.	3601,19	15,39	3614,41	15,43
ст. Новотитаровская	2621,94	11,21	2621,94+13,22= 2635,023	11,26
с. Примаки	148,42	0,64	148,42	0,63
х. Осечки	286,72	1,22	286,72	1,22
х. Карла Маркса	544,11	2,32	544,11	2,32
2. Земли сельскохозяйственного назначения, в т.ч.	18726,70	80,03	18713,48	79,98
памятник природы «Лесопарк «Юбилейный»	33,20		33,20	
3. Земли промышленности, транспорта, энергетики, связи и иного специального назначения	636,52	2,73	636,52	2,73
4. Земли водного фонда	433,31	1,85	433,31	1,85

Таблица 20- Функциональное зонирование

№ пп	Место расположения территории, кадастровый номер	Наименование функционального назначения (территории, объекта) в утвержденном генеральном плане 2009	Наименование измененного функционального назначения (территории, объекта)
------	--	---	---

		года	во внесении изменений в генеральный план, 2017 год
ст. Новотитаровская			
1	23:07:0203000:396 северо-западная часть ст.Новотитаровской	земли сельскохозяйственного назначения	производственная зона (проектируемая коммунально-складская территория)
2	23:07:0203000:383 северо-западная часть ст.Новотитаровской	земли сельскохозяйственного назначения	производственная зона (проектируемая коммунально-складская территория)
3	23:07:0203000:349 северо-западная часть ст.Новотитаровской	земли сельскохозяйственного назначения	производственная зона (проектируемая коммунально-складская территория)
4	23:07:0203000:901 северо-западная часть ст.Новотитаровской	земли сельскохозяйственного назначения	производственная зона (проектируемая коммунально-складская территория)
5	23:07:0203000:338 северная часть ст.Новотитаровской	земли сельскохозяйственного назначения	земли сельскохозяйственного использования
	23:07:0203000:972 северо-западная часть ст. Новотитаровской	земли сельскохозяйственного назначения	проектируемая производственная зона
	23:07:0203000:971 северо-западная часть ст. Новотитаровской	земли сельскохозяйственного назначения	проектируемая производственная зона
6	угол ул. Широкая ул. Степная	общественно-деловая зона	зеленые насаждения санитарно-защитного назначения
7	часть земельного участка 23:07:0201252:10 вдоль ул. Северная	земли сельскохозяйственного использования	резерв жилой зоны
8	часть земельного участка 23:07:0201252:10 вдоль ул. Северная	земли сельскохозяйственного использования	зеленые насаждения санитарно-защитного назначения
9	вдоль ул. Северная	земли сельскохозяйственного использования	резерв жилой зоны
10	вдоль ул. Северная	земли сельскохозяйственного использования	проектируемая жилая зона

11	угол ул. Нахимова ул. Тимирязева	зеленые насаждения санитарно-защитного назначения	жилая зона
12	вдоль ул. Заречная, между ул. Широкая и ул. Подгорная	проектируемая жилая зона	зона рекреационного использования
с. Примаки			
13	территория, включаемая в границу х.Примаки с западной стороны, номера земельных участков: 23:07:0203000:1076; 23:07:0203000:1077; 23:07:0203000:1082; 23:07:0203000:1079; 23:07:0203000:1080; 23:07:0203000:1081; 23:07:0203000:1078; 23:07:0203000:1084; 23:07:0203000:1088; 23:07:0203000:1086; 23:07:0203000:1087; 23:07:0203000:1083; 23:07:0203000:1075; 23:07:0203000:1085.	земли сельскохозяйственного назначения	проектируемое личное подсобное хозяйство
14	территория, включаемая в границу х. Примаки с западной стороны, номера земельных участков: 23:07:0203000:1083; 23:07:0203000:1075.	земли сельскохозяйственного назначения	земли сельскохозяйственного использования
15	территория, включаемая в границу х.Примаки с западной стороны	земли сельскохозяйственного назначения	земли сельскохозяйственного использования
х. Карла Маркса			
16	в северной части х.Карла Маркса вдоль автодороги «Магистраль "Дон" – ст.Новотитаровская»,	зона проектируемой жилой застройки	земли сельскохозяйственного использования

В существующих границах населённого пункта ст. Новотитаровской в северной части на землях сельскохозяйственного использования, вдоль улицы Северной, предусматривается территория проектируемой индивидуальной жилой застройки на расчетный срок. Так же для развития жилой зоны использованы территориальные резервы в северной части станицы.

На пересечении улиц Лермонтова и Заречная предусматривается рекреационная зона для размещения зеленых насаждений общего пользования.

Помимо вышеуказанных изменений, выполнены уточнения функционального назначения и границ земельных участков на основании актуализированной базы данных государственного кадастрового учета Динского района по состоянию на момент проектирования.

Настоящим проектом внесения изменений предлагается дополнительно включить в границы станицы Новотитаровской земельные участки с кадастровыми номерами 23:07:0203000:1165 и 23:07:0203000:945 под промышленные объекты и производства III класса общей площадью 13,22 га.

В южной части ст. Новотитаровская изменена территория индивидуальной жилой застройки на территорию общественно – деловой зоны в границах земельных участков с кадастровыми номерами 23:07:0201181:26, 23:07:0201181:29, 23:07:0201181:33.

За существующие границы населенных пунктов настоящим проектом приняты границы, обозначенные в базе данных государственного кадастрового учета Динского района на момент внесения изменений.

В общей сложности в границу станицы Новотитаровской включаются земельные участки площадью 13,22 га.

2.4.1.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) видами документации по планировке территории являются:

- 1) проект планировки территории;
- 2) 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 Новотитаровском сельском поселении отсутствуют.

2.4.1.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся муниципального образования Новотитаровского 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 июня 2014 года № 172-ФЗ «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 ноября 2008 г. № 1734-р с редакцией от 11 июня 2014 года № 1032-р).

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 ноября 2008 года № 1662-р) – 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.

На уровне муниципального образования Новотитаровского сельского поселения действуют программы:

- программа транспортной инфраструктуры на 2016-2030 годы;
- программа социальной инфраструктуры на 2017-2030 годы.

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

1.5.1. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов.

Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Новотитаровское сельское поселение расположено в южной части муниципального образования Динской район, в 12 км от краевого центра г. Краснодара.

По территории поселения проходят автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения "г. Краснодар – г. Ейск", "ст-ца Калининская - ст-ца Новотитаровская", "п. Колосистый - х. Копанской - ст-ца Новотитаровская", "а/д "Дон" - ст-ца Новотитаровская", в центральной части поселения, в меридиональном направлении, пролегает железнодорожная магистраль "Краснодар – Тимашевская".

Преимущество поселению создает близость к г. Краснодар и курортам Краснодарского края.

Транспортная инфраструктура Новотитаровского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Динского района Краснодарского края. В территорию муниципального образования входят 99 улиц и уличные дороги, используемых для транспортного сообщения населения, общая протяженность которых составляет 114,11 километров.

Сеть внутрипоселковых автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки.

Таблица 21 – Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения Новотитаровского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Категория автомобильной дороги	Протяженность, м	Кол-во полос	Покрытие	Протяженность тротуара, м	Наличие освещения
ст. Новотитаровская							
1	Ул. 8 Марта	5	1600	1	Гравий		имеется
2	Ул. 50 лет Победы	5	700	1	Грунт		имеется
3	Ул. Айвазовского	5	450	1	Грунт		имеется
4	Ул. Аэродромная	5	600	1	Грунт		имеется
5	Ул. Броварца	5	700	1	Гравий		имеется
6	Ул. Военных Авиаторов	5	700	1	Грунт		имеется
7	Ул. Восточная	5	1800	1	Гравий, асфальт	1800	имеется
8	Ул. Выгонная	5	6290	1	Гравий, асфальт, грунт	2500	имеется
9	Ул. Гоголя	5	1500	1	Гравий, асфальт		имеется
10	Ул. Горького	5	450	1	Грунт		имеется
11	Ул. Гражданкина	5	450	1	Гравий		имеется
12	Ул. Грибоедова	5	450	1	Грунт		имеется
13	Ул. Дзержинского	5	1000	1	Гравий, асфальт		имеется
14	Ул. Дорошенкова	5	450	1	Грунт		имеется
15	Ул. Ейское Шоссе	5	800	1	Гравий		имеется
16	Ул. Есенина	5	450	1	Грунт		имеется
17	Ул. Жукова	5	450	1	Грунт		имеется
18	Ул. Западная	5	300	1	Грунт		имеется
19	Ул. Заречная	5	5000		Гравий, асфальт	800	имеется
20	Ул. Интернациональная	5	500	1	Гравий		имеется

21	Ул. Казачья	5	600	1	Гравий		имеется
22	Ул. Калинина	5	1200	1	Гравий, асфальт	800	имеется
23	Ул. Кирова	5	1800	1	Гравий		имеется
24	Ул. Кислицина	5	300	1	Гравий		имеется
25	Ул. Коммунаров	5	3500	1	Гравий, асфальт	1200	имеется
26	Ул. Королева	5	600	1	Гравий		имеется
27	Ул. Крайняя	4	1300	2	Асфальт	1300	имеется
28	Ул. Красноармейская	5 4	1850	2	Гравий, асфальт	1850	имеется
29	Ул. Краснодарская	5 4	2200	2	Гравий, асфальт	400	имеется
30	Ул. Крупской	5	1400	1	Гравий		имеется
31	Ул. Кубанская	5	300	1	Гравий		имеется
32	Ул. Кузнечная	5	1100	1	Гравий		имеется
33	Ул. Кутузова	5	900	1	Гравий		имеется
34	Ул. Левоневского	4 5	2000	2	Гравий, асфальт	400	имеется
35	Ул. Ленина	5 4	930	2	Гравий, асфальт	930	имеется
36	Ул. Лермонтова	5	460	1	Грунт, гравий		имеется
37	Ул. Ломоносова	5	700	1	Гравий		имеется
38	Ул. Луговая	5	400	1	Гравий		имеется
39	Ул. Луначарского	5 4	7150	1 2	Грунт, гравий, асфальт		имеется
40	Ул. Мира	4	400	2	Асфальт		имеется
41	Ул. Набережная	5	2000	1	Гравий, грунт		имеется
42	Ул. Нахимова	5	300	1	Грунт		имеется
43	Ул. Невского	5	450	1	Грунт		имеется
44	Ул. Октябрьская	5	4900	1	Гравий, асфальт	4900	имеется

45	Пер. Геологов	5	100	1	Гравий		имеется
46	Пер. Заречный	5	400	1	Грунт		имеется
47	Пер. Кислицина	5	70	1	Гравий		имеется
48	Пер. Коккинаки	5	300	1	Гравий		имеется
49	Пер. Кочубея	5	110	1	Гравий		имеется
50	Пер. Кутузова	5	250	1	Гравий		имеется
51	Пер. Ленина	5	600	1	Гравий		имеется
52	Пер. Малый	5	200	1	Гравий		имеется
53	Пер. Мира	5	150	1	Гравий		имеется
54	Пер. Молодежный	5	400	1	Асфальт		имеется
55	Пер. Новотитаровский	5	400	1	Гравий, асфальт		имеется
56	Пер. Прямой	5	250	1	Гравий		имеется
57	Пер. Светлый	5	100	1	Асфальт		имеется
58	Пер. Таманский	5	250	1	Грунт		имеется
59	Пер. Тельмана	5	150	1	Грунт		имеется
60	Пер. Трудовой	5	250	1	Гравий		имеется
61	Пер. Чкалова	5	300	1	Грунт		имеется
62	Пер. Южный	5	150	1	Грунт		имеется
63	Ул. Первомайская 1	5	450	1	Грунт		имеется
64	Ул. Первомайская	5	1100	1	Гравий		имеется
65	Ул. Подгорная	5	700	1	Гравий		имеется
66	Ул. Почтовая	5	1900	1	Гравий, асфальт	200	имеется
67	Ул. Привокзальная	5	1800	1	Гравий, асфальт		имеется
68	Ул. Прогонная	5	1600	1	Гравий		имеется
69	Ул. Продольная	5	1700	1	Асфальт	1700	имеется
70	Ул. Пролетарская	5	1100	1	Гравий		имеется
71	Ул. Пушкина	5	400	1	Грунт		имеется
72	Ул. Революционная	5	2100	1	Грунт, гравий		имеется
73	Ул. Розы	5	1500	1	Гравий, асфальт		имеется

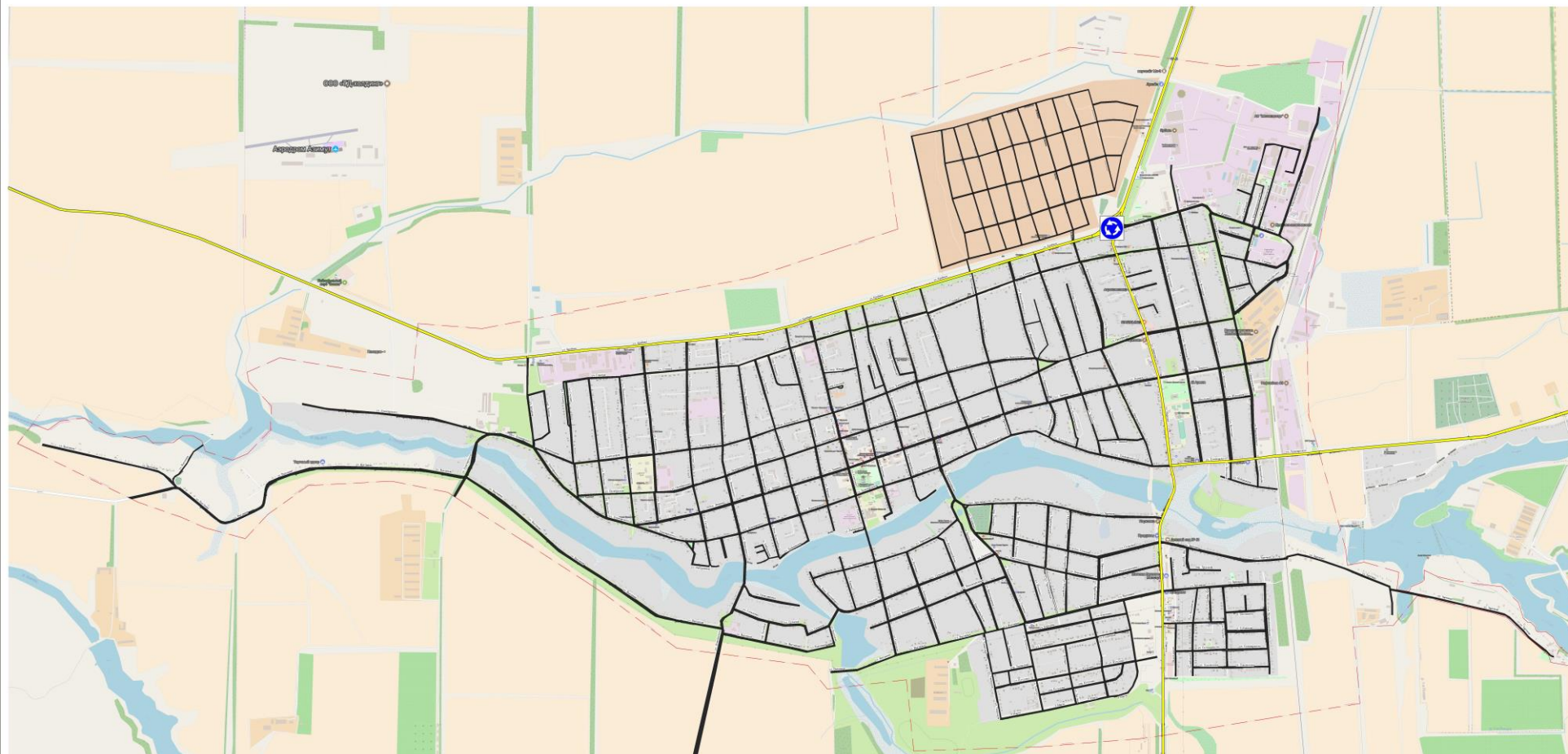
	Люксембург						
74	Ул. Российская	5	500	1	Гравий		имеется
75	Ул. Свободная	5	1100	1	Асфальт грунт		имеется
76	Ул. Северная	5	800	1	Грунт		имеется
77	Ул. Сельская	5	300	1	Асфальт	1000	имеется
78	Ул. Советская	5	2100	1	Гравий асфальт		имеется
79	Ул. Солидарности	5	700	1	Гравий		имеется
80	Ул. Солнечная	5	600	1	Гравий		имеется
81	Ул. Станичная	5	500	1	Грунт		имеется
82	Ул. Степная	5	4950	1	Гравий Асфальт грунт		имеется
83	Ул. Суворова	5	250	1	Грунт		имеется
84	Ул. Таманская	5	600	1	Гравий		имеется
85	Ул. Тельмана	5	750	1	Гравий асфальт	750	имеется
86	Ул. Тимирязева	5	300	1	Грунт		имеется
87	Ул. Толстого	5	600	1	Гравий		имеется
88	Ул. Тургенева	5	450	1	Грунт		имеется
89	Ул. Черноморская	5	700	1	Грунт		имеется
90	Ул. Чехова	5	100	1	Грунт		имеется
91	Ул. Чкалова	5	750	1	Грунт		имеется
92	Ул. Шевченко	5	850	1	Гравий грунт		имеется
93	Ул. Школьная	5	400	1	Асфальт		имеется
94	Ул. Ф. Энгельса	5	1300	1	Гравий	1300	имеется
х. Карла Маркса							
95	Ул. Белевцы	5	750	1	Грунт, гравий		имеется

96	Ул. Северная	5	1900	1	Грунт		имеется
97	Ул. Южная	5	6500	1	Гравий, асфальт	6500	имеется
с. Примаки							
98	с. Примаки	5	2000	1	Гравий		имеется
х. Осечки							
99	х. Осечки	5	1500	1	Гравий		имеется

Таблица 22 – Перечень автомобильных дорог регионального значения, проходящих по территории
Новотитаровского сельского поселения

№ п/п	Наименование дороги	Протяженность, км	Техническая категория	Привязка		Протяженность , км
				начало, км+	конец, км+	
1	г. Краснодар - г.Ейск (ул.Широкая)	20,942	I	8+120	10+284	2,164
			II	10+284	29+062	18,778
2	ст-ца Калининская - ст-ца Новотитаровская	21,240	III	24+234	45+474	21,240
3	п.Колосистый - х.Копанской - ст-ца Новотитаровская	17,993	IV	16+650	34+643	17,993
4	Магистраль "Дон" - ст-ца Новотитаровская	15,084	III	0+070	15+154	15,084

Рис. 15 - Региональные и местные дороги ст. Новотитаровская



Условные обозначения



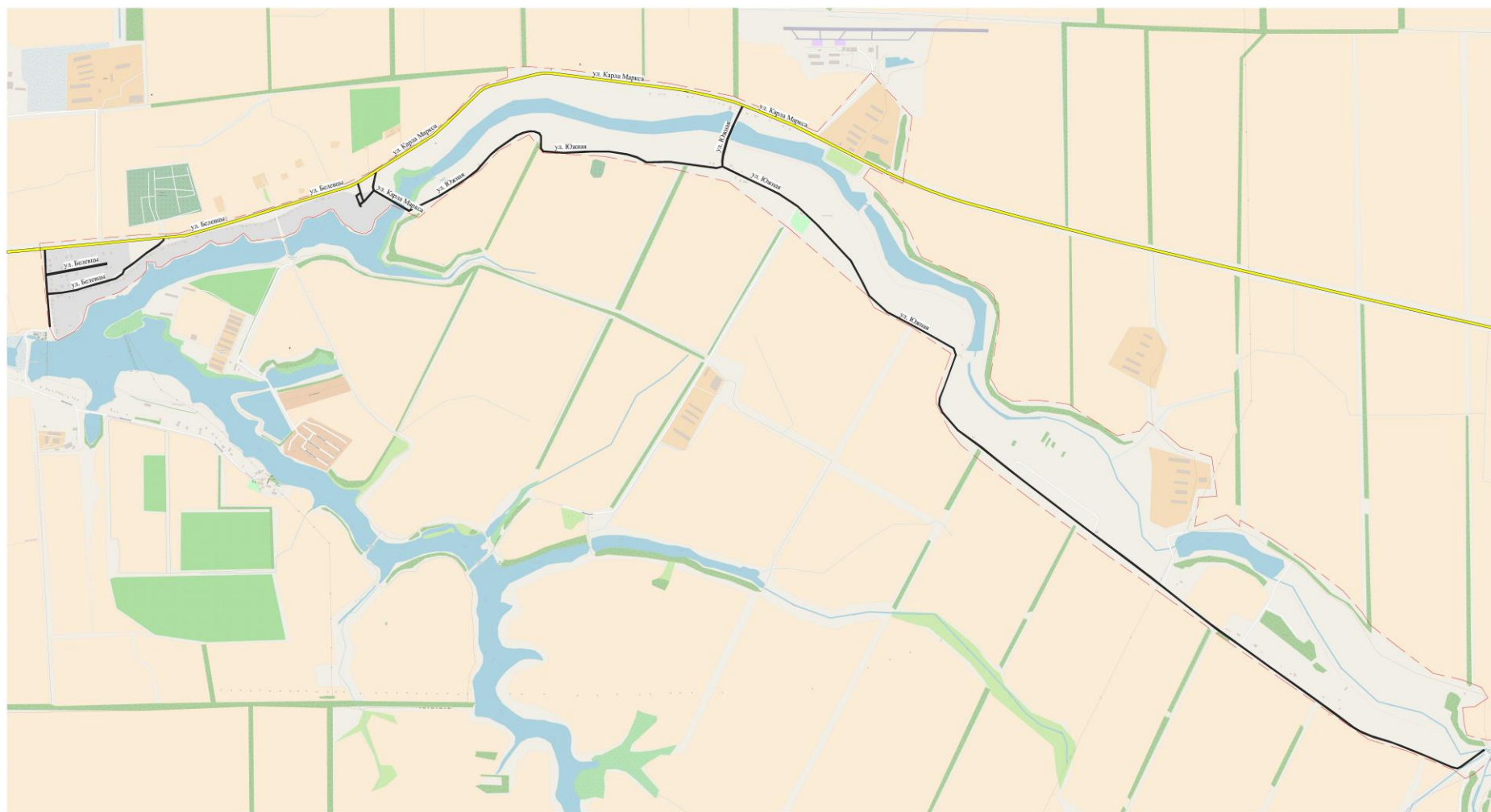
-  Автомобильная дорога местного значения
-  Автомобильная дорога регионального значения

Рис. 16 - Региональные и местные дороги х. Карла Маркса



Условные обозначения



-  Автомобильная дорога местного значения
-  Автомобильная дорога регионального значения

Рис. 17 - Региональные и местные дороги х. Осечки и с. Примачи



Улично-дорожная сеть Новотитаровского сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

Главными улицами в станице Новотитаровской являются:

- ул. Широкая;
- ул. Ленина;
- ул. Краснодарская;
- ул. Крайняя;
- ул. Луначарского;
- ул. Советская.

Главной улицей в х. Карла Маркса является улица Белевцы.

На территории поселения так же располагается один однопутный железнодорожный переезд по ул. Луначарского: со шлагбаумом, оборудованный сигнальными столбиками, светофором с проблесковым мигающим маячком

На пересечении ул. Крайняя и ул. Широкая организовано круговое движение.

2.5.2. Транспортно-эксплуатационные характеристики

При оценке практической пропускной способности конкретных дорожных условиях рекомендуется использовать уравнение

$$P = \beta P_{\max}, \quad (1)$$

где β - итоговый коэффициент снижения пропускной способности, равный произведению частных коэффициентов;

P_{\max} — максимальная практическая пропускная способность, легковых авт./ч . При расчетах пропускной способности следует исходить из величины максимальной практической пропускной способности P_{\max} , приведенной ниже в таблице 23.

Таблица 23- Величины максимальной практической пропускной способности P_{\max}

Автомобильные дороги	P_{\max} , авт./ч
Двухполосные	3600 в оба направления
Трехполосные	4000 в оба направления
Четырех полосные: без разделительной полосы	2100 по одной полосе
с разделительной полосой	2200 по одной полосе
Шестиполосные: без разделительной полосы	2200 по одной полосе
с разделительной полосой	2300 по одной полосе
Автомобильные магистрали, имеющие восемь полос	2300 по одной полосе

Максимальная практическая пропускная способность P_{\max} устанавливается на эталонном участке при благоприятных погодно-климатических условиях и транспортном потоке, состоящем только из легковых автомобилей.

Снижение максимальной пропускной способности происходит в результате влияния различных факторов, отражение их влияния отражается в β - итоговом коэффициенте снижения пропускной способности.

Для определения пропускной способности автомобильных дорог в городских условиях коэффициент β определяется по формуле:

$$\beta = n f_b f_{гр} f_i f_p f_{авт} f_{тер} f_R f_v$$

где n - количество полос движения в одном направлении;

f_b — коэффициент, учитывающий ширину полосы движения;

$f_{гр}$ — коэффициент, учитывающий долю грузовых автомобилей в потоке;

f_i — коэффициент, учитывающий продольные уклоны;

f_p — коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые паркующимися транспортными средствами;

$f_{авт}$ — коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые автобусами;

$f_{тер}$ — коэффициент, учитывающий тип территории;

f_R — коэффициент, учитывающий радиусы кривой в плане;

f_v — коэффициент, учитывающий ограничение скорости.

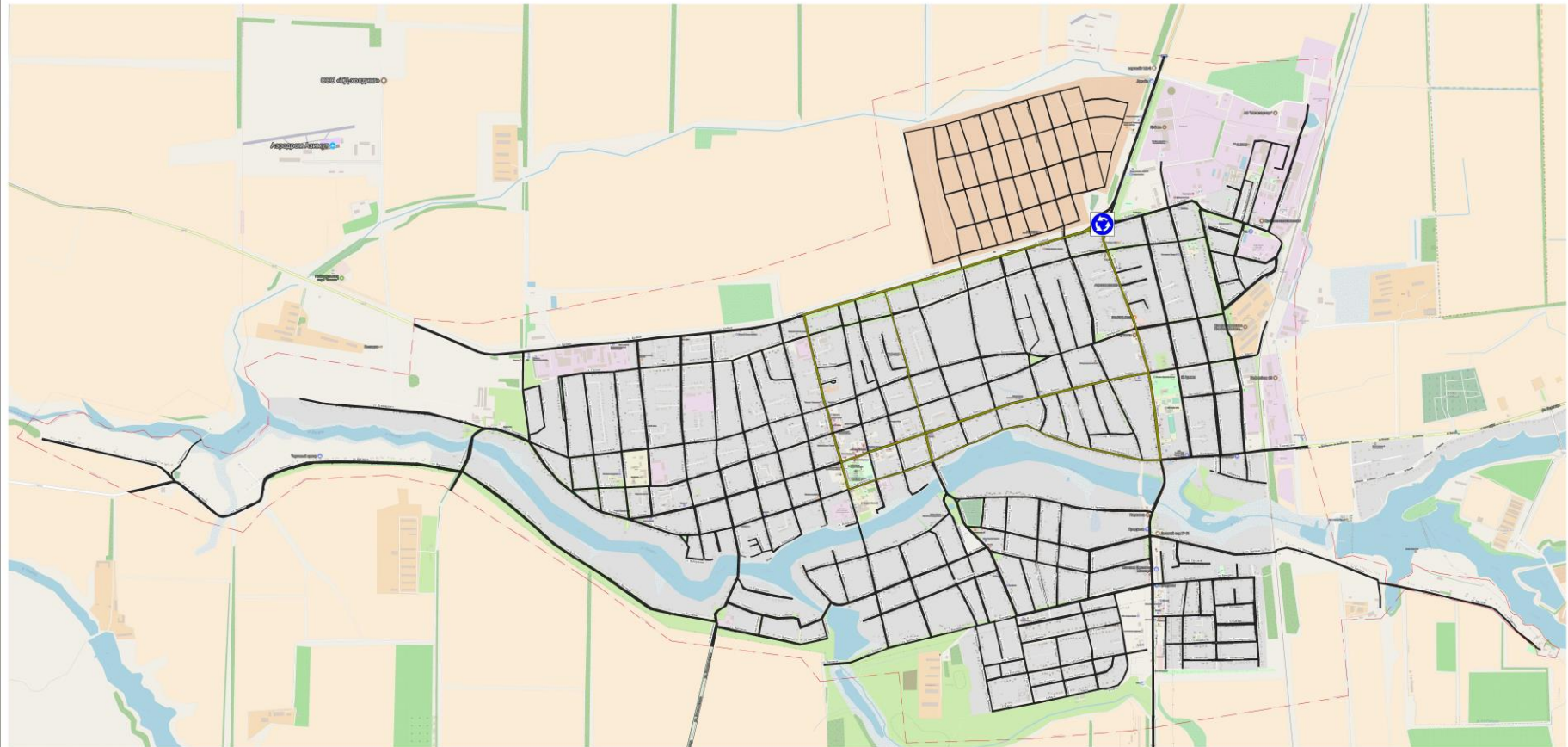
Анализируя схему расположения дорог и распределения интенсивности транспортных потоков можно выделить следующие опорная транспортная сеть в Новотитаровском сельском поселении: ул. Широкая, ул. Ленина, ул. Краснодарская, ул. Крайняя, ул. Луначарского и ул. Советская. А так же ул. Белевцы в х. Карла Маркса.

Характеристики дорожного движения для вышеуказанной опорной транспортной сети приведены в таблице 24.


Таблица 24 - Параметры дорожного движения опорной транспортной сети Новотитаровского сельского поселения

№	Наименование улицы	P_{\max}	n	f_b	$f_{\text{тер}}$	f_i	f_p	$f_{\text{авт}}$	$f_{\text{гр}}$	F_R	F_v	P
ст. Новотитаровская												
1	ул. Широкая	4000	3	0,9	1,0	1,0	1,0	0,99	0,9	1,0	1,0	3207
2	ул. Ленина	3600	2	0,93	0,9	1,0	0,95	1,0	0,9	1,0	1,0	2576
3	Ул. Краснодарская	3600	2	0,9	0,9	0,95	0,9	0,95	0,9	1,0	0,9	1918
4	ул. Крайняя	3600	2	0,85	0,9	1,0	1,0	0,9	0,9	1,0	0,95	2119
5	Ул. Луначарского	3600	2	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,85	1,0	0,95	2354
6	Ул. Советская	3600	2	0,85	0,85	0,97	0,95	0,9	0,9	1,0	1,0	1941
х. Карла Маркса												
7	Ул. Белевцы	3600	2	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	0,85	1,0	0,95	2354

Рис. 18 - Опорная транспортная сеть ст. Новотитаровская



Условные обозначения

 Опорная транспортная сеть

 Круговое движение

Рис. 19 - Опорная транспортная сеть х. Карла Маркса



Условные обозначения

Опорная транспортная сеть

2.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Новотитаровского сельского поселения и описании 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.

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

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

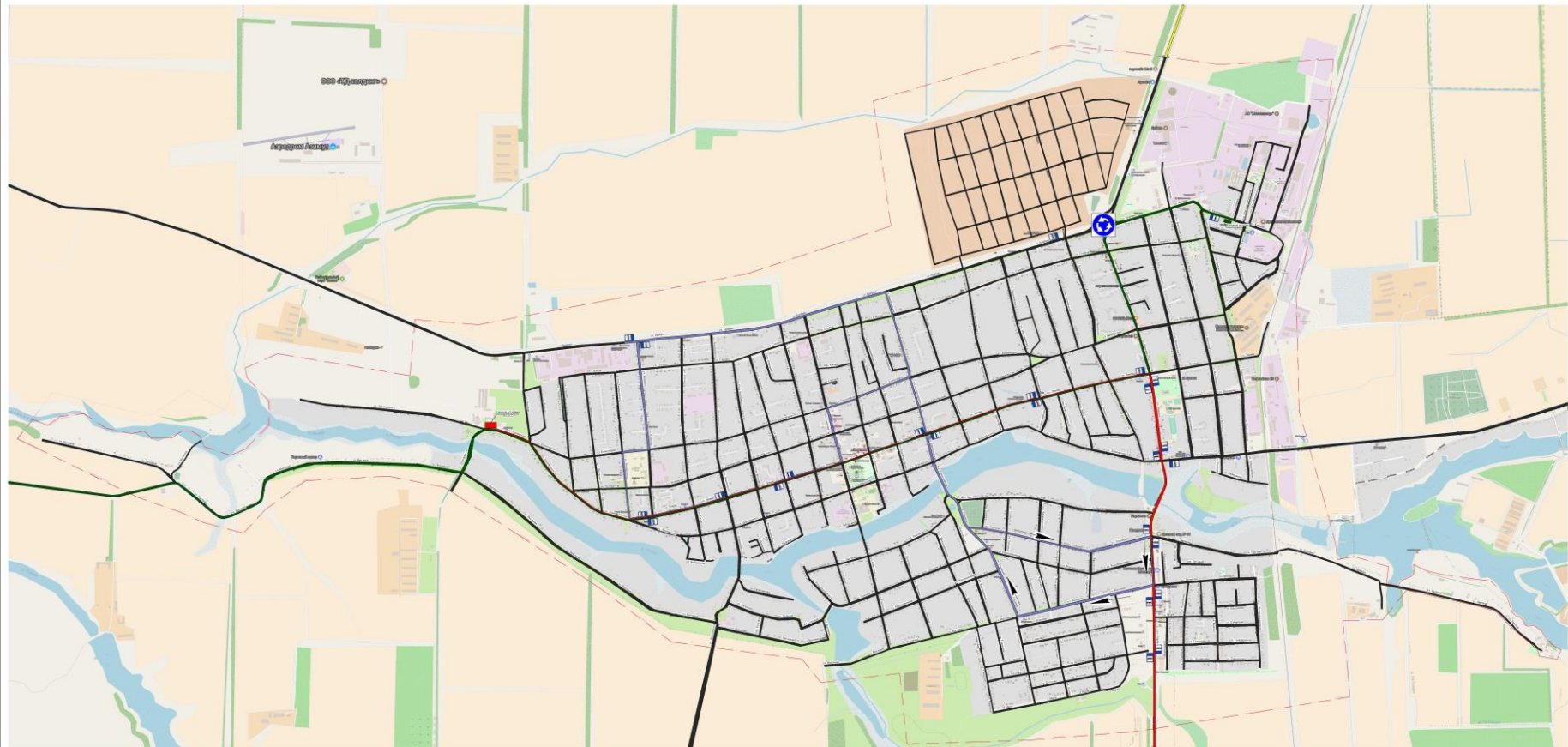
Общественный транспорт

На территории Новотитаровского сельского поселения по ул. Луначарского в районе Кирпичного завода стоит общественный транспорт. Основные характеристики по маршрутам общественного транспорта Новотитаровского сельского поселения показаны в таблице 25.

Таблица 25

№ маршрута	Наименование маршрута	Протяженность маршрута, м	Вместимость подвижного состава	Коэффициент наполняемости подвижного состава	Суточные пассажиропотоки
120	Краснодар-Новотитаровская	27	17	50	200
121	Краснодар-Осечки	36	17	50	220
123А	Новотитаровская-Динская	28	17	50	150
223	Новотитаровская-Динская	30	17	50	170
224	Новотитаровская-Примаки	15	17	50	100

Рис. 20 - Движение общественного транспорта, расположение остановок в ст. Новотитаровская



Условные обозначения



Остановка



Движение маршрута №224



Движение маршрута №120,223



Движение маршрута №16

Велосипедный транспорт

Перемещение жителей Новотитаровского сельского поселения на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории муниципального образования нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

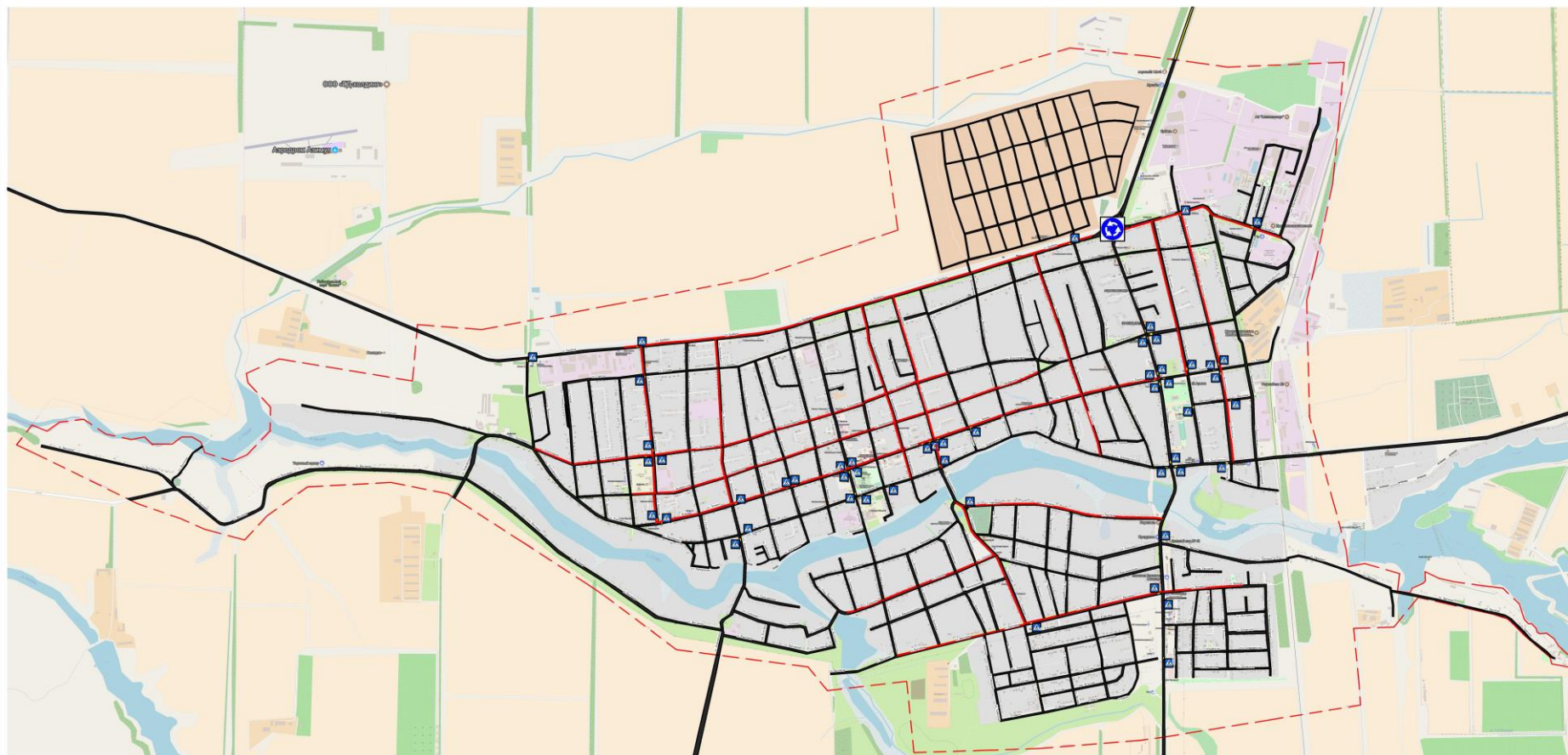
Пешеходный ход

На территории Новотитаровского сельского поселения имеются тротуары. Перечень тротуаров отображен в таблице 26.



Таблица 26

Тротуары	Площадь (м²)	Протяженность (м)
ст. Новотитаровская		
ул. Восточная	2160	1800
ул. Выгонная	3000	2500
ул. Заречная	800	800
ул. Калинина	800	800
ул. Коммунаров	1200	1200
ул. Крайняя	1560	1300
ул. Красноармейская	2220	1850
ул. Краснодарская	400	400
ул. Левоневского	400	400
ул. Ленина	930	930
ул. Октябрьская	4900	4900
ул. Почтовая	200	200
ул. Продольная	2040	1700
ул. Сельская	1000	1000
ул. Тельмана	900	750
ул. Ф. Энгельса	1300	1300

Рис. 21 - Пешеходное движение в ст. Новотитаровская



Условные обозначения

-  Пешеходный переход
-  Тротуар/пешеходная дорожка

Грузовой транспорт

Грузовой транспорт представлен автомобильным и железнодорожным транспортом. По территории муниципального образования проходит участок железной дороги "Краснодар – Тимашевская".

2.7. Анализ параметров дорожного движения, а так же параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

2.7.1. Параметры движения

Основным параметром, характеризующим дорожное движение является интенсивность движения данный параметр был получен по вышеуказанной методике в п.п. 2.1.1.

Интенсивность движения N: Количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в Новотитаровском сельском поселении.

Таблица 27 - Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	84,9
Общественный (автобусный)	1,87
Малый грузовой	6,68
Средний грузовой	1,24
Большой грузовой	5,36

Состав движения: Качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

В Новотитаровском сельском поселении действует ограничение максимальной скорости движения до 40 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи учебных заведений (школа №29, №34, №35, №9) и Детских садов (№11, №14, №16, №59, №61, №63). По улицам муниципального образования разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

Плотность движения

Плотность движения q: Число автомобилей на 1 км дороги.

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq, \quad (3)$$

где N- интенсивность движения, авт./ч;

V - скорость, км/ч;

q - плотность потока, авт./км.

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

$$z = N/P, \quad (4)$$

где N- интенсивность движения, авт./ч;

P - практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

Таблица 28 - Исходные данные для расчета загрузки

№	Наименование улицы	P	N	z	q
ст. Новотитаровская					
1	ул. Широкая	3207	395	0,12	7,9
2	ул. Ленина	2576	160	0,06	3,2
3	ул. Краснодарская	1918	135	0,07	2,7
4	ул. Крайняя	2119	140	0,06	2,8
5	ул. Луначарского	2354	142	0,06	2,85
6	ул. Советская	1941	117	0,06	2,35
х. Карла Маркса					
7	Ул. Белевцы	2354	135	0,05	2,7

При коэффициенте загрузки $z < 0,2$ - уровень обслуживания движения соответствует категории А. Для категории А характерно движение автомобилей в свободных условиях, без взаимодействия. При этом наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы. Экономическая эффективность дороги низкая.

При коэффициенте загрузки $0,2 \leq z \leq 0,452$ - уровень обслуживания движения соответствует категории В. Для категории В характерно движение автомобилей группами при совершении большого количества обгонов. Эмоциональная нагрузка водителей нормальная. Удобство работы – мало удобно. Эмоциональная эффективность работы – малоэффективная.

2.7.2. Параметры движения маршрутного транспорта

Новотитаровское сельское поселение – транспортный узел, имеющий развитые пути сообщения и обеспечивающий связь со многими регионами края. Территорию поселения пересекает железнодорожная магистраль общегосударственного значения, по которой осуществляются пассажирские и грузовые перевозки из различных регионов страны через г. Краснодар к важнейшему порту на Черноморском побережье г. Новороссийску, к Керченскому проливу, к Туапсе, Сочи, в Абхазию. Имеется железнодорожная станция.

Транспортная отрасль охватывает все виды деятельности, связанные с перевозками грузов и пассажиров, выполняемые транспортными предприятиями всех форм собственности и организационно – правовых форм, подсобными подразделениями предприятий, отнесенных к другим отраслям, домашними хозяйствами в части оказания платных услуг.

Перевозку пассажиров осуществляют маршрутное такси ГАЗ – 322132 и ГАЗ – 322173. Вместимость - 13 мест. По территории поселения ходят маршруты:

- №120 - Краснодар-Новотитаровская
- №121 - Краснодар-Осечки
- №223 А - Новотитаровская-Динская
- №224 - Новотитаровская-Примаки

Схема движения маршрутов см. рисунок 20.

2.7.3. Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований.

На первом этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть

Анализ полученной информации позволит оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 9440 машино-мест.

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами присутствуют, но не везде. Можно выделить лишь несколько парковочных зон оборудованных в заездных карманах, данного количества почти достаточно при учете существующей нагрузке на УДС СП. У объектов притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки, которые позволяют удовлетворить существующие потребности жителей сельского поселения.

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов. Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

По результатам натурных обследований выявлено достаточное количество машино-мест в дворовых территориях многоквартирных жилых домов Новотитаровского сельского поселения. 70 % данного парковочного пространства организовано должным образом и не носит хаотичный характер. Требуется

приведение к нормативному состоянию каждого машино-места размещенного на дворовых территориях с целью создания удобного проезда или автомобильной стоянки.

В Новотитаровском сельском поселении большая часть территории занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 1-2 машино-места, выявлено, что общее количество парковочных машино мест на территории частных домовладений.

Выявлена высокая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств. Дефицит парковочного пространства отсутствует.

Самостоятельное устройство парковок может повлечь за собой затруднение выезда с дворовой территории, нарушение правил парковки, нерегламентированное использование участков может стать причиной нарушения границ линий отвода различных видов коммуникаций (газопроводы, водопроводы, линии электропередач и т.д.), автомобили, припаркованные на самостоятельно устроенных парковках, могут мешать движению пешеходов и велосипедистов. Парковка на газонах влечет за собой распространение грязи по улично-дорожной сети города, что негативно складывается на здоровье жителей, также необустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, так и самих автомобилей.

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

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- для сокращения заторов на дорогах и повышения качества пространства чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного автомобилепользования;
- платная парковка не будет пользоваться спросом (в том числе многоуровневые паркинги).

В результате исследования парковочного пространства Новотитаровского сельского поселения и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест массового скопления людей;
- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей, как в центре сельсовета, так и в спальных районах;
- слабый контроль существующего парковочного пространства;

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- увеличение числа парковочных мест во дворах;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;

- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;

а)задействие различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;

б)борьба с самозахватами парковочных мест во дворах;

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе Новотитаровского сельского поселения.

Инвентаризация парковочной сети и приведение её к текущим реалиям:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);

- установка запретов парковки перед/после перекрёстков для увеличения пропускной способности перекрёстков;

- избавление от лишних запретов парковки, а также от самозахватов УДС;

- использование жёлтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;

- искоренение любой парковки на тротуаре, остановках ОТ и перед пешеходными переходами посредством частых рейдов ГИБДД.

2.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Грузовой транспорт представлен автомобильным и железнодорожным транспортом.

Среднесуточный грузопоток (потребный) по железной дороге оценочно составляет – 3000 тон.

Годовой грузопоток (потребный) по железной дороге оценочно составляет - 1,100 млн. тон.

Годовой грузопоток (максимально возможный) до 5 млн. тон.

Таким образом, железная дорога используется на 60% от своих максимальных возможностей, что на сегодняшний день удовлетворяет потребный спрос в грузообороте и имеет потенциал к дальнейшему увеличению грузооборота.

Доставка грузов к остальным объектам в Новотитаровском сельском поселении осуществляется автомобильным транспортом по дорогам общего пользования без задержек в движении на территории СП. Подъездные дороги к поселению имеют II, III и IV категорию, это обеспечивает приведенную пропускную способность до 2000 и более автомобилей в сутки.

2.9. 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 Новотитаровского сельского поселения преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании 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, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта. Однако существует ряд факторов, которые снижают безопасность дорожного движения:

- Автомобильные дороги «ул. Ленина, ул. Крайняя, ул. Луначарского и ул. Широкая» имеют достаточную длину для набора высоких скоростей движения на всей ее протяженности, что, при условии отсутствия средств предупреждения данного явления вызывает систематическое нарушение установленного скоростного режима провоцируя при этом ДТП.

Необходимо отметить, что скорость удара в значительной степени определяет последствия ДТП. В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 г. была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40 км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 %.

На территории Новотитаровского СП размещены 3 работающих светофорных объекта. Данные светофорные объекты располагаются на:

- Пересечение улиц Широкая и Луначарского;
- Пересечение улиц Широкая и Ленина;
- Пересечение улиц Ленина и Советская.

На пересечении улиц Широкая и Луначарского работает в три фазы.

1. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Широкая со стороны Краснодара с поворотами направо и налево длительность 105 секунд.
2. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Широкая со стороны Ейска с поворотом направо 105 секунд и с поворотом налево еще длительность 15 секунд. При этом встречное направление стоит.
3. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского с поворотами направо и налево длительность 28 секунд.

На пересечении улиц Широкая и Ленина работает в две фазы.

1. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Широкая с поворотами направо и налево длительность 95 секунд.
2. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Ленина с поворотами направо и налево длительность 35 секунд.

На пересечении улиц Советская и Ленина работает в две фазы.

1. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Ленина с поворотами направо и налево длительность 30 секунд.
2. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Советская с поворотами направо и налево длительность 30 секунд.

Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании данных, полученных из натурного обследования, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на улицах сельского поселения в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на улицах.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам – улице Широкая, Ленина, Советская, Краснодарская и улице Луначарского, 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.

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.

2.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД опорной сети Новотитаровского сельского поселения был произведен на основании натуральных обследований.

По полученным данным, 10% дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии, и 30% дорожной разметки требует обновления. На опорной сети Новотитаровского СП установлены светофорные объекты и искусственные дорожные неровности.

Искусственные дорожные неровности монолитной конструкции установлены в непосредственной близости от дошкольных и школьных учреждений на:

- улице Ленина;
- улице Коммунаров;
- улице Калинина;
- улице Луначарского.

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

2.11. Оценка 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 Новотитаровском сельском поселении осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- светофорное регулирование.

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 год и первый квартал 2018 года показал, отсутствие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об эффективности применения данного метода организации дорожного движения.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается в большей степени только в центре ст. Новотитаровской. Для повышения эффективности данного метода по другим улицам необходимо проведение дополнительных мероприятий.

2.11.1. Одностороннее движение

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители района в первую очередь становятся нарушителями.

Одностороннее движения Запрет движения или въезда

Запрет движения может вводиться на улицах с узкой проезжей частью, где движение ТС возможно только в одном направлении, а также обозначать зону, не предназначенную для движения транспортных средств. Однако существуют

проблемы контроля за соблюдением данного режима в связи с рядом случаев, на которые требования знака не распространяются.

Запрет въезда применяется для предотвращения движения во встречном направлении на дороге с односторонним движением, а также может быть установлен при въезде на обособленную территорию.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории Новотитаровского сельского поселения отсутствует.

2.11.2. Запрет стоянки и остановки транспортных средств

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, а также при высокой интенсивности движения ТС. Введение данного метода позволяет повысить пропускную способность автомобильной дороги и безопасность дорожного движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места (центр села) проводить мероприятия по организации платных парковок.

Остановка ТС запрещена на ул. Советская (в районе ул. Ленина) и ул. Краснодарской (в районе ул.Ленина). Установлены знаки 3.27 «Остановка запрещена» и знаки дополнительной информации (таблички) 8.2.1 и 8.2.2 и 8.2.3 «Зона действия», необходимость введения этих знаков объясняется наличием крупного места притяжения, где остановка необходима для высадки посетителей.

Требования знаков запрещающих стоянку ТС не соблюдаются жителями и гостями СП, что значительно сужает проезжую часть и провоцирует выезд ТС на полосу встречного движения при совершении объезда припаркованных автомобилей. Совершение данных правонарушений может быть связано с недостаточным контролем органов ГИБДД и редкой или отсутствующей работой эвакуатора.

2.11.3. Светофорное регулирование

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения.

На территории Новотитаровского СП размещены 3 работающих светофорных объекта. Данные светофорные объекты располагаются на:

- Пересечение улиц Широкая и Луначарского;
- Пересечение улиц Широкая и Ленина;
- Пересечение улиц Ленина и Советская.

На пересечении улиц Широкая и Луначарского работает в три фазы.

4. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Широкая со стороны Краснодара с поворотами направо и налево длительность 105 секунд.

5. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Широкая со стороны Ейска с поворотом направо 105 секунд и с поворотом налево еще длительность 15 секунд. При этом встречное направление стоит.

6. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Луначарского с поворотами направо и налево длительность 28 секунд.

На пересечении улиц Широкая и Ленина работает в две фазы.

3. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Широкая с поворотами направо и налево длительность 95 секунд.

4. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Ленина с поворотами направо и налево длительность 35 секунд.

На пересечении улиц Советская и Ленина работает в две фазы.

3. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Ленина с поворотами направо и налево длительность 30 секунд.

4. Фаза разрешает движение автотранспорта по ул. Советская с поворотами направо и налево длительность 30 секунд.

Светофорное регулирование организовано эффективно. Таким образом, связанное с использованием светофорного объекта снижение пропускной способности улицы не оказывает существенного влияния на движение транспортных потоков, при этом достигается повышением безопасности дорожного движения на данном пересечении.

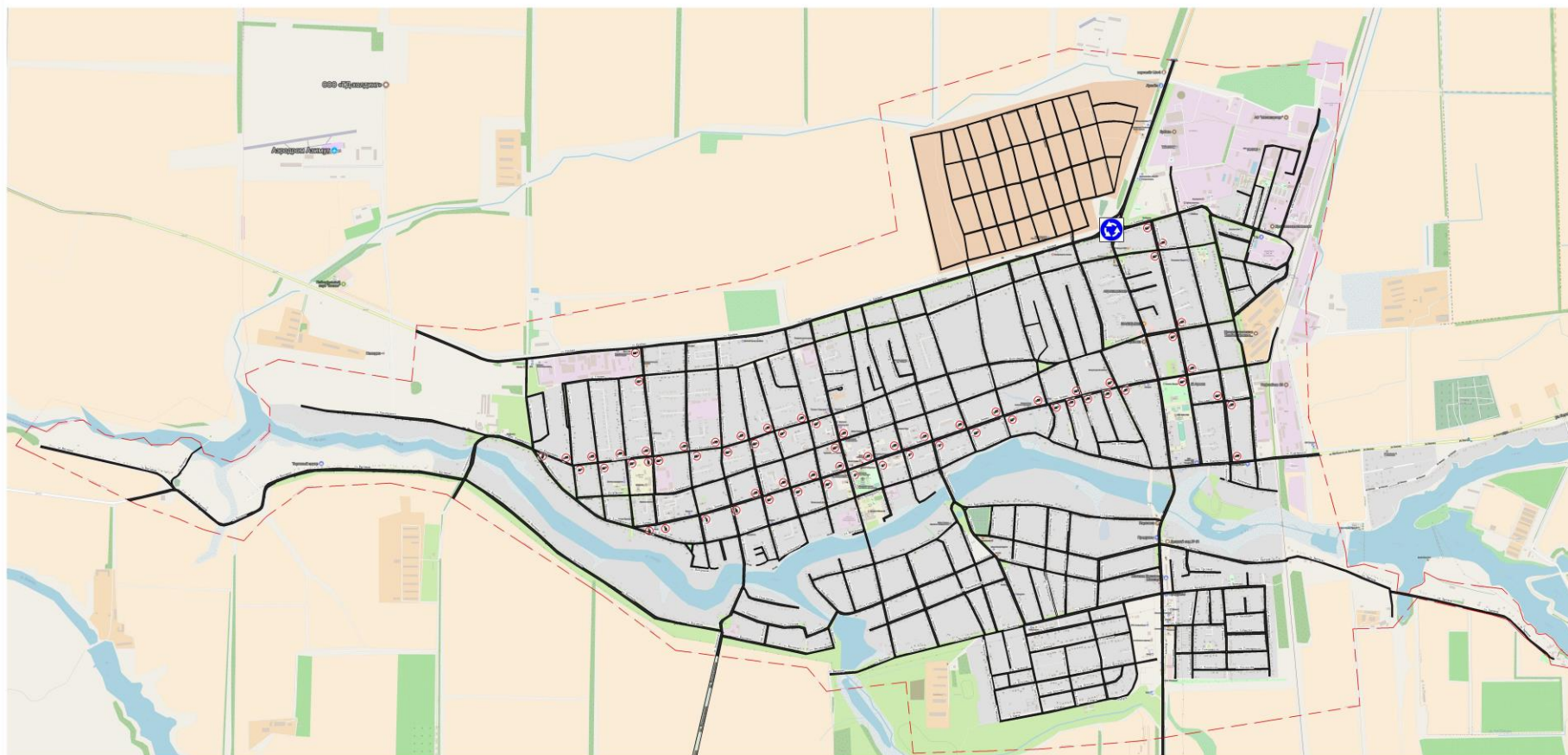
2.11.4. Организация движения грузового транспорта

Грузовой транспорт, осуществляющий свое движение по улично-дорожной сети муниципального образования, является одним из основных источников негативных факторов, таких как: загрязнение атмосферного воздуха, повышенный уровень шума, разрушение дорожного покрытия, увеличение дорожно-транспортных происшествий и заторов. С целью снижения негативных факторов необходима эффективная организация движения грузового транспорта.

В Новотитаровском сельском поселении введен запрет движения грузового транспорта на въездах в основную селитебную зону. Движение запрещено по улицам:

- ул. Ленина;
- ул. Калинина;
- ул. Советская;
- ул. Коммунаров;
- ул. Продольная;
- ул. Восточная;
- ул. Привокзальная.

Рис. 23 - Движение грузового транспорта



Условные обозначения



Знак 3.4 - Движение грузовых автомобилей запрещено



Знак 3.32 - Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено

Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы поселения.

Существующая схема движения грузового транспорта близка к оптимальной.

2.11.5. Организация пешеходного и велосипедного движения

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 Новотитаровском сельском поселении происходит по дорожкам и тротуарам, а также по 52 пешеходным переходам (рис.10).

Большая часть из имеющихся тротуаров и пешеходных дорожек не соответствует градостроительным нормам.

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

Расстояние между пешеходными переходами в центральной части сельсовета находится в пределах нормативной и составляет 110 – 400 м.

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

Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает муниципальное образование более удобным и комфортным для жителей.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство: велополос или велодорожек, велопарковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Велотранспортная инфраструктура на территории Новотитаровского сельского поселения отсутствует. Результаты опроса населения сельского поселения показали, что у значительной части имеется велосипедный транспорт и они активно им пользуются.

Организация велосипедного движения в муниципальном образовании находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

2.12.1. Анализ исходных данных по аварийности

В качестве исходных данных для анализа статистики аварийности была использована информация, предоставленная управлением ОГИБДД ОМВД России по Андроповскому району.

За 2017 год произошло 120 ДТП, 16 из которых – учетные. В результате ДТП погибших 2, пострадавших 23 человек, из них детей нет. Социальный риск

составил 0,002 случаев на 100 тыс. населения. Анализ данных даёт возможность сделать заключение о низком уровне аварийности на дорогах Новотитаровского сельского поселения. Общая статистика аварийности в Новотитаровском сельском поселении приведена в Таблица 17.

Таблица 29 - Статистика ДТП на территории Новотитаровского СП за 2015 – 2017 гг.

	2015г	2016г	2017г
Количество учетных ДТП	6	11	16
Погибло	0	2	2
Ранено	7	16	23

Основными видами ДТП в 2017 являются:

- Наезд на пешехода;
- Столкновение с движущимся ТС;
- Наезд на стоящее ТС;
- Наезд на велосипед;
- Наезд на препятствие

Основные причины ДТП:

- Несоблюдение очередности проезда;
- Превышение установленной скорости;
- Не соответствие скорости конкретным условиям;
- Несоблюдение условий разрешающие движение задним ходом;
- Неправильный выбор дистанции;
- Управление ТС в состоянии опьянения;

2.12.2. Анализ аварийно-опасных участков

На основании собранных данных был проведен анализ общего количества ДТП (учетных и с материальным ущербом) за 2015-2017 годы на улицах Новотитаровского сельского поселения и выявлены следующие аварийные участки:

- пересечение ул. Широкая и ул. Выгонная;
- пересечение ул. Широкая с ул. Сельская;
- пересечение ул. Широкая с ул. Луначарского;
- пересечение ул. Широкая с ул. Ленина;
- пересечение ул. Широкая с ул. Крайняя.

Анализ статистики аварийности показал ее невысокий уровень на УДС Новотитаровского сельского поселения. Однако статистические показатели аварийности незначительно меняются за последние три года. Учетных аварийно-опасных участков (мест концентрации ДТП) не выявлено.

В целях повышения безопасности дорожного движения на УДС Новотитаровского сельского поселения необходимы мероприятия по изменению организации дорожного движения, особенно на улицах, входящих в опорную сеть города, на которых регистрируется большая часть ДТП.

Анализ за 2016 год

2016 г. 11 – 2 – 16

2015 г. 6 – 0 – 7

+5 +2 +9

Основные причины ДТП:

1. Несоблюдение очередности проезда	2016	7 – 1 – 13
	2015	<u>2 – 0 – 2</u>
		+5 +1 +11
2. Превышение установленной скорости	2016	0 – 0 – 0
	2015	<u>2 – 0 – 3</u>
		-2 0 -3
3. Не соответствие скорости конкретным условиям	2016	1 – 0 – 1
	2015	<u>1 – 0 – 1</u>
		0 0 0
4. Несоблюдение условий разрешающее движение задним ходом	2016	1 – 0 – 1
	2015	<u>0 – 0 – 0</u>
		+1 0 +1
5. Неправильный выбор дистанции	2016	1 – 1 – 0
	2015	<u>0 – 0 – 0</u>
		+1 +1 0
6. Дргие нарушения ПДД водителями	2016	1 – 0 – 1
	2015	<u>1 – 0 – 1</u>
		0 0 0
7. Не имеет права на управление ТС	2016	0 – 0 – 0
	2015	<u>2 – 0 – 2</u>
		-2 0 -2
8. Управление ТС в состоянии опьянения	2016	3 – 0 – 4
	2015	<u>3 – 0 – 4</u>
		0 0 0
9. Нарушение правил перевозки людей	2016	1 – 1 – 5
	2015	<u>0 – 0 – 0</u>
		+1 +1 +5

Виды ДТП:

1. Столкновние	2016	6 – 1 – 12
	2015	<u>2 – 0 – 2</u>
		+4 +1 +10
2. Наезд на стоящее ТС	2016	1 – 0 – 1
	2015	<u>0 – 0 – 0</u>
		+1 0 +1

3. Съезд с дороги	2016	0 - 0 - 0
	2015	<u>3 - 0 - 4</u>
		-3 0 -4
4.Наезд на пешехода	2016	2 - 0 - 2
	2015	<u>1 - 0 - 1</u>
		+1 0 +1
5.Наезд на велосипед	2016	2 - 1 - 1
	2015	<u>0 - 0 - 0</u>
		+2 +1 +1

ДТП по дням недели распределились следующим образом:

Понедельник	2016	4 - 1 - 9
	2015	<u>0 - 0 - 0</u>
		+4 +1 +9
Вторник	2016	5 - 1 - 5
	2015	<u>2 - 0 - 3</u>
		+3 +1 +2
Четверг	2016	1 - 0 - 1
	2015	<u>3 - 0 - 3</u>
		-2 0 -2
Суббота	2016	1 - 0 - 1
	2015	<u>1 - 0 - 1</u>
		0 0 0

ДТП по времени суток распределились следующим образом:

00.01 - 01.00	2016	1 - 0 - 2	16.01 - 17.00	2016	2 - 1 - 6
	2015	<u>0 - 0 - 0</u>		2015	<u>0 - 0 - 0</u>
		+1 0 +2			+2 +1 +6
01.01 - 02.00	2016	0 - 0 - 0	18.01 - 19.00	2016	2 - 1 - 1
	2015	<u>1 - 0 - 1</u>		2015	<u>2 - 0 - 2</u>
		-1 0 -1			0 +1 -1
03.01 - 04.00	2016	0 - 0 - 0	19.01 - 20.00	2016	1 - 0 - 1
	2015	<u>1 - 0 - 1</u>		2015	<u>1 - 0 - 1</u>
		-1 0 -1			0 0 0
10.01 - 11.00	2016	1 - 0 - 1	21.01 - 22.00	2016	0 - 0 - 0
	2015	<u>0 - 0 - 0</u>		2015	<u>1 - 0 - 2</u>
		+1 0 +1			-1 0 -2
12.01 - 13.00	2016	1 - 0 - 1	23.01 - 00.00	2016	1 - 0 - 1
	2015	<u>0 - 0 - 0</u>		2015	<u>0 - 0 - 0</u>
		+1 0 +1			+1 0 +1
13.01 - 14.00	2016	2 - 0 - 3			
	2015	<u>0 - 0 - 0</u>			
		+2 0 +3			

Анализ за 2017 год

2017 г. 16 – 2 – 23

2016 г. 11 – 2 – 16

+5 0 +7

Виды ДТП:

1.Наезд на пешехода	2017	5 – 1 – 4
	2016	<u>2 – 0 – 2</u>
		+3 +1 +2
2.Столкновение с движущимся ТС	2017	9 – 0 – 17
	2016	<u>6 – 1 – 12</u>
		+3 -1 +5
3.Наезд на стоящее ТС	2017	1 – 1 – 0
	2016	<u>1 – 0 – 1</u>
		0 +1 -1
4. Наезд на велосипед	2017	0 – 0 – 0
	2016	<u>2 – 1 – 1</u>
		-2 -1 -1
5. Наезд на препятствие	2017	1 – 0 – 2
	2016	<u>0 – 0 – 0</u>
		+1 0 +2

ДТП по дням недели распределились следующим образом:

Понедельник	2017	4 – 1 – 5
	2016	<u>4 – 1 – 9</u>
		0 0 -4
Вторник	2017	2 – 0 – 3
	2016	<u>5 – 1 – 5</u>
		-3 -1 -2
Среда	2017	4 – 1 – 6
	2016	<u>0 – 0 – 0</u>
		+4 +1 +6
Четверг	2017	1 – 0 – 2
	2016	<u>1 – 0 – 1</u>
		0 0 +1
Пятница	2017	2 – 0 – 4
	2016	<u>0 – 0 – 0</u>
		+2 0 +4
Суббота	2017	2 – 0 – 2
	2016	<u>1 – 0 – 1</u>
		+1 0 +1
Воскресенье	2017	1 – 0 – 1
	2016	<u>0 – 0 – 0</u>
		+1 0 +1

ДТП по времени суток распределились следующим образом:

0.01 – 01.00	2017	0 – 0 – 0	14.01 – 15.00	2017	2 – 0 – 4
	2016	<u>1 – 0 – 2</u>		2016	<u>0 – 0 – 0</u>
		-1 0 -2			+2 0 +4
03.01 – 04.00	2017	1 – 1 – 0	16.01 – 17.00	2017	0 – 0 – 0
	2016	<u>0 – 0 – 0</u>		2016	<u>2 – 1 – 6</u>
		+1 +1 0			-2 -1 -6
06.01 – 07.00	2017	1 – 0 – 1	17.01 – 18.00	2017	2 – 0 – 4
	2016	<u>0 – 0 – 0</u>		2016	<u>0 – 0 – 0</u>
		+1 0 +1			+2 0 +4
07.01 – 08.00	2017	1 – 1 – 0	18.01 – 19.00	2017	3 – 0 – 3
	2016	<u>0 – 0 – 0</u>		2016	<u>2 – 1 – 1</u>
		+1 +1 0			+1 -1 +2
08.01 – 09.00	2017	1 – 0 – 2	19.01 – 20.00	2017	1 – 0 – 3
	2016	<u>0 – 0 – 0</u>		2016	<u>1 – 0 – 1</u>
		+1 0 +2			0 0 +2
10.01 – 11.00	2017	0 – 0 – 0	20.01 – 21.00	2017	1 – 0 – 1
	2016	<u>1 – 0 – 1</u>		2016	<u>0 – 0 – 0</u>
		-1 0 -1			+1 0 +1
12.01 – 13.00	2017	0 – 0 – 0	21.01 – 22.00	2017	2 – 0 – 4
	2016	<u>1 – 0 – 1</u>		2016	<u>0 – 0 – 0</u>
		-1 0 -1			+2 0 +4
13.01 – 14.00	2017	1 – 0 – 1	23.01 – 00.00	2017	0 – 0 – 0
	2016	<u>2 – 0 – 3</u>		2016	<u>1 – 0 – 1</u>
		-1 0 -2			-1 0 -1

2.13. 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 не обходимо 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). 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 в Новотитаровском сельском поселении, районе 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.

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.

2.13.1. Отчёт о проведении натурального обследования общественного мнения и мнения водителей ТС

В качестве метода социологического опроса было выбрано интервьюирование с одновременным анкетированием, которое предполагает личное общение с опрашиваемым, когда исследователь, являющийся интервьюером, сам задает вопросы и фиксирует ответы в анкете. Несмотря на дополнительные затраты времени и средств, при помощи данного подхода повышается надежность собираемых данных за счет уменьшения числа не ответивших и ошибок при самостоятельном заполнении вопросников опрашиваемыми и при его применении достигается большая правдивость ответов респондентов, в сравнении с простым анкетированием и телефонным опросом, за счёт прямого контакта с опрашиваемым, являющимся респондентом.

Для проведения опроса предпочтение было отдано случайной выборке, так как этот метод наиболее подходит для первоначальных транспортных обследований.

24.04.2018 г. было произведено интервьюирование в период с 12:00 до 16:00. Интервьюирование жителей, проводимое в Новотитаровском сельском поселении, осуществлялось на ключевых улицах, а также у мест притяжения, таких как магазины, так как именно такой подход должен принести наибольшую эффективность.

По окончании проведения социологического исследования анкеты были собраны и сведены в единую электронную таблицу, позволившую обработать полученные данные и выявить ряд закономерностей.

В рамках проведения исследования общественного мнения и мнения водителей ТС было опрошено 300 человек, что составило 1,1% от общего количества жителей Новотитаровского сельского поселения. Ниже в таблице 7 представлены результаты опроса жителей.

Таблица 30 - Результаты опроса жителей Новотитаровского сельского поселения

Вопрос	Варианты ответа
используете ли велосипедный транспорт	да - 32%; нет - 68%
при условии развития велоинфраструктуры	Из 40 % не использующих велосипедный транспорт, стали бы его использовать – 82 %, это, с теми, кто уже использует велосипедный транспорт, составило бы от общего числа опрошенных – 72%
перемещение совершаемые по поселению на велосипедном транспорте	На работу-15%, в среднем 1000 м, в среднем 7 мин; Прогулка-60%, в среднем 2000 м, в среднем 60 мин; На учёбу - 5%, в среднем 700 м, в среднем 6 мин; В магазин - 20%, в среднем 500 м, в среднем 6 мин.

Индивидуальный транспорт	
используете ли индивидуальный транспорт	да - 65%; нет - 35%.
перемещение совершаемые по поселению на индивидуальном транспорте	На работу- 87%, в среднем 1500 м, в среднем 10 мин; В магазин - 93%, в среднем 700 м, в среднем 5 мин. По делам - 72%, в среднем 1000 м, в среднем 8 мин.
проблемы с парковкой и стоянкой	да-20%; нет-80%.
проблемные места с парковкой и стоянкой	поликлиника у магазинов у рынка
Пеший ход	
перемещение совершаемые по поселению пешком до места назначения	на работу-64%, в среднем 700 м, в среднем 7 мин; прогулка-42%, в среднем 1000 м, в среднем 30 мин; на учёбу – 23%, в среднем 300 м, в среднем 7 мин; в магазин – 26%, в среднем 400 м, в среднем 11 мин; места отдыха – 52% в среднем 500 м, в среднем 10 мин
где не хватает пешеходных дорожек	Не выявлено
другие недостатки пешеходных дорожек	Пешеходные дорожки и тротуары в некоторых местах в неудовлетворительном состоянии