

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 2  
"РАЗРАБОТКА ПРОГРАММ МЕРОПРИЯТИЙ"**

**ЗАКАЗЧИК:**  
Глава администрации

\_\_\_\_\_ **С.К. Кошман**

**РАЗРАБОТЧИК:**  
Директор

\_\_\_\_\_ **И.И. Исхаков**

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД	5
2. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования	7
3. Мероприятия по ОДД	9
3.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территории	9
3.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	9
3.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог	12
3.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	15
3.5 Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	15
3.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	17
3.7 Применение реверсивного движения	
3.8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	18
3.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков	18
3.10 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств	18
3.11 Ограничению доступа транспортных средств на определенные территории	20
3.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	21
3.13 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)	22
3.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	27
3.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	27
3.16 Режим работы светофорного регулирования	28
3.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	28
3.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и	28

жилых зон на территории муниципального образования	
3.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	34
3.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	35
3.21 Организация велосипедного движения	37
3.22 Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	40
3.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото-и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	48
3.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	49
4. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения	50
5. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории Новотитаровского сельского поселения Динского района	67
Заключение	69

## ВВЕДЕНИЕ

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при рациональной организации дорожного движения. Рациональное функционирование организации дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

В последние годы наблюдается лавинообразный рост уровня автомобилизации населения, при этом дорожная сеть развивается гораздо более скромными темпами.

Низкие темпы развития дорожной сети обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем.

Комплексная схема организации дорожного движения – программа взаимоувязанных мероприятий, направленных на снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- разработка мероприятий по развитию дорожной сети муниципального образования и организации движения легкового и грузового транспорта;
- разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории муниципального образования;
- разработка взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования с укрупненным расчетом стоимости.

Успешная реализация проекта позволит решить транспортные проблемы муниципального образования Новотитаровского сельского поселения путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

## **1. ПОДГОТОВКА ПРИНЦИПАЛЬНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ И РЕШЕНИЙ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОДД**

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

Учитывая возможные изменения в структуре транспортных потоков сельского поселения комплексной схемой организации дорожного движения предлагается ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития муниципальных образований. В этом плане важными моментами являются:

- разделение общей транспортной потребности по видам транспорта;
- оптимизация транспортной и пешеходной связанности территорий сельского поселения.

Большое внимание в Новотитаровском сельском поселении стоит уделить велосипедному транспорту. Внедрение велосипедного транспорта в Новотитаровском сельском поселении на долгосрочную перспективу послужит положительным фактором для:

- компенсации уровня автомобилизации, и повышения нагрузки на улично-дорожную сеть;
- снижения экологической нагрузки;
- повышение уровня и качества жизни людей.

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

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

По состоянию на 01.01.2018 г. численность населения Новотитаровского сельского поселения составила 26 977 жителей.

При определении проектной численности населения сельского поселения следует принять во внимание:

- анализ динамики численности населения Новотитаровского сельского поселения за последние годы;
- материалы Схемы территориального планирования.

Демографический прогноз, рассчитанный с учётом динамики изменения численности населения муниципального образования за предшествующий период, показывает относительную стабилизацию численности населения (с возможностью увеличения).

Изменение численности населения будет зависеть от успешной политики занятости населения, в частности, создания новых рабочих мест, обусловленного

развитием различных направлений хозяйственной деятельности, потенциал для которых имеется.

Следует учитывать складывающиеся агломерационные процессы вблизи Новотитаровского сельского поселения, в том числе регулярные связи по трудовым и культурно бытовым целям и учитывать при разработке концепции развития планировочной структуры поселения, его роль как центра системы расселения.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования Новотитаровского сельского поселения, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития поселения, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый Приказом № 43 Минтранса РФ порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития муниципального образования.

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

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

Развитие альтернативных видов транспорта предполагается за счет создания велотранспортной инфраструктуры по центральной улице поселения.

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

## **2. ПРОВЕДЕНИЕ УКРУПНЕННОЙ ОЦЕНКИ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ**

Оценка вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, перепробега транспортных средств, удобства пешеходного движения.

По результатам укрупнённой оценки рассматривается вариант изменения транспортной инфраструктуры - базовый (реалистичный) и оптимистичный.

Согласно генерального плана к 2032 году население муниципального образования составит 31 274 человека.

В связи с тем, что уровень автомобилизации высок, можно прогнозировать сохранение баланса использования индивидуального и общественного транспорта в перспективе до 2032 года.

Рост интенсивности движения на УДС Новотитаровского сельского поселения будет обусловлен ростом численности населения. При данных условиях к 2032 году рост интенсивности движения транспортных потоков на УДС муниципального образования составит 5-10% при базовом (реалистичном) варианте развития и 16% при оптимистичном.

Анализ документального и натурного исследования территории, проведенных в рамках выполнения предыдущих этапов проекта, позволяет сделать следующие выводы:

Базовый (реалистичный) вариант стратегии развития не рассчитан на значительное и форсированное изменение социально-экономической базы муниципального образования, которое должно сопровождаться синхронным развитием транспортной инфраструктуры. Базовый сценарий включает мероприятия, направленные на обеспечение сохранности автомобильных дорог, долговечности и надежности конструкций и сооружений, повышение безопасности дорожного движения для водителей и пассажиров транспортных средств, а также велосипедистов и пешеходов, экологической безопасности объектов, на эффективность обслуживания участников движения, оптимизацию расходования средств, выделяемых на нужды дорожного хозяйства.

Мероприятия по безопасности дорожного движения предусматривают выполнение горизонтальной разметки, установку барьерных ограждений, установку новых знаков и замену устаревших дорожных знаков, организацию безопасного передвижения пешеходов, а также выполнение подрядных работ по ликвидации очагов дорожно-транспортных происшествий.

При оценке вариантов дальнейшего проектирования КСОДД немаловажную роль играет финансовый аспект реализации мероприятий по организации и безопасности дорожного движения на территории поселения. Базовый вариант исходит из позиций оценки сложившейся в последние годы динамики социально-экономического и пространственного развития и ограниченности ресурсов.

Как отмечалось, анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД, показывает, что социально-экономическое развитие муниципального образования в наибольшей степени соответствует критериям базового варианта. Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации, не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного климата. Таким образом, базовый (реалистичный) вариант развития Новотитаровского сельского поселения является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки проекта КСОДД.

Но, в случае значительных изменений в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, т.е. в случае изменения дорожно-транспортной ситуации Приказом № 43 Минтранса РФ предусматривается корректировка КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет.

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2032 года.



### 3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД

#### 3.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территории

По данным натурных исследований не выявлена низкая связанность между улицами Новотитаровского сельского поселения. Для повышения транспортной связанности нет необходимости в строительстве новых дорог.

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

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

Основными улицами Новотитаровского сельского поселения, по которым наблюдается наиболее интенсивное движение транспортных потоков, являются в станице Новотитаровской ул. Ленина, ул. Широкая, ул. Луначарского, ул. Советская, ул. Краснодарская. В хуторе Карла Маркса ул. Белевцы.

Все улицы обеспечивают подъезды к жилым застройкам и транспортные связи на территории жилых районов.

Классификация дорог общего пользования местного значения Новотитаровского сельского поселения приведена в таблице 1 в соответствии с СП 42.13330.2011 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Таблица 1 – Категории автомобильных дорог общего пользования местного значения в Новотитаровском сельском поселении

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Категория автомобильной дороги	Протяженность, м	Покрытие
<b>ст. Новотитаровская</b>				
1	Ул. 8 Марта	V	1,6	Гравий
2	Ул. 50 лет Победы	V	0,7	Грунт
3	Ул. Айвазовского	V	0,45	Грунт
4	Ул. Аэродромная	V	0,6	Грунт
5	Ул. Броварца	V	0,7	Гравий
6	Ул. Военных Авиаторов	V	0,7	Грунт
7	Ул. Восточная	V	1,8	Гравий, асфальт
8	Ул. Выгонная	V	6,29	Гравий, асфальт, грунт
9	Ул. Гоголя	V	1,5	Гравий, асфальт
10	Ул. Горького	V	0,45	Грунт
11	Ул. Гражданкина	V	0,45	Гравий
12	Ул. Грибоедова	V	0,45	Грунт
13	Ул. Дзержинского	V	1	Гравий, асфальт

14	Ул. Дорошенкова	V	0,45	Грунт
15	Ул. Ейское Шоссе	V	0,8	Гравий
16	Ул. Есенина	V	0,45	Грунт
17	Ул. Жукова	V	0,45	Грунт
18	Ул. Западная	V	0,3	Грунт
19	Ул. Заречная	V	5	Гравий, асфальт
20	Ул. Интернациональная	V	0,5	Гравий
21	Ул. Казачья	V	0,6	Гравий
22	Ул. Калинина	V	1,2	Гравий, асфальт
23	Ул. Кирова	V	1,8	Гравий
24	Ул. Кислицина	V	0,3	Гравий
25	Ул. Коммунаров	V	3,5	Гравий, асфальт
26	Ул. Королева	V	0,6	Гравий
27	Ул. Крайняя	IV	1,3	Асфальт
28	Ул. Красноармейская	V IV	1,85	Гравий, асфальт
29	Ул. Краснодарская	V IV	2,2	Гравий, асфальт
30	Ул. Крупской	V	1,4	Гравий
31	Ул. Кубанская	V	0,3	Гравий
32	Ул. Кузнечная	V	1,1	Гравий
33	Ул. Кутузова	V	0,9	Гравий
34	Ул. Левоневского	V IV	2	Гравий, асфальт
35	Ул. Ленина	V IV	0,93	Гравий, асфальт
36	Ул. Лермонтова	V	0,46	Грунт, гравий
37	Ул. Ломоносова	V	0,7	Гравий
38	Ул. Луговая	V	0,4	Гравий
39	Ул. Луначарского	V IV	7,15	Грунт, гравий, асфальт
40	Ул. Мира	IV	0,4	Асфальт
41	Ул. Набережная	V	2	Гравий, грунт
42	Ул. Нахимова	V	0,3	Грунт
43	Ул. Невского	V	0,45	Грунт
44	Ул. Октябрьская	V	4,9	Гравий, асфальт
45	Пер. Геологов	V	0,1	Гравий
46	Пер. Заречный	V	0,4	Грунт
47	Пер. Кислицина	V	0,07	Гравий
48	Пер. Коккинаки	V	0,3	Гравий
49	Пер. Кочубея	V	0,11	Гравий
50	Пер. Кутузова	V	0,25	Гравий
51	Пер. Ленина	V	0,6	Гравий

52	Пер. Малый	V	0,2	Гравий
53	Пер. Мира	V	0,15	Гравий
54	Пер. Молодежный	V	0,4	Асфальт
55	Пер. Новотитаровский	V	0,4	Гравий, асфальт
56	Пер. Прямой	V	0,25	Гравий
57	Пер. Светлый	V	0,1	Асфальт
58	Пер. Таманский	V	0,25	Грунт
59	Пер. Тельмана	V	0,15	Грунт
60	Пер. Трудовой	V	0,25	Гравий
61	Пер. Чкалова	V	0,3	Грунт
62	Пер. Южный	V	0,15	Грунт
63	Ул. Первомайская 1	V	0,45	Грунт
64	Ул. Первомайская	V	1,1	Гравий
65	Ул. Подгорная	V	0,7	Гравий
66	Ул. Почтовая	V	1,9	Гравий, асфальт
67	Ул. Привокзальная	V	1,8	Гравий, асфальт
68	Ул. Прогонная	V	1,6	Гравий
69	Ул. Продольная	V	1,7	Асфальт
70	Ул. Пролетарская	V	1,1	Гравий
71	Ул. Пушкина	V	0,4	Грунт
72	Ул. Революционная	V	2,1	Грунт, гравий
73	Ул. Розы Люксембург	V	1,5	Гравий, асфальт
74	Ул. Российская	V	0,5	Гравий
75	Ул. Свободная	V	1,1	Асфальт грунт
76	Ул. Северная	V	0,8	Грунт
77	Ул. Сельская	V	3,0	Асфальт
78	Ул. Советская	V	2,1	Гравий асфальт
79	Ул. Солидарности	V	0,7	Гравий
80	Ул. Солнечная	V	0,6	Гравий
81	Ул. Станичная	V	0,5	Грунт
82	Ул. Степная	V	4,95	Гравий Асфальт грунт
83	Ул. Суворова	V	0,25	Грунт
84	Ул. Таманская	V	0,6	Гравий
85	Ул. Тельмана	V	0,75	Гравий асфальт
86	Ул. Тимирязева	V	0,3	Грунт
87	Ул. Толстого	V	0,6	Гравий
88	Ул. Тургенева	V	0,45	Грунт
89	Ул. Черноморская	V	0,7	Грунт
90	Ул. Чехова	V	0,1	Грунт

91	Ул. Чкалова	V	0,75	Грунт
92	Ул. Шевченко	V	0,85	Гравий грунт
93	Ул. Школьная	V	0,4	Асфальт
94	Ул. Ф. Энгельса	V	1,3	Гравий
<b>х. Карла Маркса</b>				
95	Ул. Белевцы	V	0,75	Грунт, гравий
96	Ул. Северная	V	1,9	Грунт
97	Ул. Южная	V	6,5	Гравий, асфальт
<b>с. Примаки</b>				
98	с. Примаки	V	2,0	Гравий
<b>х. Осечки</b>				
99	х. Осечки	V	1,5	Гравий

В соответствии с разработанной классификацией количество улиц регулируемого движения составило 99 единиц.

### **3.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог**

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

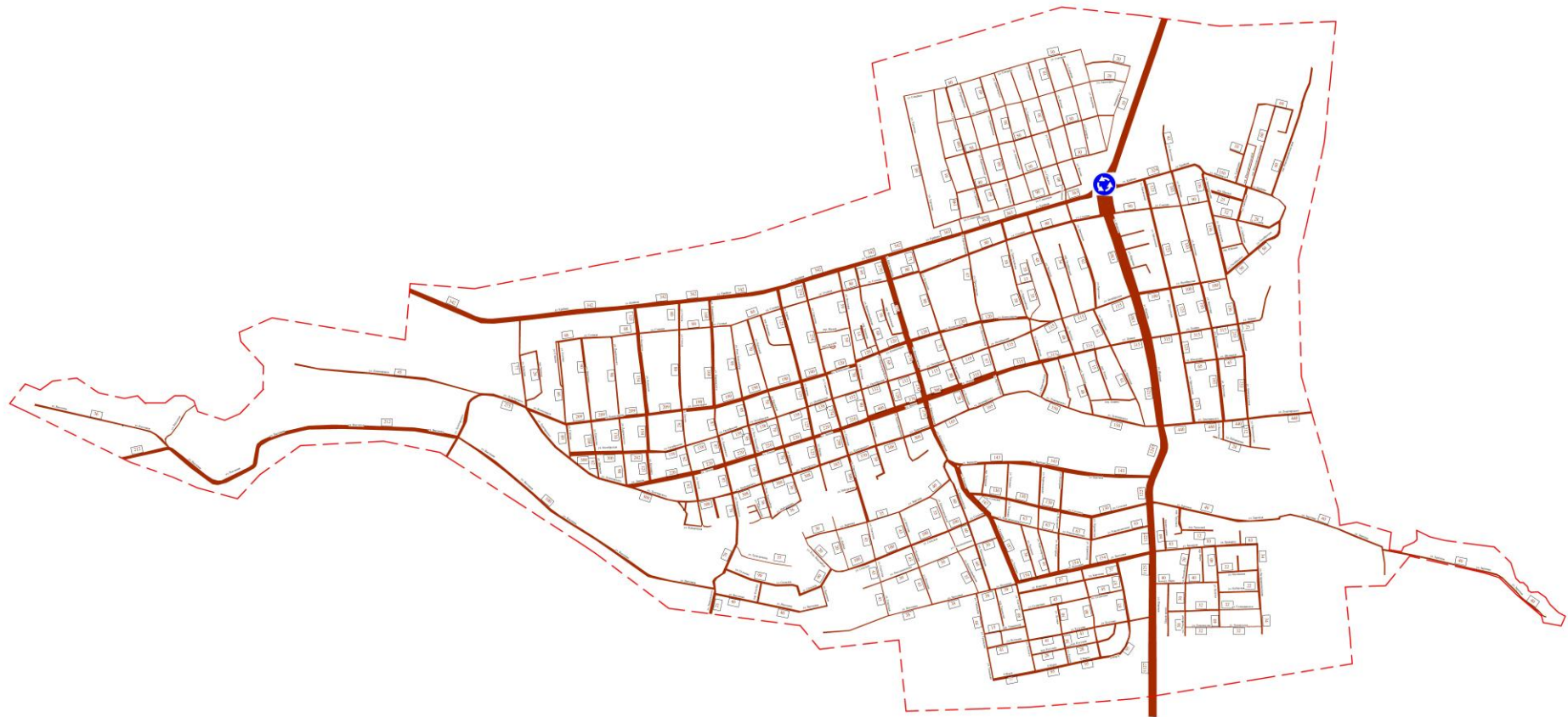
В результате распределения транспортных потоков по сети происходит изменение основных характеристик функционирования транспортной сети: интенсивности, скорости и показателей эффективности функционирования транспортной сети. На рисунках 1-2 представлены картограммы расчётной интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в утренний час пик на текущую дату, а также на прогнозный период.

Анализ данных, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность улиц и дорог Новотитаровского сельского поселения далека от исчерпания, а планируемые в расчётные сроки мероприятия по ремонту дорожных объектов позволит избежать проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

Рис. 1 - Картограмма расчетной часовой интенсивности движения, 2018 год



Рис. 2 - Картограмма расчетной часовой интенсивности движения, 2032 год





### **3.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения**

Автоматизированные системы управления дорожным движением - это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. Более распространенное название данной системы управления дорожным движением – это «работа светофора в режиме зелёной волны». АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в городе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

В Новотитаровском сельском поселении светофорные объекты располагаются на двух главных улицах, движение по которым осуществляется в свободном умеренном режиме – это ул. Широкая и ул. Ленина. Улично-дорожная сеть в сельском поселении не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Новотитаровском сельском поселении нет.

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

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровне загрузки, интервалах движения, дислокации и состоянии 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.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах и объектах улично-дорожной сети всех форм собственности с целью получения исходных данных для разработки документации по организации дорожного движения, для оценки соответствия параметров движения транспортных потоков транспортно-эксплуатационным характеристикам автомобильных дорог и УДС, выработки управляющих воздействий по управлению и регулированию дорожного движения, прогнозирования объемов дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде, мониторинг можно рассматривать как один из

видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития. Однако, до настоящего времени на федеральном уровне не сформирована единая методология и методические рекомендации в области организации мониторинга дорожного движения.

Для регулирования отношений в указанной сфере, Правительством РФ издан подзаконный нормативный правовой акт - «Правила диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002» (Утвержден распоряжением Минтранса РФ от 03.10.2002 № ИС-840-Р), содержащий руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

Информацию об интенсивности транспортных потоков получают с помощью транспортных детекторов. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме этого детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

В рамках разработки настоящей КСОДД были проведены натурные обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для выполнения натурального обследования транспортных потоков в результате



аналитической работы были определены транспортные ключевые узлы (точки замеров), согласованные с Заказчиком (Администрацией муниципального образования). Результаты натурных обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров. По результатам проведенных исследований, было выявлено, что интенсивность движения на данный момент не достаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга.

В будущем при увеличении транспортных потоков, при возникновении необходимости их применения, можно воспользоваться точками замеров интенсивности выбранных ранее вариантов для установки детекторов. Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по существу, единственным источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по строительству и реконструкции транспортных магистралей.

### **3.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения**

Правильная организация информирования участников дорожного движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Более полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее принимать решения при выборе маршрута, также позволяет строить оптимальные маршруты движения, что помогает исключить перепробеги и нагрузку на улично-дорожную сеть. Качественная информационная система позволяет также осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

Совершенствование существующей системы информационного обеспечения позволит легче ориентироваться в муниципальном образовании. Система информационного обеспечения в общем должна удовлетворять потребностям жителей и гостей сельского поселения. Организационные мероприятия по информационному обеспечению произведены в полном объеме.

Для улучшения информационного обеспечения возможна установка навигационных щитов до объектов социального притяжения (школы, детские сады).

### **3.7 Применение реверсивного движения**

В Новотитаровском сельском поселении не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в сельском поселении не перегружена. Отсутствует маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков из одной части в другую, с неравномерной нагрузкой на стороны центральных улицы в разные периоды суток. Из всего

вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Новотитаровском сельском поселении нет.

### **3.8 Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения**

На основании данных, полученных в первом этапе КСОДД была выявлена недостаточная оснащенность остановочных пунктов общественного транспорта. Необходима организация остановочного павильона на ул. Луначарского в районе конечной остановки общественного транспорта.

Необходимо обустроить остановочный павильон общественного транспорта в соответствии с нормативами:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка;
2. Заездной «карман»;
3. Боковая разделительная полоса шириной 0,75 м (для дорог I-III категорий);
4. Тротуары и пешеходные дорожки;
5. Пешеходный переход;
6. Автопавильон (1 шт.);
7. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки 5.16, разметка);
8. Освещение.

### **3.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

Движение транзитного транспорта по территории Новотитаровского сельского поселения осуществляется по дороге регионального значения Р-268 «Краснодар – Ейск». Влияние на загрузку дорожной сети Новотитаровского сельского поселения транзитный транспорт не оказывает. В связи с этим мероприятий по организации движения транзитного транспорта не запланировано.

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

Предлагаемые мероприятия приведены в таблице 2. Для оптимизации проезда большегрузного транспорта и транспорта, осуществляющего перевозку опасных и крупногабаритных грузов по территории Новотитаровского сельского поселения и минимизации шумового загрязнения, в т.ч. мест жилой застройки, разработана схема движения большегрузного транспорта. Для запрещения движения большегрузного транспорта по УДС Новотитаровского сельского поселения и одновременно разрешения въезда в черту муниципального образования обслуживающего предприятия торговли и промышленности грузового транспорта, располагающихся в черте сельского поселения, требуется установка дорожных знаков с ограничением по тоннажу.

На улицах и дорогах с полным запрещением движения грузового транспорта, существующие дорожные знаки 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» сохраняются. Для информирования водителей грузового транспорта о разрешенных маршрутах движения в черте Новотитаровского сельского поселения предлагается произвести установку на въезде в поселение и основных транспортных пересечениях информационные щиты с указанием возможных маршрутов движения транзитного большегрузного транспорта.

Таблица 2

№ п/п	Адрес	Мероприятия
1	ул. Школьная на пересечении с ул. Привокзальная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
2	ул. Привокзальная на пересечении с ул. Луначарского	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
3	ул. Восточная на пересечении с ул. Школьная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
4	ул. Привокзальная в районе дома №79	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
5	ул. Свободная на пересечении с ул. Октябрьская	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
6	ул. Свободная на пересечении с ул. Степная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
7	ул. Степная на пересечении с ул. Свободная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
8	ул. Степная на пересечении с ул. Привокзальная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
9	пер. Южный на пересечении с ул. Привокзальная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
10	пер. Прямой на пересечении с ул. Свободная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
11	пер. Прямой на пересечении с ул. Привокзальная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
12	ул. Восточная на пересечении с ул. Степная с двух сторон	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
13	ул. Восточная на пересечении с ул. Октябрьская с двух сторон	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
14	ул. Восточная на пересечении с ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
15	ул. Школьная на пересечении с ул. Восточная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
16	ул. Ленина в районе дома №141	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
17	ул. Советская на пересечении с ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»
18	ул. Калинина на пересечении с ул.	Установка дорожного знака 3.4 «Движение

	Степная	грузового транспорта запрещено»
19	ул. Ленина на пересечении с ул. Леваневского	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» 12 тонн
20	ул. Ленина на пересечении с ул. Гоголя	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» 8 тонн

### **3.11 Ограничению доступа транспортных средств на определенные территории**

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

- ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;

- ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

- временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;

- ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления Новотитаровского сельского поселения используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение грузового транспорта. Данная мера обусловлена целью создания благоприятных условий для местных жителей и туристов при посещении объектов культурного и туристического назначения. Данные меры обусловлены необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения во время проведения мероприятий.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС Новотитаровского сельского поселения не выявил перегрузки улиц и дорог движением, задержек в движении транспортных средств, что позволяет сделать вывод об отсутствии предпосылок к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума.

На основании изложенного, в рамках данной КСОДД не предлагается дополнительных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

### **3.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах**

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

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

Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в сельском поселении.

Особую актуальность данный вопрос имеет в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и

тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по улицам, характеризующимся порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

В настоящее время в Новотитаровском сельском поселении ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости. Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

В рамках разрабатываемой КСОДД предлагается на ул. Луначарского от ул. Советской до ул. Почтовой установить ограничение скоростного режима до 20 км/ч в связи с непосредственной близостью к Школе № 29 и № 1.

### **3.13 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)**

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

В 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

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 9450 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 села. 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.

С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения, проектом КСОДД предлагается создание дополнительных 13 парковочных мест в районе школы искусств по ул. Советская, и 20 парковочных мест по ул. Почтовая в районе Поликлиники. Так же необходимо привести в нормативный вид 10 парковочных мест в районе Д/С №11 по ул. Советская.

В Новотитаровском сельском поселении большая часть сел 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 составляет порядка 8000.

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, 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, так и в спальных районах;
- слабый контроль существующего парковочного пространства;

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;

- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;

- задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;

- 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:

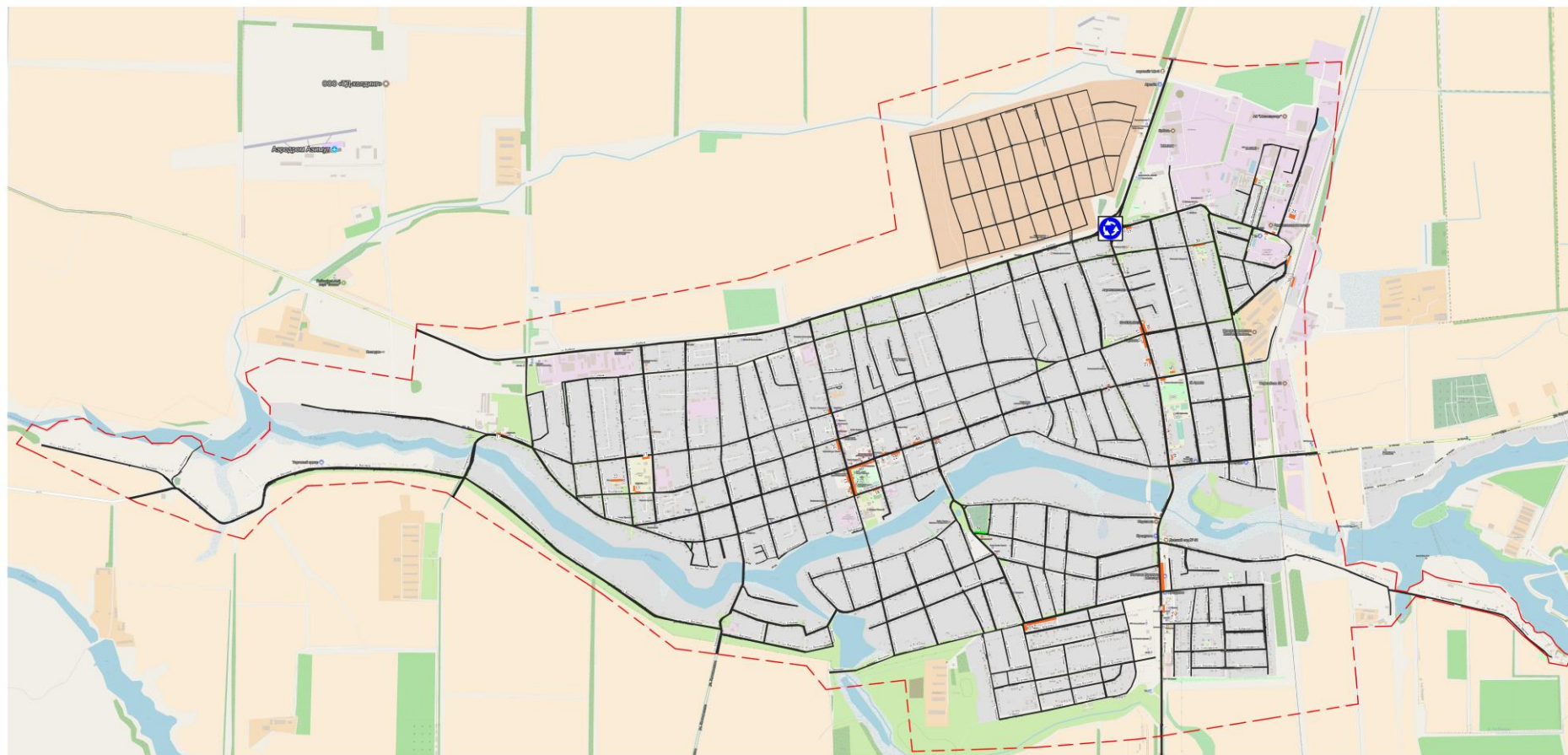
- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
- установка запретов парковки перед/после перекрёстков для увеличения пропускной способности перекрёстков;

- 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 и перед пешеходными переходами посредством частых рейдов ГИБДД.



Рис. 4 - Существующие и перспективные парковки ст. Новотитаровская



Условные обозначения

Существующие парковочные места

Перспективные парковочные места

Рис. 4 - Существующие и перспективные парковки х. Карла Маркса



- Условные обозначения
- Существующие парковки
  - Перспективные парковки

### **3.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках**

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

Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах и селах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения сельского поселения в целом.

В Новотитаровском сельском поселении не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в муниципальном образовании не загружена, систематического возникновения заторных ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в Новотитаровском сельском поселении отсутствует.

### **3.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования**

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

Интенсивность транспортных потоков на пересечениях улиц Новотитаровского сельского поселения не требует введения светофорного регулирования. На текущий период в станице Новотитаровской действует 3 работающих светофора:

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

### **3.16 Режим работы светофорного регулирования**

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

На территории Новотитаровского сельского поселения режимы светофорного регулирования настроены должным образом, и не требуют изменений.

При необходимости ввода в эксплуатацию светофорных объектов необходимо будет разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

### **3.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями**

В настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движения и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями позволят повысить безопасность дорожного движения на улично-дорожной сети Новотитаровского сельского поселения. К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, организация переходно-скоростных полос и так далее.

С целью повышения безопасности дорожного движения предлагается реализации следующих мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности:

- установка светофоров Т7 на ул. Советская в районе детского сада №11, над нерегулируемым пешеходным переходом;
- установка светофоров Т7 на ул. Луначарского в районе Школы №1, над нерегулируемым пешеходным переходом;;
- установка светофоров Т7 на ул. Широкая в районе детского сада №61, над нерегулируемым пешеходным переходом;;
- установка искусственных неровностей по ул. Советская в районе детского сада №11.

### **3.18 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования**

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

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



- мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;

- мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

- установка пешеходных ограждений;

- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением;

- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;

- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;

- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;

- для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.

#### Установка пешеходных ограждений

Для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения. Пример применения пешеходных ограждений показан на рисунке 5:



Рис. 5 - Пешеходное ограждение

По ул. Советская требуется установка пешеходного ограждения, в районе пешеходного перехода возле детского сада №11.

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

Ограждения перильного типа - у наземных пешеходных переходов, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке ТС и 750 чел./ч - при запрещенной остановке или стоянке.

Устанавливаются ограждения у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня. Допускается установка пешеходных ограждений у остановочных пунктов с наземными пешеходными переходами. При этом ограждения размещают от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода. Высота ограждений ограничивающих перильного типа должна быть 0,8 - 1,0 м, сеток - 1,2 - 1,5 м. Ограждения перильного типа высотой 1,0 м. должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте.

Также Проектом организации дорожного движения предусматривается устройство уличного освещения.

Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением.

Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходного перехода по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до нормативных требований:

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 «Дети» на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета:
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Привокзальная в районе улицы Луначарского;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по ул. Школьная в районе улицы Привокзальная;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Ленина в районе улицы Привокзальная;



- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Луначарского в районе улицы Гоголя;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Гоголя в районе улицы Луначарского;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Луначарского в районе улицы Леваневского;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Леваневского в районе улицы Луначарского с двух сторон;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Луначарского в районе улицы Розы Люксембург;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Луначарского в районе улицы Крупской;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Луначарского в районе улицы Кирова;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Кирова в районе улицы Луначарского;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Луначарского в районе улицы Советская;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Советская в районе детского сада №11;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Луначарского в районе улицы Красноармейская;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 по улице Луначарского в районе улицы Краснодарская;
- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;
- в местах концентрации ДТП, в районе расположения детских учебных учреждений и пешеходных переходов с большой интенсивностью пешеходного движения между линиями разметки 1.14.1 необходимо окрашивать покрытие проезжей части краской для дорожной разметки желтого цвета или устраивать желтое покрытие противоскольжения.

Наряду с нормативным оборудованием пешеходных переходов ТСОДД, целесообразно предусмотреть реализацию мероприятий по повышению видимости пешеходных переходов за счет применения современных технических средств:

- дорожных знаков с внутренним освещением;
- дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения;
- комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»;



- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;
- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей;
- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
- разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;

создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.

Таблица 3 - Мероприятия по организации движения пешеходов

№	Улица	Мероприятие	Протяженность	Ширина
ст. Новотитаровская				
1	ул.Восточная	реконструкция	1130	1
2	ул.Советская	строительство	130	1
3	Ул.Заречная	реконструкция	800	1
4	ул.Калинина	реконструкция	800	1
5	ул.Коммунаров	реконструкция	1200	1
6	ул.Крайняя	реконструкция	4350	1
7	ул.Красноармейская	реконструкция	630	1
8	ул.Краснодарская	реконструкция	400	1
9	ул.Леваневского	реконструкция	400	1
10	ул.Ленина	реконструкция	4340	1
11	ул.Октябрьская	реконструкция	1860	1
12	ул.Почтовая	реконструкция	200	1
13	ул.Продольная	реконструкция	1080	1
14	ул.Сельская	реконструкция	1150	1
15	ул.Тельмана	реконструкция	910	1
16	ул.Ф.Энгельса	реконструкция	1010	1
х.Карла Маркса				
17	ул.Южная	реконструкция	1800	1

### **3.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов**

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования - Принят и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 года № 553-ст.

СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Утвержден Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 14.11.2016.

ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства - Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р.

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

На основании СП 59.13330.2016 Ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должен превышать 0,025 м.

В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5%) или обустривают съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5%), около здания - не более 1:12 (8%), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 м. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 м.

Мероприятия по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения:

- обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007 по ул. Советская около Администрации СП.

### **3.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям**

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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

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

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

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

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

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям включают в себя:

- создание Плана-схемы микрорайона образовательной организации;
- разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

План-схема микрорайона образовательной организации представляет собой уменьшенную модель микрорайона образовательной организации с указанием улиц, их пересечений, средств организации дорожного движения, участков, представляющих наибольшую опасность и рекомендуемых пешеходных маршрутов.

План-схема микрорайона образовательной организации оформляется отдельным стендом и располагается на видном, легкодоступном месте в вестибюле образовательной организации.

Район расположения образовательной организации определяется группой жилых домов, зданий и улично-дорожной сетью с учетом остановок общественного транспорта, центром которого является непосредственно образовательная организация.

Территория, указанная на схеме, должна включать:

- образовательную организацию;
- стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);
- парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);
- проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

- расположение жилых домов, зданий и сооружений;
- сеть автомобильных дорог; - пути движения транспортных средств;
- пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в образовательные организации и обратно;
- опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей-велосипедистов);
- наземные (регулируемые и нерегулируемые) и подземные (надземные) пешеходные переходы;
- названия улиц и нумерация домов.

Схема необходима для общего представления о районе расположения образовательной организации. На схеме обозначены наиболее частые пути движения детей от дома (от отдаленных остановок маршрутных транспортных средств) к образовательной организации и обратно.

При исследовании маршрутов движения детей необходимо уделить особое внимание опасным зонам, где дети (обучающиеся, воспитанники) пересекают проезжие части дорог не по пешеходному переходу.

Проведенный в рамках разработки настоящей КСОДД анализ официальных документарных данных из общедоступных достоверных источников выявил отсутствие нормативных правовых актов органов местного самоуправления Новотитаровского сельского поселения, Краснодарского края, органов государственной власти субъекта Федерации, касающихся организации разработки и утверждения Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций Новотитаровского сельского поселения. Также отсутствует информация о наличии таких Паспортов в образовательных организациях муниципального образования.

Исходя из изложенного, в целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, предлагается администрации Новотитаровского сельского поселения при наличии соответствующих полномочий организовать разработку и утверждение Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций Новотитаровского сельского поселения.

На территории СП находится 4 школы и 6 садиков. Численность учащихся составляет 2529 человек и 1057 детей, посещающих детские сады.

Таблица 4 - Наименование образовательных учреждений Новотитаровского сельского поселения

№	Наименование	Адрес
1	МОУ СОШ № 29	ст. Новотитаровская, ул. Луначарского, 169
2	МОУ СОШ № 34	ст. Новотитаровская, Калинина, 6
3	МОУ СОШ № 35	ст. Новотитаровская, Широкая, 46
4	МОУ ООШ № 9	х. Карла Маркса, Южная, 90/2
5	НОУ СОШ № 1	ст. Новотитаровская, Ул. Луначарского, 169
6	МОУ ДДУ № 11	ст. Новотитаровская, ул. Советская, 59
7	МОУ ДДУ № 14	ст. Новотитаровская, ул. Ленина, 194
8	МОУ ДДУ № 16	ст. Новотитаровская, ул. Степная, 24
9	МОУ ДДУ № 63	ст. Новотитаровская, ул. Степная, 21/1
10	МОУ ДДУ № 59	ст. Новотитаровская, ул. Дзержинского, 15/а
11	МОУ ДДУ № 61	ст. Новотитаровская, ул. Широкая, 2

### 3.21 Организация велосипедного движения

В соответствии с планами по развитию Новотитаровского сельского поселения, отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено и предполагается, что для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая улично-дорожная сеть. Потребности велосипедистов следует учитывать на всех участках улично-дорожной сети (УДС), а также при планировании новых разработок, где могут быть возможности создания маршрутов в обход существующих «узких мест». Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей

Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года. К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

- велосипедные дорожки;
- места временного хранения велотранспорта (велопарковки).

Предлагается создание велопешеходных дорожек для использования в качестве альтернативы автомобильному транспорту при поездках на работу, к местам массового отдыха и развлечений. Для решения этих задач предлагается создание общего пространства для использования велосипедистами и пешеходами. Согласно СП 42.13330.2016 - "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", проектирование велосипедных дорожек следует осуществлять в соответствии с характеристиками, приведенными ниже в таблицах 5-6.

Мероприятие по организации велосипедных дорожек и велополос:

- по ул. Тельмана, ул. Выгонная, ул. Широкая совместить велодорожку с пешеходной дорожкой протяженностью 2300 м. И установить знаки 4.5.2 "Пешеходная и велосипедная дорожка с совмещенным движением".

Таблица 5

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
<p>Велосипедные дорожки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в составе поперечного профиля УДС</li> <li>- на рекреационных территориях, в жилых зонах и т.п.</li> </ul>	<p>Специально выделенная полоса, предназначенная для движения велосипедного транспорта. Может устраиваться на магистральных улицах общегородского значения 2-го и 3-го классов районного значения и жилых улицах</p> <p>Специально выделенная полоса для проезда на велосипедах</p>

Таблица 6

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/час	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, %
<p>Велосипедные дорожки:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- в составе поперечного профиля УДС</li> </ul>	<p>-</p> <p>20</p>	<p>1,50*</p> <p>1,00*</p>	<p>1-2</p> <p>2</p>	25	70

- на рекреационных территориях, в жилых зонах и т.п.	1,50*	1-2	25	70
	1,00*	2		

Рекомендуемые характеристики велосипедных дорожек:

- ширина совмещенной велопешеходной дорожки от 2,5 до 4 м (допускается 2 м в стесненных условиях), при существующей или планируемой интенсивности движения не более 30 вел/час и 50 пеш/час;

- для дорожек с высокой интенсивностью движения, ширина односторонней дорожки от 1,5 до 2 м (минимум 1,2 м), двусторонней от 2,5 до 4 м (минимум 2 м, допускается 1,5 м при интенсивностях до 60 вел/час);

- для дорожек в одном уровне с проезжей частью требуется барьерное ограждение на опасных участках дорог (из условий величины поперечных радиусов, видимости, интенсивности и скоростного режима ТП);

- ширина обочины в случае наличия барьерного ограждения 0,5 м; - покрытие велосипедных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими (возможно применение крупной бетонной плитки).

При малой интенсивности велосипедного движения покрытие выполняется из местных водоустойчивых материалов, например, каменных материалов низкой прочности, крупной гранитной высебки и др. В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004:

- обособленная велодорожка оборудуется дорожными знаками 4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса» и 4.4.2 «Конец велосипедной дорожки или полосы»;

- велопешеходная дорожка с разделением потоков оборудуется дорожными знаками 4.5.4, 4.5.5 «Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения» и 4.5.6, 4.5.7 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с разделением движения»;

- совмещенная велопешеходная дорожка оборудуется дорожными знаками 4.5.2 «Пешеходная и велосипедная дорожка с совмещенным движением» и 4.5.4 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с совмещенным движением»;

- пешеходная дорожка оборудуется дорожным знаком 4.5.1 «Пешеходная дорожка». Предлагается организовать велопарковки, расположенные у мест массового отдыха и развлечений, у мест работы, возле магазинов и торговых центров, у автовокзала.

Таблица 7 - Мероприятия по организации велополос и велосипедных дорожек

№	Улица	Тип	Протяженность, км	Ширина велодорожки, м	Ширина Пешеходной дорожки, м
1	ул. Тельмана	Велодорожка	2,300	1,5	1,5

	ул. Выгонная ул. Широкая	совмещенная с пешеходной дорожкой			
--	-----------------------------	---	--	--	--

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству. При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

### **3.22 Развитие сети дорог или участков дорог, локально - реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом**

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

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

На первом этапе разработки настоящей КСОДД был проведен многокомпонентный анализ условий и параметров дорожного движения на УДС муниципального образования, основой которого явились документарные и натурные обследования транспортной обстановки.

Результаты анализа показали, что транспортная сеть Новотитаровского сельского поселения функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено. К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда улиц Новотитаровского сельского поселения. Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень мероприятий в рамках данной КСОДД.

Параметры развития улично-дорожной сети установлены проектом Генерального плана Новотитаровского сельского поселения. Строительство новых дорог обуславливается освоением новых территорий в рамках развития жилищного строительства, и служит целям удовлетворения потребностей жителей Новотитаровского сельского поселения в качественных и доступных транспортных услугах.

В соответствии с выработанными решениями были реализованы мероприятия по реконструкции и усовершенствованию организации дорожного



движения на улично- дорожной сети Новотитаровского сельского поселения  
(таблица 8).

Таблица 8 – Перечень дорог общего пользования местного значения Новотитаровского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Ширина проезжей части	Кол-во полос	Покрытие	Периоды реализации	Мероприятия
<b>ст. Новотитаровская</b>							
1	Ул. 8 Марта	1,6	4	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 1,6 км
2	Ул. Броварца	0,7	4	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,7 км
3	Ул. Восточная	1,8	4	1	Гравий, асфальт	2023-2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,8 км
4	Ул. Выгонная	6,29	4	1	Гравий, асфальт, грунт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 5,3 км
5	Ул. Гоголя	1,5	5	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,5 км
6	Ул. Гражданкина	0,45	4	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,45 км
7	Ул. Дзержинского	1,0	5	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,0 км
8	Ул. Ейское Шоссе	0,8	4	1	Гравий	2023-2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,8 км
9	Ул. Заречная	5,0	5	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 5,0 км
10	Ул. Интернациональна	0,5	5	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,5 км

	я						
11	Ул. Казачья	0,6	5	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км
12	Ул. Калинина	1,2	5	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,2 км
13	Ул. Кирова	1,8	5	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 1,8 км
14	Ул. Кислицина	0,3	5	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 0,3 км
15	Ул. Коммунаров	3,5	5 6	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 3,5 км
16	Ул. Королева	0,6	5	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км
17	Ул. Крайняя	1,3	6	2	Асфальт	2023-2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,3 км
18	Ул. Красноармейская	1,85	6	2	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,85 км
19	Ул. Краснодарская	2,2	6	2	Гравий, асфальт	2023-2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 2,2 км
20	Ул. Крупской	1,4	5	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 1,4 км
21	Ул. Кубанская	0,3	4	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 0,3 км

22	Ул. Кузнечная	1,1	5	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 1,1 км
23	Ул. Кутузова	0,9	4	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,9 км
24	Ул. Левоневского	2	5	2	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 2,0 км
25	Ул. Ленина	0,93	6	2	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,93 км
26	Ул. Лермонтова	0,46	4	1	Грунт, гравий	2023-2027	Капитальный ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,46 км
27	Ул. Ломоносова	0,7	5	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,7 км
28	Ул. Луговая	0,4	5	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,4 км
29	Ул. Луначарского	7,15	5 6	1 2	Грунт, гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 7,15 км
30	Ул. Мира	0,4	6	2	Гравий, грунт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,4 км
31	Ул. Невского	0,45	5	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги

							протяженностью 0,45 км
32	Ул. Октябрьская	4,9	4	1	Грунт, гравий	2023-2027	Капитальный ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 4,9 км
33	Пер. Геологов	0,1	4	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,1 км
34	Пер. Кислицина	0,07	4	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,07 км
35	Пер. Коккинаки	0,3	4	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,3 км
36	Пер. Кочубея	0,11	4	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 0,11 км
37	Пер. Кутузова	0,25	5	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 0,25 км
38	Пер. Ленина	0,6	5	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км
39	Пер. Малый	0,2	4	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,2 км
40	Пер. Мира	0,15	4	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,15 км
41	Пер. Молодежный	0,4	4	1	Асфальт	2028-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,4 км
42	Пер. Новотитаровский	0,4	5	1	Гравий, асфальт	2028-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,4 км

43	Пер. Прямой	0,25	5	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,25 км
44	Пер. Светлый	0,1	5	1	Асфальт	2023-2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,1 км
45	Пер. Трудовой	0,25	4	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,25 км
46	Ул. Первомайская	1,1	5	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 1,1 км
47	Ул. Подгорная	0,7	5	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,7 км
48	Ул. Почтовая	1,9	5	1	Гравий, асфальт	2028-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,9 км
49	Ул. Привокзальная	1,8	5	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Капитальный ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,8 км
50	Ул. Прогонная	1,6	4	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 1,6 км
51	Ул. Продольная	1,7	5	1	Асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,7 км
52	Ул. Пролетарская	1,1	4	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 1,1 км
53	Ул. Революционная	2,1	4	1	Грунт, гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 2,1 км
54	Ул. Розы Люксембург	1,5	5	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,5 км
55	Ул. Российская	0,5	5	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,5 км
56	Ул. Свободная	1,1	5	1	Асфальт грунт	2018-2022	Капитальный ремонт покрытия проезжей части автомобильной

							дороги протяженностью 0,7 км
57	Ул. Сельская	3,0	5	1	Асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 3,0 км
58	Ул. Советская	2,1	5	1	Гравий асфальт	2023-2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 2,1 км
59	Ул. Солидарности	0,7	5	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 0,7 км
60	Ул. Солнечная	0,6	5	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км
61	Ул. Степная	4,95	5	1	Гравий Асфальт грунт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 4,95 км
62	Ул. Таманская	0,6	5	1	Гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км
63	Ул. Тельмана	0,75	5	1	Гравий асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,75 км
64	Ул. Толстого	0,6	5	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км
65	Ул. Шевченко	0,85	4	1	Гравий грунт	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,45 км
66	Ул. Школьная	0,4	5	1	Асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,4 км
67	Ул. Ф. Энгельса	1,3	4	1	Гравий	2023-2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,3 км
<i>х. Карла Маркса</i>							
68	Ул. Белевцы	0,75	4	1	Грунт, гравий	2023-2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,55 км

69	Ул. Южная	6,5	5	1	Гравий, асфальт	2018-2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 6,5 км
<i>с. Примаки</i>							
70	с. Примаки	2,0	5	1	Гравий	2018-2022	Подсыпка гравием протяженностью 2,0 км
<i>х. Осечки</i>							
71	х. Осечки	1,5	4	1	Гравий	2028-2032	Подсыпка гравием протяженностью 1,5 км



### **3.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения**

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходных данных о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления, а также натурные обследования УДС Новотитаровского сельского поселения.

Данный вид мероприятий, что подтверждается практикой, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. На данный момент средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, постановление об административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

Большая часть автомобилей Новотитаровского сельского поселения движется по ул. Ленина и по ул. Советская. Камеры фото и видео фиксации нарушений ПДД необходимо установить на ул. Ленина и ул. Советская с целью контроля нарушений скоростного режима. Так как в рамках настоящей КСОДД предлагается снизить скорость до 40 км/ч. из-за большого количества наземных пешеходных переходов.

- на въезде в ст.Новотитаровскую со стороны ст.Динской;
- на пересечении ул. Крайняя и ул. Советская;
- на пересечении ул. Пролетарская и ул.Ленина.

Оборудование должно обеспечивать автоматическую фиксацию следующих нарушений ПДД:

- превышение скорости;
- выезд на встречную полосу движения;
- выезд на тротуар;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переходах.

Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД обусловлен в особенностями градостроительной компоновки. Основным аргументом размещения камер фиксации нарушений в выбранных точках явилась необходимость мотивировать водителей транспортных средств на соблюдение скоростного режима, что однозначно положительно скажется на безопасности дорожного движения в данном сельсовете.

Мероприятия по установке средств видеофиксации могут быть запланированы на долгосрочный период выполнения (при необходимости откорректированы), для выполнения условий повышения численности населения и значительного увеличения транспортных потоков и пешеходной активности.

### **3.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств**

В связи с тем, что эвакуация в Новотитаровском сельском поселении осуществляется сравнительно редко, необходимость в организации специализированной стоянки отсутствует.

#### **4. ФОРМИРОВАНИЕ ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД С УКАЗАНИЕМ ОЧЕРЕДНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ, ОЧЕРЕДНОСТИ РАЗРАБОТКИ ПОДД НА ОТДЕЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ, А ТАКЖЕ ОЦЕНКИ ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ОЖИДАЕМОГО ЭФФЕКТА ОТ ВНЕДРЕНИЯ**

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, проектирование Комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Новотитаровского сельского поселения Динского района Краснодарского края.

На этом этапе все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 2 настоящей КСОДД, формируются в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории муниципального образования. По каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности).

Программа в дальнейшем может выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

Указанная Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Новотитаровского сельского поселения приведена в таблице 8.

Таблица 9 – Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Новотитаровского сельского поселения

Наименование мероприятия	Источники финансирования	Тыс. рублей
		<b>Всего:</b>
	<b>Бюджет МО</b>	<b>135 971,0</b>
	<b>Районный бюджет</b>	<b>0,0</b>
	<b>Краевой бюджет</b>	<b>199 887,0</b>
	<b>Федеральный бюджет</b>	<b>288 695,0</b>
	<b>Внебюджетные источники</b>	<b>0,0</b>
<b>1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий</b>		
Не запланированы		
<b>2. Мероприятия по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации</b>		
Не запланированы		
<b>3. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения</b>		
Не запланированы		
<b>4. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения (на дорогах местного значения)</b>		
Установка дорожных знаков 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса» на остановках общественного	Бюджет МО	18,0

транспорта		
Установка остановочных павильонов	Бюджет МО	160,0
Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	Бюджет МО	90,0
Организация освещения на остановках общественного транспорта	Бюджет МО	100,0
<b>5. Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств</b>		
Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	Бюджет МО	550,0
<b>6. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах</b>		
Установка знаков	Бюджет МО	25,0
<b>7. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)</b>		
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	Бюджет МО	205,0
<b>8. Мероприятия по введению светофорного регулирования</b>		
Не запланированы		
<b>9. Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями</b>		
Установка светофоров Т.7 над нерегулируемыми пешеходными переходами	Бюджет МО	200,0
Установка средств принудительного снижения скорости (искусственные неровности)	Бюджет МО	40,0
<b>10. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования</b>		

Организация движения пешеходов	Бюджет МО	13800,0
	Краевой бюджет	13969,0
<b>11. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов</b>		
Обустройство тротуаров тактильной плиткой	Бюджет МО	120,0
<b>12. Мероприятия по организации велосипедного движения</b>		
Устройство совмещенной вело-пешеходной дорожки	Бюджет МО	5185,0
	Краевой бюджет	12101,0
<b>13. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом</b>		
Реконструкция существующих дорог	Бюджет МО	115478,0
	Краевой бюджет	173217,0
	Федеральный бюджет	288695,0
<b>14. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения</b>		
Установка камер фото и видео фиксации нарушений ПДД	Краевой бюджет	600,0

В соответствии с описанными выше предложенными решениями сформированы мероприятия по улично- дорожной сети Новотитаровского сельского поселения представленные в таблицах 10 – 16.

Таблица 10 - Оценка объемов финансирования по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

<b>№ п\п</b>	<b>Адрес</b>	<b>Мероприятия</b>	<b>Годы реализации</b>	<b>Ориентировочная стоимость, тыс.руб.</b>
1	ул. Школьная на пересечении с ул. Привокзальная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
2	ул. Привокзальная на пересечении с ул. Луначарского	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
3	ул. Восточная на пересечении с ул. Школьная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
4	ул. Привокзальная в районе дома №79	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
5	ул. Свободная на пересечении с ул. Октябрьская	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
6	ул. Свободная на пересечении с ул. Степная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
7	ул. Степная на пересечении с ул. Свободная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
8	ул. Степная на пересечении с ул. Привокзальная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
9	пер. Южный на пересечении с ул. Привокзальная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
10	пер. Прямой на пересечении с ул. Свободная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
11	пер. Прямой на пересечении с ул. Привокзальная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
12	ул. Восточная на пересечении с ул. Степная с двух сторон	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	50,0
13	ул. Восточная на пересечении с ул. Октябрьская с двух сторон	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	50,0
14	ул. Восточная на пересечении с ул.	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового	2019	25,0

	Ленина	транспорта запрещено»		
15	ул. Школьная на пересечении с ул. Восточная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
16	ул. Ленина в районе дома №141	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
17	ул. Советская на пересечении с ул. Ленина	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
18	ул. Калинина на пересечении с ул. Степная	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено»	2019	25,0
19	ул. Ленина на пересечении с ул. Леваневского	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» 12 тонн	2019	25,0
20	ул. Ленина на пересечении с ул. Гоголя	Установка дорожного знака 3.4 «Движение грузового транспорта запрещено» 8 тонн	2019	25,0
	<b>Итого:</b>			<b>550,0</b>

Таблица 11 - Оценка объемов финансирования по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)

№ п/п	Адрес	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	Район школы искусств по ул. Советская	Строительство парковки на 13 машино-мест	2020	65,0
2	ул. Почтовая район Поликлиники №1	Строительство парковки на 20 машино-мест	2022	100,0
3	ул. Советская район Д/С №11	Приведение парковки в нормативный вид на 10 машино-мест	2019	40,0
	<b>Итого:</b>			<b>205,0</b>



Таблица 12 - Оценка объемов финансирования по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

№ п/п	Адрес	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	ул. Луначарского в районе Школы №1	Установка светофора Т7	2018	100,0
2	ул. Широкая в районе детского сада №61	Установка светофора Т7	2018	100,0
3	ул. Советская в районе детского сада №11	Установка искусственных неровностей	2018	40,0
	<b>Итого:</b>			<b>240,0</b>

Таблица 13 - Оценка объемов финансирования по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования

№	Улица	Мероприятие	Протяженность	Ширина	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
<b>ст. Новотитаровская</b>						
1	ул.Восточная	реконструкция	1130	1	2026	1370,0
2	ул.Советская	строительство	130	1	2020	160,0
3	Ул.Заречная	реконструкция	800	1	2031	968,0
4	ул.Калинина	реконструкция	800	1	2021	968,0
5	ул.Коммунаров	реконструкция	1200	1	2021	1452,0
6	ул.Крайняя	реконструкция	4350	1	2022	5264,0
7	ул.Красноармейская	реконструкция	630	1	2032	763,0
8	ул.Краснодарская	реконструкция	400	1	2022	484,0

9	ул.Леваневского	реконструкция	400	1	2022	484,0
10	ул.Ленина	реконструкция	4340	1	2023	5251,0
11	ул.Октябрьская	реконструкция	1860	1	2023	2251,0
12	ул.Почтовая	реконструкция	200	1	2024	242,0
13	ул.Продольная	реконструкция	1080	1	2019	1310,0
14	ул.Сельская	реконструкция	1150	1	2025	1400,0
15	ул.Тельмана	реконструкция	910	1	2026	1100,0
16	ул.Ф.Энгельса	реконструкция	1010	1	2030	1222,0
<b>х. Карла Маркса</b>						
17	ул.Южная	реконструкция	1800	1	2022	2180,0
	Установка знаков 5.19.1 " Пешеходный переход"		100 ед		2019-2032	900,0
	<b>Итого:</b>					<b>27769,0</b>

Таблица 13 - Оценка объемов финансирования по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

№ п/п	Адрес	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	ул. Советская в районе Администрации сп	Обустройство тактильной плиткой	2019	120,0
	<b>Итого:</b>			<b>120,0</b>

Таблица 14 – Мероприятия по организации велосипедного движения на улично-дорожной сети Новотитаровского сельского поселения

№ п/п	Наименование велосипедной дорожки	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	ул. Тельмана ул. Выгонная ул. Широкая	1. Строительство велодорожки совмещенной с пешеходной дорожкой площадью 6900 м <sup>2</sup> (Длина 2300 м) 2. Устройство разметки. Установка знаков 4.5.2 «Совмещенная велодорожка»	2030	17286,0
	<b>Итого:</b>			<b>17286,0</b>

Таблица 15 – Оценка объемов финансирования мероприятий по развитию сети дорог Новотитаровского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Периоды реализации	Мероприятия	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
<b>ст. Новотитаровская</b>				
	Ул. 8 Марта	2023	Подсыпка гравием протяженностью 1,6 км	4800,0
	Ул. Броварца	2022	Подсыпка гравием протяженностью 0,7 км	2100,0
	Ул. Восточная	2030	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,8 км	13060,0
	Ул. Выгонная	2026	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 5,3 км	38500,0
	Ул. Гоголя	2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,5 км	10800,0
	Ул. Гражданкина	2023	Подсыпка гравием протяженностью 0,45 км	1350,0
	Ул. Дзержинского	2026	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,0 км	7200,0
	Ул. Ейское Шоссе	2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,8 км	5800,0
	Ул. Заречная	2029-2031	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью	36000,0

			5,0 км	
	Ул. Интернациональная	2024	Подсыпка гравием протяженностью 0,5 км	1500,0
	Ул. Казачья	2024	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км	1800,0
	Ул. Калинина	2028	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,2 км	8700,0
	Ул. Кирова	2025	Подсыпка гравием протяженностью 1,8 км	5400,0
	Ул. Кислицина	2025	Подсыпка гравием протяженностью 0,3 км	900,0
	Ул. Коммунаров	2023-2024	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 3,5 км	25200,0
	Ул. Королева	2026	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км	1800,0
	Ул. Крайняя	2025	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,3 км	9500,0
	Ул. Красноармейская	2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,85 км	13320,0
	Ул. Краснодарская	2021	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 2,2 км	15900,0
	Ул. Крупской	2026	Подсыпка гравием протяженностью 1,4 км	4200,0
	Ул. Кубанская	2026	Подсыпка гравием протяженностью 0,3 км	900,0
	Ул. Кузнечная	2027	Подсыпка гравием протяженностью 1,1 км	3300,0

	Ул. Кутузова	2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,9 км	2700,0
	Ул. Леваневского	2024-2025	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 2,0 км	14500,0
	Ул. Ленина	2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,93 км	2800,0
	Ул. Лермонтова	2029	Капитальный ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,46 км	1400,0
	Ул. Ломоносова	2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,7 км	2100,0
	Ул. Луговая	2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,4 км	1200,0
	Ул. Луначарского	2023-2025	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 7,15 км	51500,0
	Ул. Мира	2026	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,4 км	2900,0
	Ул. Невского	2028	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,45 км	3240,0

Ул. Октябрьская	2028-2029	Капитальный ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 4,9 км	35300,0
Пер. Геологов	2028	Подсыпка гравием протяженностью 0,1 км	300,0
Пер. Кислицина	2028	Подсыпка гравием протяженностью 0,07 км	210,0
Пер. Коккинаки	2028	Подсыпка гравием протяженностью 0,3 км	900,0
Пер. Кочубея	2029	Подсыпка гравием протяженностью 0,11 км	330,0
Пер. Кутузова	2029	Подсыпка гравием протяженностью 0,25 км	750,0
Пер. Ленина	2029	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км	2100,0
Пер. Малый	2030	Подсыпка гравием протяженностью 0,2 км	600,0
Пер. Мира	2030	Подсыпка гравием протяженностью 0,15 км	450,0
Пер. Молодежный	2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,4 км	2900,0
Пер. Новотитаровский	2031	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью	2900,0

			0,4 км	
	Пер. Прямой	2030	Подсыпка гравием протяженностью 0,25 км	750,0
	Пер. Светлый	2029	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,1 км	720,0
	Пер. Трудовой	2031	Подсыпка гравием протяженностью 0,25 км	750,0
	Ул. Первомайская	2031	Подсыпка гравием протяженностью 1,1 км	3300,0
	Ул. Подгорная	2031	Подсыпка гравием протяженностью 0,7 км	2100,0
	Ул. Почтовая	2027	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,9 км	13700,0
	Ул. Привокзальная	2018	Капитальный ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,8 км	13000,0
	Ул. Прогонная	2032	Подсыпка гравием протяженностью 1,6 км	4800,0
	Ул. Продольная	2019-2020	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,7 км	12300,0
	Ул. Пролетарская	2032	Подсыпка гравием протяженностью 1,1 км	3300,0
	Ул. Революционная	2032	Подсыпка гравием протяженностью 2,1 км	6300,0



	Ул. Розы Люксембург	2026	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,5 км	10800,0
	Ул. Российская	2027	Подсыпка гравием протяженностью 0,5 км	1500,0
	Ул. Свободная	2030	Капитальный ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,7 км	5040,0
	Ул. Сельская	2025	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 3,0 км	21600,0
	Ул. Советская	2022	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 2,1 км	15120,0
	Ул. Солидарности	2029	Подсыпка гравием протяженностью 0,7 км	2100,0
	Ул. Солнечная	2028	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км	1800,0
	Ул. Степная	2023	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 4,95 км	35700,0
	Ул. Таманская	2024	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км	1800,0
	Ул. Тельмана	2030	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,75 км	5400,0
	Ул. Толстого	2021	Подсыпка гравием протяженностью 0,6 км	1800,0
	Ул. Шевченко	2021	Подсыпка гравием протяженностью 0,45 км	1350,0
	Ул. Школьная	2024	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,4 км	2900,0

	Ул. Ф. Энгельса	2023	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,3 км	9400,0
	<b>Итого:</b>			<b>518440,0</b>
<i>х. Карла Маркса</i>				
	Ул. Белевцы	2024	Подсыпка гравием протяженностью 0,55 км	1650,0
	Ул. Южная	2019-2021	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 6,5 км	46800,0
	Ул. Северная	2019-2021	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,5 км	7100,0
	<b>Итого:</b>			<b>55550,0</b>
<i>с. Примаки</i>				
	с. Примаки	2023	Подсыпка гравием протяженностью 2,0 км	6000,0
<i>х. Осечки</i>				
	х. Осечки	2020	Подсыпка гравием протяженностью 1,5 км	4500,0
	<b>Всего:</b>			<b>584490,0</b>

Таблица 16 - Оценка объемов финансирования по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

№ п/п	Адрес	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	на въезде в ст. Новотитаровскую со стороны ст. Динской	Установка камеры фото и видео фиксации нарушений ПДД	2020	200,0
2	на пересечении ул. Крайняя и ул. Советская	Установка камеры фото и видео фиксации нарушений ПДД	2025	200,0
3	на пересечении ул. Пролетарская и ул. Ленина	Установка камеры фото и видео фиксации нарушений ПДД	2025	200,0
	<b>Итого:</b>			<b>600,0</b>

## **5. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО, НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОГО, МЕТОДИЧЕСКОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОДД НА ТЕРРИТОРИИ НОВОТИТАРОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ДИНСКОГО РАЙОНА**

В целях обеспечения возможности реализации предлагаемых в составе КСОДД мероприятий на территории Новотитаровского сельского поселения, при необходимости разрабатываются предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Основанием для данной работы служат результаты проведенного в рамках выполнения первого этапа (Том 1) настоящей КСОДД всестороннего анализа сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования Новотитаровского сельского поселения Динского района Краснодарского края.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории Новотитаровского сельского поселения фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. По заданию администрации муниципального образования был разработан Проект дислокации дорожных знаков на территории Новотитаровского сельского поселения. В последующие годы постановлениями администрации муниципального образования в Проект дислокации вносились изменения в целях совершенствования организации и безопасности дорожного движения.

Действующая в Российской Федерации правовая база в сфере организации дорожного движения и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере.

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

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений социальных институтов жизнедеятельности населения муниципального образования, когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД.

Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

Социальный (или общественный) институт – это исторически сложившаяся или созданная целенаправленными усилиями форма организации совместной жизнедеятельности людей, осуществление которой диктуется необходимостью удовлетворения социальных, экономических, политических, культурных и иных потребностей общества в целом или его части. Институты характеризуются своими возможностями влиять на поведение людей посредством установленных правил.

В результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД предпочтение было отдано так называемому "инерционному" варианту. Реализация указанного сценария не предполагает каких-либо кардинальных изменений в системе сложившихся жизненных стереотипов населения Новотитаровского сельского поселения. Исходя из этого, отсутствуют объективные предпосылки институциональных преобразований в Новотитаровском сельском поселении.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате выполненной работы проанализировано текущее состояние транспортного комплекса Новотитаровского сельского поселения, выявлены основные проблемы транспортного комплекса, проведен социально-экономический анализ, создан прогноз социально-экономического развития до 2032 года, выявлены основные тенденции.

Анализ основных проблем транспортного комплекса муниципального образования показал, что на данный момент транспортный комплекс в целом функционирует удовлетворительно. Опорная сеть удовлетворяет условиям комфортного передвижения (загрузка менее 70%).

Выявлен ряд локальных проблем, связанных, как правило, с организацией дорожного движения, несоответствием технических средств организации дорожного движения. Был разработан план мероприятий по приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние, который может корректироваться в процессе реализации.

Разработаны предложения по развитию велосипедного транспорта и пешеходного движения, проведен анализ основных велосипедных и пешеходных потоков. Разработаны предложения по формированию пешеходных зон, обеспечению безопасности движения пешеходов и велосипедистов, предложения по нормативно-правовому обеспечению велосипедного и пешеходного движения.

Создана взаимоувязанная адресная программа мероприятий с определением источников финансирования.

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по ремонту и капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Новотитаровского сельского поселения проводилась укрупненно.

