

ОГЛАВЛЕНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc517854237)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 5](#_Toc517854238)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 6](#_Toc517854239)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ СТАРОНИЖЕСТЕБЛИЕВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КРАСНОАРМЕЙСКОГО РАЙОНА 10](#_Toc517854240)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 10](#_Toc517854241)

[1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 10](#_Toc517854242)

[1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 16](#_Toc517854243)

[1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 20](#_Toc517854244)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 24](#_Toc517854245)

[1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 28](#_Toc517854246)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 33](#_Toc517854247)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 34](#_Toc517854248)

[1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 34](#_Toc517854249)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 35](#_Toc517854250)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 36](#_Toc517854251)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 39](#_Toc517854252)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 41](#_Toc517854253)

[1.14. Существующая территориально-планировочная организация Старонижестеблиевского сельского поселения 42](#_Toc517854254)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 45](#_Toc517854255)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 47](#_Toc517854256)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 49](#_Toc517854257)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 49](#_Toc517854258)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 49](#_Toc517854259)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 50](#_Toc517854260)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 50](#_Toc517854261)

[4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 51](#_Toc517854262)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 53](#_Toc517854263)

[4.7. Применение реверсивного движения 54](#_Toc517854264)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 55](#_Toc517854265)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 55](#_Toc517854266)

[4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 55](#_Toc517854267)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 55](#_Toc517854268)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 56](#_Toc517854269)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 57](#_Toc517854270)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 57](#_Toc517854271)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 58](#_Toc517854272)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 58](#_Toc517854273)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 58](#_Toc517854274)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 58](#_Toc517854275)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 59](#_Toc517854276)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 59](#_Toc517854277)

[4.21. Организация велосипедного движения 59](#_Toc517854278)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 59](#_Toc517854279)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 60](#_Toc517854280)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 61](#_Toc517854281)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 62](#_Toc517854282)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 63](#_Toc517854283)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 67](#_Toc517854284)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 69](#_Toc517854285)

# ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района Краснодарского края.

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

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

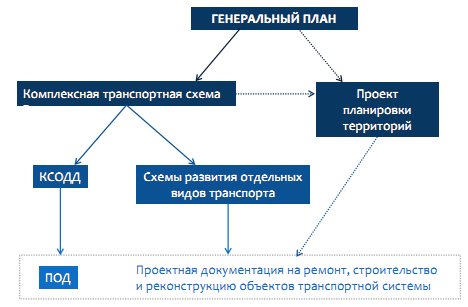
* Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* Генеральный план Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района Краснодарского края, разработанный ООО «Проектный институт территориального планирования» в 2010 году (внесение изменений в генеральный план выполнено ООО «Архземинвестпроект» в 2016 году).

Схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

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

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



# ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

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

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения о Старонижестеблиевском сельском поселении Красноармейского района Краснодарского края**

На основании закона Краснодарского края «Об установлении границ муниципального образования Красноармейский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований сельских поселений и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 21 апреля 2004 года, были установлены границы муниципального образования Красноармейский район и границы поселений.

Старонижестеблиевское сельское поселение входит в состав Красноармейского района, расположено в его северо-восточной части и граничит:

- на севере и востоке – с Калининским районом;

- на западе – со Староджерелиевским сельским поселением ;

- на юго-востоке – с Ивановским сельским поселением;

- на юго-западе – с Октябрьским и Полтавским сельским поселением;

Станица Старонижестеблиевская является административным центром Старонижестеблиевского сельского поселения.

Площадь поселения – 26,3 тыс. км2. Территория Старонижестеблиевского сельского поселения вытянута на 6 км в направлении север-юг вдоль извилистого русла Ангелинского ерика, имеет сложную извилистую конфигурацию.

В его состав входят пять населенных пунктов: станица Старонижестеблиевская (административный центр), хутор Восточный, хутор Первомайский, хутор Крупской, хутор Отрубные.

По состоянию на 1 января 2017 года численность населения 11643 человек, из них 5123 мужчин и 6520 женщин, пенсионеров 4327 человек, трудоспособного населения – 8150 человек. Дети и молодежь – 1750 человек.

За прошедший период 2017 года в центре занятости было официально зарегистрировано 270 безработных.

В поселении проживают 92 многодетных семей.

В течение года из поселения убыло 20 человек, прибыло 6 человек, новорожденных – 172, 179 умерших.

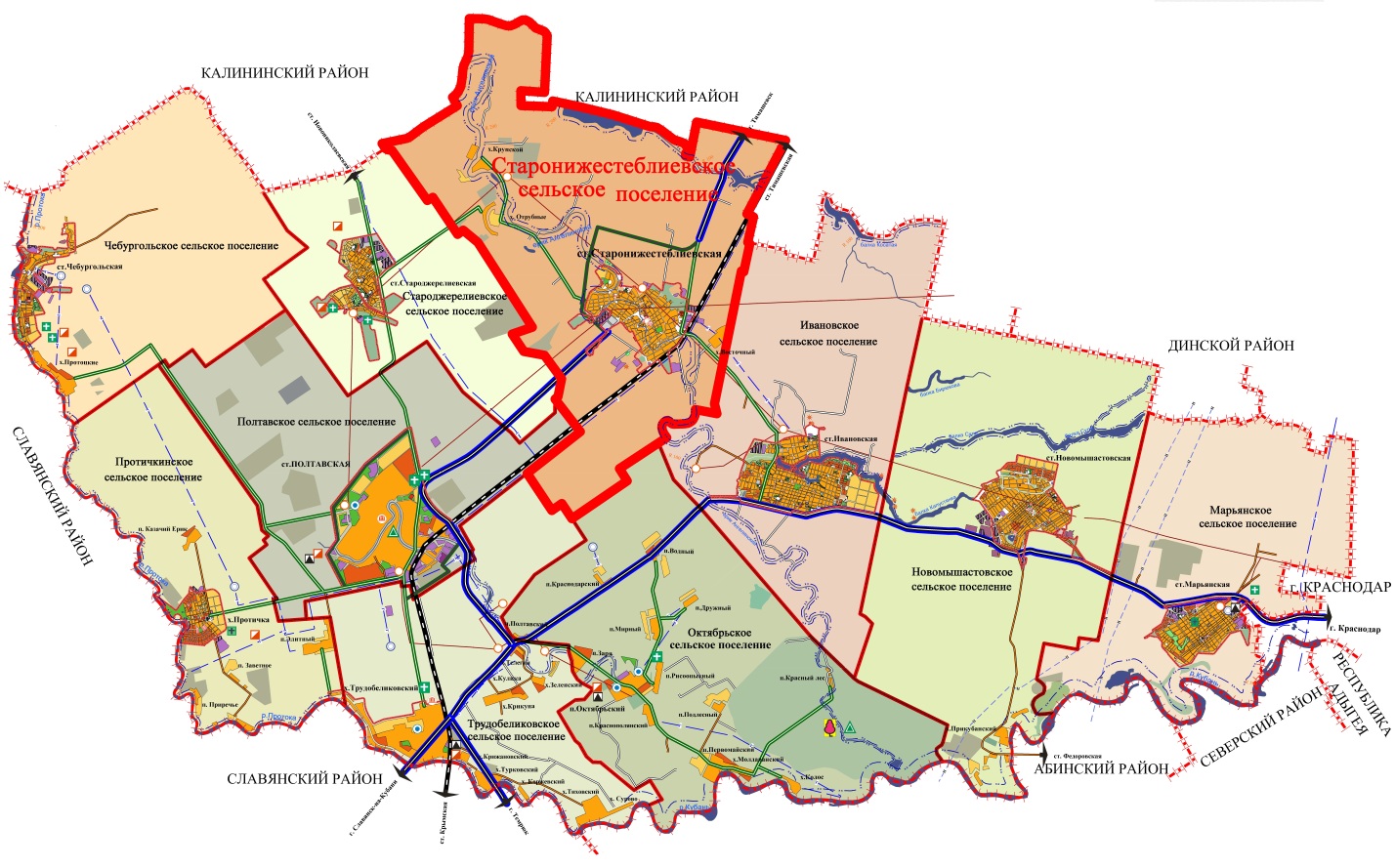


Рисунок 1 – Схема размещения расположения Старонижестеблиевского сельского поселения в структуре муниципального образования Красноармейский район

**Экономическая сфера**

Старонижестеблиевское сельское поселение Красноармейского района занимает площадь 26 282 га. Предприятия АПК в производственной деятельности используют сельхозугодия 19,7 тыс. га (74,9%), из них пашни 16,8 тыс. га. (85,4 %). Эффективность использования пашни по годам составляет 88-90%. Площадь пашни орошаемых земель 10,4 тыс. га. (53,0 %), из них рисовая оросительная система 9,3 тыс. га. (89,0 %), в связи с чем, в Старонижестеблиевском сельском поселении сельхоз. производители в основном занимаются выращиванием риса.

Производством продукции растениеводства в поселении занимается 31 предприятие различных форм собственности и 25 крестьянско-фермерских хозяйство. На территории Старонижестеблиевского сельского поселения функционируют следующие предприятия: АО «Агрофирма Полтавская», АО фирма «Агрокомплекс» предприятие Ангелинский элеватор, ООО «Колос», ООО РСП «Ангелинский», ИП Артеменко А.А.

Ведущим рыбоводным предприятием в Красноармейском районе находящимся на территории Старонижестеблиевского сельского поселения является РСП «Ангелинское». Площадь прудов РСП «Ангелинское» составляет 703 га.

Промышленность Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района представлена крупным предприятиям – ОАО «Ангелинский элеватор.

ОАО «Ангелинский элеватор» входит в состав ведущих промышленных предприятий района. Основное направление ОАО «Ангелинский элеватор» является переработка рисовой крупы.

При объемном сельскохозяйственном производстве в Старонижестеблиевском сельском поселении активно работают средние и малые предприятия пищевой и перерабатывающей промышленности. Наиболее перспективными из них являются ИП Гольман О.Н., ИП Терещенко А.В., ИП Борц В.Я.

**Климат**

Старонижестеблиевское сельское поселение расположено в пределах климатической провинции Азово-Кубанской равнины, которая входит в состав климатической области Северного склона Большого Кавказа и равнин Предкавказья. Указанная территория подвержена воздействию атлантических воздушных масс. Наибольшее понижение температуры при незначительной облачности и слабых северо-западных ветрах приносит антициклон с Гренландской области высокого давления. Кратковременное понижение температуры воздуха, проявляющиеся в любое время года, связаны с полярным максимумом, зарождающимся в Ледовитом океане.

В области Атлантического океана образуются воздушные массы, которые зимой обуславливают умеренно-прохладную, а летом умеренно-теплую погоду.

Сильные северо-восточные ветры, возникающие в Арало-Каспийской области, зимой сопровождаются вьюгами и понижением температуры, а в теплое время года являются причиной образования суховеев и пыльных бурь.

Температура воздуха в летние месяцы характеризуется наиболее постоянным ходом.

В зимний период имеют место значительные колебания суточных и месячных температур.

Наиболее низкие температуры наблюдаются в январе-феврале месяцах, максимум – в июле-августе.

Безморозный период продолжается 180 дней. Заморозки наблюдаются уже в середине октября и оканчиваются в середине апреля. Глубина промерзания почвы в данном районе составляет – 0,8 м.

Среднегодовое количество осадков в районе г. Славянска составляет 600-680 мм. По количеству осадков район характеризуется, как зона недостаточного увлажнения.

В течение всего года количество выпавших осадков распределяется по месяцам довольно равномерно.

Для района работ характерен следующий ветровой режим: зимой преобладают северо-восточные ветры, летом - юго-западные.

Наибольшие скорости ветра (18-20 м/сек) характерны для ветров восточных румбов. Наибольшее число дней в году с ветрами со скоростью более 15 м/сек.- 20-30 дней.

Приблизительно столько же дней в году дуют суховеи, приносящие часто значительный ущерб сельскому хозяйству, 20-40 дней в году наблюдаются туманы.

Зима в данном районе бывает умеренно-мягкая, начинается во второй декаде декабря и продолжается 6-8 недель, сопровождаясь частыми переходами температуры воздуха через 0°. Снежный покров неустойчив и маломощен. Переход от зимы к весне характеризуется неустойчивым режимом погоды с частым потеплением и резкими похолоданиями.

Лето наступает в середине мая, обычно оно бывает умеренно-жаркое, сопровождается осадками в виде ливневых дождей. Осень начинается в октябре. Осень продолжительная, характеризуется теплой солнечной погодой.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ СТАРОНИЖЕСТЕБЛИЕВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КРАСНОАРМЕЙСКОГО РАЙОНА

Старонижестеблиевское сельское поселение входит в состав Красноармейского района, расположено в его северо-восточной части.

Площадь поселения – 26,3 тыс. км2. Территория Старонижестеблиевского сельского поселения располагается вдоль Ангелинского Ерика. В 10 км к югу проходит краевая автодорога Краснодар-Темрюк.

В его состав входят пять населенных пунктов: станица Старонижестеблиевская (административный центр), хутор Восточный, хутор Первомайский, хутор Крупской, хутор Отрубные.

Административный центр Старонижестеблиевского сельского поселения – станица Старонижестеблиевская – связана с другими населенными пунктами района и края автомобильными дорогами межмуниципального значения «г.Тимашевск-ст-ца Полтавская» II-III технической категории, «ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Ивановская» IV технической категории, «ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Староджерелиевская» IV технической категории, а также железной дорогой направления Тимашевск-Темрюк. В юго-восточной части ст.Старонижестеблиевской имеется грузопассажирская железнодорожная станция «Ангелинская».

На дорогах выполнена расстановка дорожных знаков, разметки проезжих частей, устройство искусственных неровностей в соответствии с проектом организации дорожного движения. Направляющие устройства, дорожные контролеры, детекторы транспорта, островки безопасности на автомобильных дорогах отсутствуют.

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

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

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

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

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

Согласно Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик Проекта – Министерство транспорта РФ), организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

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

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

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

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

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

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

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

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. От 18.04.2018) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

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

а) федеральный уровень:

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

б) региональный уровень:

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

в) местный уровень:

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

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

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

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерации, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

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

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

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

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

**1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований**

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности.

Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. От 07.03.2018) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. От 02.03.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

Кроме того, анализ законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере организации дорожного движения на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения эффективности обеспечения бесперебойного и безопасного дорожного движения, особенно, в крупных населенных пунктах.

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

В целях активизации и повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

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

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

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

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов и разработка специальных мобильных приложений. Данные системы позволяют не только информировать граждан о происходящих изменениях, но и обеспечивать «обратную связь» с населением путем анализа обращений и предложений граждан, изучения общественного мнения, проведения социологических опросов среди жителей города.

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом, граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и WindowsPhone.

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

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

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района.

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

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

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

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

**1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

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

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

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

**1.4.1.1 Анализ Генерального плана Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района**

Генеральный план Старонижестеблиевского сельского поселения, утвержденный решением Совета муниципального образования красноармейского района и является основополагающим документом территориального планирования.

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

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

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района сведены в таблицу 1.1.

Таблица 1.1

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | Вынос автодороги Тимашевск-Славянск-на-Кубани-Крымск из жилой зоны станицы Старонижестеблиевской вдоль северо-западной, северной и северо-восточной окраин (северный обход). При этом в связи с высокой и стабильно возрастающей интенсивностью движения по краевой трассе запланировано резервирование территории для устройства примыканий сети станичных улиц Первомайской и Красноармейской к проектируемому северному обходу автодороги по одноуровневой развязке типа «кольцо» или «труба» | новое строительство | расчетный срок |
| 2 | Устройство переезда автомобильной дороги ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Ивановская через железную дорогу, планируемый к реализации Северо-Кавказской железной дорогой, путем строительства путепровода | новое строительство | расчетный срок |
| 3 | При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками | реконструкция | расчетный срок |
| 4 | Предусматривается размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов | новое строительство | расчетный срок |
| 4 | Для жителей многоквартирных домов проектом предусмотрена территория для размещения гаражей боксового типа на пересечении улиц Комсомольской и Победы | новое строительство | расчетный срок |

**1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП)**

Мероприятия по планировке территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района присутствуют в следующих СТП:

* СТП Краснодарского края.

СТП Краснодарского края утверждена постановлением Главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 19.12.2017 № 976 «О внесении изменения в постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 10 мая 2011 года № 438 «Об утверждении схемы территориального планирования Краснодарского края».

Таблица 1.2

Основные мероприятия из СТП Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района

| № п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Реконструкция автодороги г. Тимашевск – ст-ца Полтавская на территории муниципального образования – Красноармейский район Краснодарского края | реконструкция | расчетный срок |
| 2 | Реконструкция автодороги ст-ца Старонижестеблиевская – ст-ца Ивановская на территории муниципального образования – Красноармейский район Краснодарского края | реконструкция | расчетный срок |
| 3 | Реконструкция автодороги ст-ца Старонижестеблиевская – ст-ца Староджерелиевская на территории муниципального образования – Красноармейский район Краснодарского края | реконструкция | расчетный срок |
| 4 | Строительство объектов регионального значения, которые необходимы для обеспечения безопасности и благоприятных условий жизнедеятельности человека и перспективного развития транспортной инфраструктуры – Северный обход ст-цы Старонижестеблиевской (участок а/д «г. Тимашевск – ст-ца Полтавская») | новое строительство | расчетный срок |

**1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории**

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

* проект планировки территории;
* проект межевания территории.

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

Документы по планировке территории в Старонижестеблиевском сельском поселении Красноармейского района отсутствуют.

**1.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

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

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

Цели Транспортной стратегии:

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

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

На уровне муниципального образования Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района действуют:

* разработанная Администрацией Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района Муниципальная программа «Программа комплексного развития социальной инфраструктуры Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района Краснодарского края на 2016-2032 годы»;
* разработанная Администрацией Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района «Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района на 2016-2030 годы».

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

Общая протяженность дорожной сети общего пользования Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района составляет 162,2 км, из них дороги местного значения – 127 км. Данные по протяженности приведены в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Протяженность дорог общего пользования и улиц Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района

| **№ п/п** | **Показатели** | **Ед. изм.** | **2017 год** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года, в том числе: | км | 162,2 |
| 1.1 | Федерального значения | км | 0 |
| 1.2 | Регионального и межмуниципального значения | км | 35,2 |
| 1.3 | Местного значения | км | 127 |

Станица Старонижестеблиевская связана с другими населенными пунктами района и края автомобильными дорогами межмуниципального значения «г. Тимашевск-ст-ца Полтавская» II-III технической категории, «ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Ивановская» IV технической категории, «ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Староджерелиевская» IV технической категории.

Организация, занимающая содержанием автомобильных дорог межмуниципального значения на территории МО – ООО «Красноармейское ДРСУ».

Организация, занимающая содержанием улично-дорожной сети в населенных пунктах МО – администрация Старонижестеблиевского сельского поселения.

Автомобильные дороги местного значения поселения имеют идентификационные номера. Перечень дорог представлен в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Перечень автомобильных дорог находящихся на территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района

| **№ п/п** | **Идентификационный номер автомобильной дороги** | **Наименование автомобильной дороги** | **Протяженность автомобильной дороги (км)** |
| --- | --- | --- | --- |
| **ст. Старонижестеблиевская** | | | |
| 1 | 03 223 825 ОП МП 001 | ул. Партизанская | 2,124 |
| 2 | 03 223 825 ОП МП 002 | ул. Кооперативная | 2,54 |
| 3 | 03 223 825 ОП МП 003 | ул. Афанасенко | 4,587 |
| 4 | 03 223 825 ОП МП 004 | ул. Шевченко | 2,278 |
| 5 | 03 223 825 ОП МП 005 | ул. Комсомольская | 2,383 |
| 6 | 03 223 825 ОП МП 006 | ул. Мира | 5,388 |
| 7 | 03 223 825 ОП МП 007 | ул. Чигрина | 2,652 |
| 8 | 03 223 825 ОП МП 008 | ул. Дорожная | 0,842 |
| 9 | 03 223 825 ОП МП 009 | ул. Батарейная | 0,7 |
| 10 | 03 223 825 ОП МП 010 | ул. Советская | 2,84 |
| 11 | 03 223 825 ОП МП 011 | ул. Красная | 2,467 |
| 12 | 03 223 825 ОП МП 012 | ул. Ленина | 1,808 |
| 13 | 03 223 825 ОП МП 013 | ул. Кубанская | 2,6 |
| 14 | 03 223 825 ОП МП 014 | ул. Базарная | 1,41 |
| 15 | 03 223 825 ОП МП 015 | ул. Школьная | 0,56 |
| 16 | 03 223 825 ОП МП 016 | ул. краснодарская | 1,778 |
| 17 | 03 223 825 ОП МП 017 | ул. Северная | 2,15 |
| 18 | 03 223 825 ОП МП 018 | ул. Ватутина | 0,759 |
| 19 | 03 223 825 ОП МП 019 | ул. Набережная | 4,837 |
| 20 | 03 223 825 ОП МП 020 | ул. Горького | 0,73 |
| 21 | 03 223 825 ОП МП 021 | ул. Красноармейская | 1,619 |
| 22 | 03 223 825 ОП МП 022 | ул. Стахановская | 2,089 |
| 23 | 03 223 825 ОП МП 023 | ул. Братская | 0,356 |
| 24 | 03 223 825 ОП МП 024 | ул. Мостовая | 1,35 |
| 25 | 03 223 825 ОП МП 025 | ул. Крестьянская | 1,654 |
| 26 | 03 223 825 ОП МП 026 | ул. Хлеборобная | 2,434 |
| 27 | 03 223 825 ОП МП 027 | ул. Садовая | 0,3 |
| 28 | 03 223 825 ОП МП 028 | ул. Ангелинская | 0,95 |
| 29 | 03 223 825 ОП МП 029 | ул. Крупской | 4,066 |
| 30 | 03 223 825 ОП МП 030 | ул. Западная | 1,803 |
| 31 | 03 223 825 ОП МП 031 | ул. Кузнечная | 0,551 |
| 32 | 03 223 825 ОП МП 032 | ул. Казачья | 1,408 |
| 33 | 03 223 825 ОП МП 033 | ул. Упорная | 0,96 |
| 34 | 03 223 825 ОП МП 034 | ул. Запорожская | 1,415 |
| 35 | 03 223 825 ОП МП 035 | ул. Ивановская | 0,7 |
| 36 | 03 223 825 ОП МП 036 | ул. Вокзальная | 0,2 |
| 37 | 03 223 825 ОП МП 037 | ул. Октябрьская | 1,346 |
| 38 | 03 223 825 ОП МП 038 | ул. Кольцова | 0,836 |
| 39 | 03 223 825 ОП МП 039 | ул. Красная Заря | 1,534 |
| 40 | 03 223 825 ОП МП 040 | ул. Демьяна Бедного | 1,791 |
| 41 | 03 223 825 ОП МП 041 | ул. Кривая | 0,884 |
| 42 | 03 223 825 ОП МП 042 | ул. Линейная | 0,6 |
| 43 | 03 223 825 ОП МП 043 | ул. Пролетарская | 1,74 |
| 44 | 03 223 825 ОП МП 044 | ул. Колхозная | 1,525 |
| 45 | 03 223 825 ОП МП 045 | ул. Красный Уголок | 0,745 |
| 46 | 03 223 825 ОП МП 046 | ул. Тупая | 0,697 |
| 47 | 03 223 825 ОП МП 047 | пер. Мостовой | 0,246 |
| 48 | 03 223 825 ОП МП 048 | ул. Лермонтова | 0,82 |
| 49 | 03 223 825 ОП МП 049 | ул. Степная | 1,343 |
| 50 | 03 223 825 ОП МП 050 | ул. Покрышкина | 0,565 |
| 51 | 03 223 825 ОП МП 051 | ул. Кучугурская | 0,1 |
| 52 | 03 223 825 ОП МП 052 | ул. Кочубея | 1,095 |
| 53 | 03 223 825 ОП МП 053 | ул. Тупик | 0,741 |
| 54 | 03 223 825 ОП МП 054 | ул. Победы | 1,063 |
| 55 | 03 223 825 ОП МП 055 | ул. Кисловодская | 1,687 |
| 56 | 03 223 825 ОП МП 056 | ул. Береговя | 1,6 |
| 57 | 03 223 825 ОП МП 057 | пер. Береговой | 0,258 |
| 58 | 03 223 825 ОП МП 058 | пер. Братский | 0,3 |
| 59 | 03 223 825 ОП МП 059 | пер. Кучугурский | 0,941 |
| 60 | 03 223 825 ОП МП 060 | пер. Лермонтова | 0,2 |
| 61 | 03 223 825 ОП МП 061 | пер. Шевченко | 0,155 |
| 62 | 03 223 825 ОП МП 062 | пер. Мира | 0,2 |
| 63 | 03 223 825 ОП МП 063 | пер. Партизанскй | 0,163 |
| 64 | 03 223 825 ОП МП 064 | пер. Первомайский | 0,1 |
| 65 | 03 223 825 ОП МП 065 | пер. Элеваторный | 0,2 |
| 67 | 03 223 825 ОП МП 067 | пер. Пионерский | 0,328 |
| 68 | 03 223 825 ОП МП 068 | пер. Северный | 0,18 |
| 69 | 03 223 825 ОП МП 069 | пер. Пугачева | 0,168 |
| 70 | 03 223 825 ОП МП 070 | пер. Запорожский | 0,2 |
| 71 | 03 223 825 ОП МП 071 | ул. Короткая | 0,472 |
| 72 | 03 223 825 ОП МП 072 | ул. Воровского | 0,868 |
| 73 | 03 223 825 ОП МП 073 | ул. Элеваторная | 0,37 |
| 74 | 03 223 825 ОП МП 074 | ул. Пугачева | 1,295 |
| 75 | 03 223 825 ОП МП 075 | ул. Евтушенко | 2,61 |
| 76 | 03 223 825 ОП МП 076 | ул. ПМК-13 | 1,035 |
| 77 | 03 223 825 ОП МП 077 | ул. Первомайская | 0,469 |
| 78 | 03 223 825 ОП МП 078 | ул. КУОС уч.8 | 0,4 |
| 79 | 03 223 825 ОП МП 079 | ул. А. Матросова | 1,1 |
| 80 | 03 223 825 ОП МП 080 | пер. Концевича | 0,25 |
|  |  | **Итого** | 100,508 |
| **х. Крупской** | | | |
|  |  | автомобильная дорога |  |
| 1 | 03 223 825 ОП МП 071 | ст. Старонижестеблиевская, х. Крупской, начало 9,307 км конец 12,240 км. | 2,933 |
| 2 | 03 223 825 ОП МП 072 | ул. Народная | 4,1 |
| 3 | 03 223 825 ОП МП 073 | ул. Молодежная | 1 |
| 4 | 03 223 825 ОП МП 074 | ул. Кирпичная | 1,79 |
| 5 | 03 223 825 ОП МП 075 | ул. Красная | 1,1 |
| 6 | 03 223 825 ОП МП 076 | ул. Комсомольская | 1,2 |
| 7 | 03 223 825 ОП МП 077 | ул. Советская | 0,6 |
| 8 | 03 223 825 ОП МП 078 | ул. Степная | 2,05 |
| 9 | 03 223 825 ОП МП 079 | ул. Кооперативная | 0,37 |
| 10 | 03 223 825 ОП МП 080 | ул. Садовая | 0,45 |
| 11 | 03 223 825 ОП МП 081 | пер. Пионерский | 0,1 |
|  |  | **Итого** | 15,693 |
| **х. Отрубные** | | | |
| 1 | 03 223 825 ОП МП 082 | ул. Степная | 5,3 |
|  |  | **Итого** | 5,3 |
| **х. Восточный** | | | |
| 1 | 03 223 825 ОП МП 083 | ул. Калинина | 1,3 |
| 2 | 03 223 825 ОП МП 084 | ул. Победы | 1,3 |
| 3 | 03 223 825 ОП МП 085 | ул. Полины Осипенко | 0,5 |
|  |  | **Итого** | 3,1 |
| **х. Первомайский** | | | |
| 1 | 03 223 825 ОП МП 086 | ул. Мичурина | 1,87 |
|  |  | **Итого** | 1,87 |
|  |  | **ИТОГО** | 126,471 |

Таблица 1.5

Основные характеристики улично-дорожной сети

| **Наименование показателя** | **Количество, км** | **Состояние** | **Нуждающиеся в замене, км** |
| --- | --- | --- | --- |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей | 36 | Удовл. | 5 |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | 0 | - | 0 |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | 15,42 | Удовл. | 2,3 |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | 67 | Удовл. | 11,7 |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | 8,58 | Удовл. | 2,1 |

Дорожных обходов территории нет.

На территории поселения имеются мосты, информация по мостам представлена в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Характеристика мостов

| **Наименование моста** | **Населенный пункт** | **Наименование автодороги** | **Км автодороги** | **Тип конструкции** | **Тип моста (высоководный/низководный)** | **Характеристика моста** | | | | | | | **Произведенный ремонт** | | **Износ** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **подмостовая высота** | **полотно** | **длина** | **ширина** | **тип береговой опоры (устой моста)** | **пропускная способность моста** | **Тоннаж** | **дата последнего капитального ремонта** | **дата последнего текущего ремонта** |
| мост ч/з Ангелинский ерик | ст. Старонижестеблиевская, ул. Партизанская | местного значения | 1,75 | ж.б. | низководный | 3 | асфальт | 3 | 2 | ж.б. | 100 | 10 |  | 2014г | 70% |
| мост ч/з Ангелинский ерик | ст. Старонижестеблиевская, ул. Чигрина | местного значения | 2,18 | ж.б. | низководный | 3 | асфальт | 3 | 2 | ж.б. | 130 | 10 |  |  | 70% |
| мост ч/з Ангелинский ерик | ст. Старонижестеблиевская, ул. Красноармейская | местного значения | 1,52 | ж.б. | низководный | 3 | асфальт | 3 | 2 | ж.б. | 120 | 10 |  |  | 70% |
| мост ч/з Ангелинский ерик | ст. Старонижестеблиевская, переул. Кучугурский | местного значения | 0,034 | ж.б. | низководный | 3 | асфальт | 3 | 2 | ж.б. | 100 | 10 |  |  | 70% |
| мост ч/з Ангелинский ерик | хут. Крупской, ул. Народная | местного значения | 4,1 | ж.б. | низководный | 3 | асфальт | 3 | 2 | ж.б. | 70 | 10 |  |  | 70% |
| мост ч/з Ангелинский ерик | хут. Крупской, ул. Кирпичная | местного значения | 1 | ж.б. | низководный | 3 | асфальт | 3 | 2 | ж.б. | 120 | 10 |  | 2012г | 70% |
| мост ч/з Ангелинский ерик | ст. Старонижестеблиевская, ул. Афанасенко | местного значения | 4,009 | ж.б. | низководный | 3 | асфальт | 3 | 2 | ж.б. | 90 | 10 |  |  | 70% |
| мост ч/з Ангелинский ерик | ст. Старонижестеблиевская, ул. Первомайская | местного значения |  | ж.б. | низководный | 3 | асфальт | 3 | 2 | ж.б. | 120 | 10 |  |  |  |

На территории поселения так же располагается железнодорожный переезд по ул. Мира ст. Старонижестеблиевская.

На пересечении ул. Степная и ул. Батарейная ст. Старонижестеблиевская организовано круговое движение.

На территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района размещен 1 работающий светофорный объект (СО). Данный СО располагается в ст. Старонижестеблиевская по ул. Мира 136 – светофор Т-7 с мигающим сигналом желтого цвета.

Дорожная сеть Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно дорожное движения с рассредотачиванием по всей сети улиц с затруднением выделения магистралей.

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

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

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

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района представлены в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Виды транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Интенсивность использовать** |
| Железнодорожный транспорт | Железная дорога направления Тимашевск-Новороссийск. В центре поселения имеется грузопассажирская железнодорожная станция «Ангелинская» |
| Водный транспорт | Водный транспорт не используется |
| Воздушный транспорт | Воздушные перевозки не осуществляются |
| Автомобильный транспорт | Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный транспорт) |

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

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

Уровень автомобилизации МО за 2017 год составил 272 автомобиля на 1000 жителей.

Численность парка автомобилей представлена в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Численность парка автомобилей

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование транспорта** | **2017г.** | |
| **Общ. кол-во** | **На 1000 чел.** |
| 1 | Легковые автомобили | 3100 | 267 |
| 2 | Грузовые автомобили | 65 | 6 |
| 3 | Мототранспорт | 330 | 29 |

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

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

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

Основным видом пассажирского транспорта на территории поселения является маршрутное такси № 101 «станица Полтавская – станица Старонижестеблиевская». В день выполняется 6 рейсов. Схема маршрутного такси № 101 по территории ст. Старонижестеблиевская представлена на рисунке 1.1.

Также по территории поселения проходит транзитный маршрут №584 «Краснодар –Старонижестеблиевская – Полтавская».

На территории расположено 14 остановочных павильонов и 1 автокасса (таблица 1.9).

Таблица 1.9

Остановочные пункты

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование (автовокзал, остановочные площадки, павильоны и т.д.)** | **Местонахождение** |
| Автокасса | **ст. Старонижестеблиевская**, ул. Кубанская, 17 |
| Остановочные павильоны |  |
|  | **ст. Старонижестеблиевская** |
|  | ул. ПМК-13 |
|  | ул. Дорожная – ул. Батарейная |
|  | ул. Чигрина – ул. Комсомольская |
|  | ул. Чигрина – ул. Шевченко |
|  | ул. Чигрина – ул. Кооперативная |
|  | ул. Кубанская – ул. Базарная |
|  | ул. Мира – ул. Горького |
|  | ул. Набережная – ул. Октябрьская |
|  | ул. Афанасенко – ул. Набережная |
|  | ул. Афанасенко – ул. Красноармейская |
|  | ул. Афанасенко – ул. Первомайская |
|  | **х. Восточный**, ул. Калинина |
|  | **х. Первомайский**, ул. Мичурина |
|  | **х. Крупской,** ул. Народная |

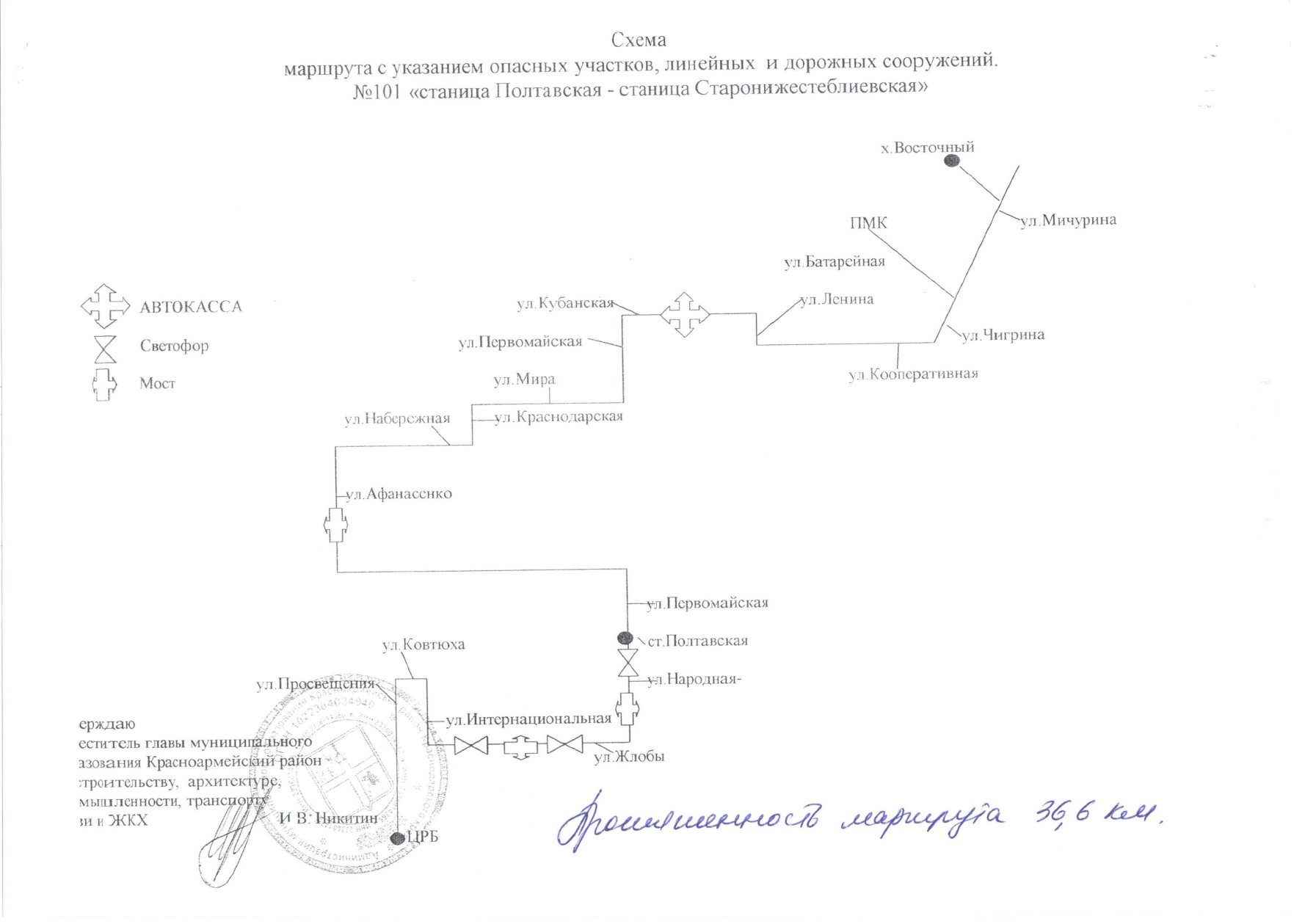


Рисунок 1.1 – Схема маршрута № 101 по территории станица Старонижестеблиевская

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

На территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары. Перечень тротуаров отображен в таблице 1.10.

Таблица 1.10

Перечень тротуаров

| **Населенный пункт** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- |
| ст. Старонижестеблиевская | ул. Партизанская | 1,073 | тротуарная плитка |
|  | ул. Кооперативная | 2,54 | тротуарная плитка |
|  | ул. Афанасенко | 1,27 | тротуарная плитка |
|  | ул. Шевченко | 0,372 | тротуарная плитка |
|  | ул. Комсомольская | 1,698 | тротуарная плитка |
|  | ул.Мира | 3,65 | тротуарная плитка |
|  | ул. Чигрина | 0,67 | ж/б плиты |
|  | ул. Советская | 2,23 | ж/б плиты, тротуарная плитка |
|  | ул. Красная | 1,3 | ж/б плиты, тротуарная плитка |
|  | ул. Ленина | 1,8 | тротуарная плитка |
|  | ул. Кубанская | 0,96 | тротуарная плитка, бетон |
|  | ул. Школьная | 0,56 | тротуарная плитка |
|  | ул. Краснодарская | 0,7 | ж/б плиты |
|  | ул. Первомайская | 2,75 | асфальт |
|  | ул. Набережная | 1,061 | ж/б плиты |
|  | ул. Горького | 0,17 | ж/б плиты, бетон |
|  | ул. Красноармейская | 0,32 | бетон |
|  | ул. Стахановская | 0,95 | тротуарная плитка |
|  | ул. Мостовая | 0,608 | тротуарная плитка |
|  | ул. Крестьянская | 0,96 | тротуарная плитка |
|  | ул. Крупской | 1,24 | тротуарная плитка |
|  | ул. Западная | 0,47 | тротуарная плитка |
|  | ул. Северная | 0,14 | бетон |
|  | ул. Казачья | 0,84 | ж/б плиты |
|  | ул. Упорная | 0,62 | ж/б плиты |
|  | ул. Запорожская | 0,5 | тротуарная плитка |
|  | ул. Октябрьская | 0,34 | бетон |
|  | ул. Кольцова | 0,84 | тротуарная плитка |
|  | ул. Демьяна Бедного | 1,5 | тротуарная плитка |
|  | ул. Степная | 0,5 | бетон |
|  | ул. Воровского | 0,87 | тротуарная плитка |
|  | ул. Элеваторная | 0,23 | ж/б плиты |
|  | ул. Евтушенко | 2,61 | тротуарная плитка |
| х. Крупской | ул. Народная | 1,1 | бетон |

Для обслуживания автотранспорта на территории Старонижестеблиевского сельского поселения имеются АЗС, шиномонтажи и автомойки (таблица 1.11).

Таблица 1.11

Здания и сооружения автосервиса (АЗС, СТО, площадки отдыха и т.д.):

| **Наименование сооружения** | **Местоположение** | **Краткая характеристика** |
| --- | --- | --- |
| АЗС «Дельта» | ст. Старонижестеблиевская, 200 на восток от станицы Старонижестеблиевская | Нет данных |
| АЗС №3 ООО «Удача» | ст. Старонижестеблиевская, ул. Батарейная, 20 | Нет данных |
| АЗС ООО «Фавор плюс» | ст. Старонижестеблиевская, ул. Первомайская, 61 | Нет данных |
| АЗС №3 ООО «ЕвроТЕК» | ст. Старонижестеблиевская – автодорога «Тимашевск - Полтавская» км. 47+750(слева) | * мощность и пропускная способность – 220 автомобилей /сутки; * топливораздаточные колонки (какие) - пять шт. «Топаз-210-21-2000/00»;   При въезде на территорию автозаправки установлены дорожные знаки:   * «дистанция между ТС превышающая 2 м., запрещено», * «курить запрещено», * «направление движения», * «ограничение скорости 5 км.», * «движение ТС высота которого превышает 4,5 м, запрещено», * «движение ТС нагрузка на ось которого превышает 10 т, запрещено» |
| Автомойка | ст. Старонижестеблиевская, ул. Первомайская, 33 б | 2 бокса |
| Шиномонтаж | ст. Старонижестеблиевская, ул. Первомайская, 61 | 1 пост |
| Автомойка, шиномонтаж | ст. Старонижестеблиевская, ул. Дорожная, 4 а | 2 бокса |

На территории Старонижестеблиевского сельского поселения имеются точки розничной торговли запасными частями и расходными материалами к автотранспортным средствам (таблица 1.12).

Таблица 1.12

Розничная торговля запасными частями и расходными материалами к автотранспортным средствам

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование хозяйствующего субъекта, название объекта торговли, ИНН, ОКВЭД, дата регистрации** | **Ассортимент реализуемой продукции** | **Место нахождения торгового объекта (фактический адрес)** | **Площадь торгового зала** | **Количество работников, включая ИП** |
| 1 | Предприниматель Гридасов В.В., 233601891023, 304233606600084, от 06.03.2004 | Зап. части | ст. Старонижестеблиевская, ул. Красная, 65 | 36,9 | 1 |
| 2 | Предприниматель Печеный А.В., 233600104756, 304233603000016 от 30.01.2004 | Зап. части | ст. Старонижестеблиевская, ул. Кооперативная,72 | 60,0 | 2 |

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

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

На специфику расселения Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района оказывает значительное влияние расположение таких важнейших планировочных осей, как автодорога «г. Тимашевск – ст-ца Полтавская», «ст-ца Старонижестеблиевская – ст-ца Ивановская», «ст-ца Старонижестеблиевская – ст-ца Староджерелиевская». Наличие таких крупных элементов опорного каркаса территории является основой развития (поддержки) для ряда населенных пунктов.

Маршрутные такси и автобусы по территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

Основным видом пассажирского транспорта на территории поселения является маршрутное такси № 101 «станица Полтавская – станица Старонижестеблиевская». В день выполняется 6 рейсов. На территории расположено 14 остановочных павильонов и 1 автокасса.

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 4075 машино-мест.

В настоящее время по данным администрации на территории сельского поселения обустроено выделенных парковочных пространств нет. Гаражных кооперативов в поселении нет.

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

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

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

В Старонижестеблиевском сельском поселении Красноармейского района большая часть населенных пунктов занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 1-3 машино-места.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории сельского поселения, можно сделать вывод о том, что имеется дефицит парковочных мест, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети. В зане жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах. Автовокзалы общего пользования в поселении отсутствуют.

Таблица 1.13

Характеристика работы общественных маршрутов

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование маршрута** | **Маршрут № 101 «станица Полтавская – станица Старонижестеблиевская»** | **Маршрут №584 «Краснодар-Старонижестеблиевская-Полтавская»** |
| Протяженность, км | 36,6 | 73,0 |
| Коэффициент выпуска на линию | 0,73 | 1,0 |
| Перевезено пассажиров, тыс. чел. | 28,8 | 38,81 |
| Выполнено пасс. км тыс. пасс/км | Сведений нет | Сведений нет |
| Количество рейсов в сутки | 10 | 4 |

Грузовые перевозки осуществляются специализированным автотранспортом. В основном перевозятся строительные материалы, грунт и мусор. Подробная информация по характеристике движения грузовых транспортных средств отсутствует.

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

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

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

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

На территории Старонижестеблиевского сельского поселения размещен 1 работающий светофорный объект (СО). Данный СО располагается в ст. Старонижестеблиевская по ул. Мира 136 – светофор Т-7 с мигающим сигналом желтого цвета.

Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на других улицах населенных пунктов в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на других улицах.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

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

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

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

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

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

* ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

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

На опорной сети ст. Старонижестеблиевская установлен светофорный объект, и искусственные дорожные неровности. Искусственные дорожные неровности сборно-разборной конструкции, установлены на улице Мира ст. Старонижестеблиевская.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

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

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

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

* ограничение скоростного режима;
* запрет стоянки и остановки транспортных средств;
* светофорное регулирование;
* система уличного освещения.

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

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

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

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

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

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

Автобусные остановки выполнены в соответствии с требованиями нормативных документов в части расположения остановочных пунктов в населенных пунктах. Остановки оборудованы необходимыми дорожными знаками, на них выполнены заездные карманы, выполнена необходимая дорожная разметка, обозначающая остановочные пункты. Места заезда и выезда с остановочных пунктов отлично видны для других участников дорожного движения.

Освещение на территории ст. Старонижестеблиевская соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Характеристика системы уличного освещения представлена в таблице 1.14.

Таблица 1.14

Характеристика системы уличного освещения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Название улиц, проездов, переулков** | **Протяженность, м** | **Ширина улицы, м** | **Число полос движения, шт.** | **Категория дорог (по СП52.13330.2011)** | **Протяженность питающей линии, м** | **Тип светильника** | **Количество светильников данного типа, шт.** | **Тип опор (ЖБ, М, Д)** | **Высота опор, м** | **Количество светильников на опоре, шт.** | **Количество опор, шт.** | **Расположение опор относительно дорожного полотна** |
| ул. Мира | 5388 | 5,5 | 2 | В | 1740 | РКУ | 39 | ЖБ | 7 | 1 | 39 | перпендикулярно |
| ул. Советская | 2840 | 5,5 | 2 | В | 1100 | РКУ | 14 | ЖБ | 7 | 1 | 14 | перпендикулярно |
| ул.осв. СОШ №15 | 1300 | 5,5 | 2 | В | 1300 | РКУ | 18 | ЖБ/М | 7 | 1 | 18 | перпендикулярно |
| ул. Кооперативная | 2540 | 5,5 | 2 | В | 1850 | РКУ | 22 | ЖБ/М | 7 | 1 | 22 | перпендикулярно |
| ул. Крестьяская | 1654 | 5,5 | 2 | В | 1400 | РКУ | 18 | ЖБ | 7 | 1 | 18 | перпендикулярно |
| ул. Афанасенко | 4587 | 5,5 | 2 | В | 3100 | РКУ | 48 | ЖБ | 7 | 1 | 48 | перпендикулярно |
| ул. Короткая | 800 | 5,5 | 2 | В | 800 | РКУ | 9 | ЖБ | 7 | 1 | 9 | перпендикулярно |
| Ул .Красная | 2467 | 5,5 | 2 | В | 1000 | РКУ | 15 | ЖБ | 7 | 1 | 15 | перпендикулярно |
| ул. Ленина | 1080 | 5,5 | 2 | В | 900 | РКУ | 13 | ЖБ | 7 | 1 | 13 | перпендикулярно |
| ул. Народная | 4100 | 5,5 | 2 | В | 1400 | РКУ | 12 | ЖБ | 7 | 1 | 12 | перпендикулярно |
| ул. Кирпичная | 1790 | 5,5 | 2 | В | 800 | РКУ | 9 | ЖБ | 7 | 1 | 9 | перпендикулярно |
| ул. Красная | 600 | 5,5 | 2 | В | 600 | РКУ | 6 | ЖБ | 7 | 1 | 6 | перпендикулярно |
| ул. Степная | 5300 | 5,5 | 2 | В | 2000 | РКУ | 16 | ЖБ | 7 | 1 | 16 | перпендикулярно |
| ул. Красноармейская | 1619 | 5,5 | 2 | В | 1200 | РКУ | 22 | ЖБ | 7 | 1 | 22 | перпендикулярно |
| ул. Набережная | 4837 | 5,5 | 2 | В | 1500 | РКУ | 20 | ЖБ | 7 | 1 | 20 | перпендикулярно |
| ул. Краснодарская | 1778 | 5,5 | 2 | В | 700 | РКУ | 6 | ЖБ | 7 | 1 | 6 | перпендикулярно |
| ул. Кубанская | 2600 | 5,5 | 2 | В | 800 | РКУ | 21 | ЖБ | 7 | 1 | 21 | перпендикулярно |
| ул. ПМК-13 | 500 | 5,5 | 2 | В | 500 | РКУ | 5 | ЖБ | 7 | 1 | 5 | перпендикулярно |
| ул. Шевченко | 2278 | 5,5 | 2 | В | 950 | РКУ | 14 | ЖБ | 7 | 1 | 14 | перпендикулярно |
| ул. Чигрина | 2652 | 5,5 | 2 | В | 1350 | РКУ | 28 | ЖБ | 7 | 1 | 28 | перпендикулярно |
| ул. Партизанская | 2124 | 5,5 | 2 | В | 1800 | РКУ | 21 | ЖБ | 7 | 1 | 21 | перпендикулярно |
| ул. Казачья | 1408 | 5,5 | 2 | В | 700 | РКУ | 10 | ЖБ | 7 | 1 | 10 | перпендикулярно |
| ул. Крупская | 4066 | 5,5 | 2 | В | 900 | РКУ | 9 | ЖБ | 7 | 1 | 9 | перпендикулярно |
| ул. Кузнечная | 700 | 5,5 | 2 | В | 700 | РКУ | 9 | ЖБ | 7 | 1 | 9 | перпендикулярно |
| ул. Комсомольская | 2346 | 5,5 | 2 | В | 480 | РКУ | 4 | ЖБ | 7 | 1 | 4 | перпендикулярно |
| ул. Базарная | 1414 | 5,5 | 2 | В | 800 | РКУ | 16 | ЖБ | 7 | 1 | 16 | перпендикулярно |
| ул. Красная Заря | 1534 | 5,5 | 2 | В | 750 | РКУ | 8 | ЖБ | 7 | 1 | 8 | перпендикулярно |
| ул. Ватутина | 578 | 5,5 | 2 | В | 578 | РКУ | 8 | ЖБ | 7 | 1 | 8 | перпендикулярно |
| ул. М. Горького | 730 | 5,5 | 2 | В | 150 | РКУ | 5 | ЖБ | 7 | 1 | 5 | перпендикулярно |
| ул. Северная | 1416 | 5,5 | 2 | В | 308 | РКУ | 8 | ЖБ | 7 | 1 | 8 | перпендикулярно |
|  |  |  |  |  |  |  | 453 |  |  |  |  |  |

Опоры представлены железобетонными и металлическими, с воздушным подводом питания. Требования освещенности и яркости дорожного покрытия соответствует требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Как следствие – условия дорожного движения в Старонижестеблиевском сельском поселении характеризуются стабильной динамикой снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий и снижением тяжести последствий ДТП.

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

Пешеходное движение в Старонижестеблиевском сельском поселении происходит по дорожкам и тротуарам, а также по 14 пешеходным переходам.

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов Старонижестеблиевского сельского поселения отсутствует.

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

## Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

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

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на препятствие и на стоящее транспортное средство, наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов сельского поселения приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

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

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

На территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района в период с 01.01.2015 г. по 31.12.2017 г. зарегистрировано 21 дорожно-транспортное происшествие в которых 2 человека погибло и 19 человек получили ранения.

На территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района очагов концентрации ДТП не зарегистрировано.

На территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района зарегистрировано 12 ДТП с дорожными условиями, способствующими совершению ДТП, из них: х. Крупской ул. Народная д. 19 (отсутствует тротуар), ст. Сторонижестеблиевская ул. Октябрьская д. 12 (отсутствует тротуар, отсутствует освещение, отсутствуют дорожные удерживающие ограждения), ст. Сторонижестеблиевская ул. Афанасенко д. 180 (отсутствует тротуар, отсутствует освещение), ст. Сторонижестеблиевская ул. Чигрина – ул. Шевченко (отсутствуют дорожные знаки приоритета), ст. Сторонижестеблиевская ул. Афанасенко д. 184 (отсутствует тротуар, недостаточное освещение), ст. Сторонижестеблиевская ул. Афанасенко д. 101 (отсутствует освещение), ст. Сторонижестеблиевская ул. Шевченко – ул. Ленина (отсутствует тротуар), ст. Сторонижестеблиевская ул. Партизанская д. 15 (отсутствует тротуар, отсутствует освещение), ст. Сторонижестеблиевская ул. Ленина – ул. Шевченко (отсутствует тротуар), ст. Сторонижестеблиевская ул. Ленина д. 56 (отсутствует тротуар), ст. Сторонижестеблиевская ул. Набережная д. 1А (отсутствует тротуар, отсутствует освещение), ст. Сторонижестеблиевская ул. Ленина д. 77 (отсутствует освещение).

ДТП по видам: наезд на велосипедиста – 6 ДТП, столкновение – 7 ДТП, наезд на пешехода – 5 ДТП, наезд на стоящее транспортное средство – 1 ДТП, съезд с дороги – 1 ДТП, наезд на препятствие – 1 ДТП.

Распределение ДТП по месяцам: январь – 2 ДТП, февраль – 2 ДТП, март – 0 ДТП, апрель – 2 ДТП, май – 3 ДТП, июнь – 2 ДТП, июль – 3 ДТП, август – 1 ДТП, сентябрь – 0 ДТП, октябрь – 3 ДТП, ноябрь – 1 ДТП, декабрь – 2 ДТП.

Распределение ДТП по времени суток: с 11:00 до 12:00 – 3 ДТП, с 17:00 до 18:00 – 4 ДТП, с 20:00 до 21:00 – 4 ДТП.

Распределение ДТП по месту совершения: х. Крупский ул. Кирпичная д. 1 – 1 ДТП, х. Крупский ул. Народная д. 19 – 1 ДТП, х. Крупский ул. Народная – ул. Красная – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Октябрьская д. 12 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Афанасенко д. 180 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Чигрина – ул. Шевченко – 2 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Афанасенко д. 184 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Афанасенко д. 101 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Шевченко д. 83 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Чигрина – ул. Кооперативная – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Шевченко – ул. Ленина – 2 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Батарейная д. 10 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Мира д. 41 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. ПМК-13 д. 4 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Партизанская д. 15 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Ленина д. 56 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Набережная д. 1А – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Кубанская д. 58 – 1 ДТП, ст. Старонижестеблиевская ул. Ленина д. 77 – 1 ДТП.

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Существующая территориально-планировочная организация Старонижестеблиевского сельского поселения

Старонижестеблиевское сельское поселение находится на севере и в центральной части муниципального образования Красноармейский район и имеет общие границы с пятью сельскими поселениями Красноармейского района и с Калининским районом.

Территория Старонижестеблиевского сельского поселения находится в зоне умеренно-жаркого климата с хорошей обеспеченностью теплом. Среднегодовое количество осадков составляет 400-580 мм. Почвы поселения характеризуются сравнительно высоким плодородием. Основная часть территории поселения представляет собой равнину.

Климат умеренно-континентальный смягчается близостью Азовского моря. Поселение недостаточно увлажнено: сумма осадков за год-558 мм. Продолжительность безморозного периода -180-190 дней, средняя глубина промерзания почв -3-11 см, а максимальная-22 см. Среднегодовая температура +10,3С. Зима наступает в конце ноября месяца, минимальная температура может понижаться до-35С. Лето жаркое и сухое. Максимальная температура может достигать +40-42С.

Почвы наиболее распространены лугово-степные и луговые.

Водные ресурсы представлены Ангелинским ериком и балками, прудами. Естественная растительность отличается большим разнообразием. Естественная луговая растительность сохранилась незначительно в основном осокой, камышом, подорожником, лапчаткой ползучей. На равнинных и возвышенных участках доминируют лугово-степные виды: кермек, пырей, лисохвост.

Представители фауны: заяц, лиса, ондатра, дикий кабан, гусь, утка, лысуха, цапля, горлинка, перепелка. В реке – карповые, щуки, сомы, окуни, рыбец, шемая и другие.

Расстояние от центра поселения до районного центра станицы Полтавской составляет 18 км, до краевого центра г. Краснодара – 70 км.

В состав сельского поселения входит пять населенных пунктов, его центр - станица Старонижестеблиевская.

По территории проектируемого сельского поселения проходят автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения «ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Ивановская» IV технической категории, «г. Тимашевск-ст-ца Полтавская» II -III технической категории, «ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Староджерелиевская» IV технической категории, а также железная дорога направления Тимашевск-Темрюк. В центре поселения имеется грузопассажирская железнодорожная станция «Ангелинская».

Вдоль железной дороги проходит магистральный газопровод «Березанская КС-Славянск-на-Кубани» высокого давления.

Практически параллельно железной дороге проходит линия газопровода высокого давления «Березанская КС – Славянск-на-Кубани», вдоль восточной границы станицы – высоковольтные линии электропередач напряжением 35 и 110 кВ; поселение пересекает волоконно-оптическая линия связи.

Сложившаяся территориально-планировочная структура Старонижестеблиевского сельского поселения в границах муниципального образования образована центром поселения станицей Старонижестеблиевской, расположенной в южной части поселения, четырьмя хуторами и землепользованиями сельскохозяйственного назначения: как крупных землепользователей, так и крестьянско-фермерских и крестьянских хозяйств.

Два населенных пункта, хутора Первомайский и Восточный – малые населенные пункты, расположенные южнее станицы у границы с Ивановским сельским поселением, два хутора – Отрубные и Крупской – более многочисленные и обжитые, находятся в северной части поселения.

Поселение специализируется на производстве риса, пшеницы, ячменя, подсолнечника и овощных культур. Развито скотоводство. В границах поселения на землях сельскохозяйственного назначения расположены животноводческие фермы, полевые станы бригад, на территории которых функционируют мастерские, зернотоки, зернохранилища, конторские здания, стоянки сельскохозяйственной техники.

Площадь поселения в установленных границах – 26 282 га.

Станица Старонижестеблиевская

Существующая планировочная структура станицы Старонижестеблиевской характеризуется следующими особенностями: жилая зона станицы вытянута на 6 км. в направлении север-юг вдоль извилистого русла Ангелинского ерика, имеет сложную извилистую конфигурацию; производственные предприятия расположены преимущественно разрозненно внутри жилой зоны и окружая станицу со всех сторон; окраинные жилые кварталы станицы практически не обеспечены объектами обслуживания населения.

Главный общественный центр Старонижестеблиевской исторически сложился в геометрическом центре правобережной жилой зоны станицы между улицами Мира и Кубанской, он многофункционален, компактен и хорошо развит, но недостаточно благоустроен.

Существующая планировочная структура территории станицы представлена сеткой улиц разной ширины, которая образует кварталы различной конфигурации и площади - от 0,6 до 11,0 га.

Жилая застройка представлена преимущественно 1-2-х этажными индивидуальными домами. Многоквартирный жилой фонд станицы Старонижестеблиевская состоит из нескольких групп жилых домов секционного типа, расположенных в центральной части станицы. Плотность жилой застройки в кварталах, приближенных к центральной части ст. Старонижестеблиевской, высокая, по окраинам – средняя. Среди жилой территории размещены участки детских дошкольных учреждений и общеобразовательных школ.

Станица недостаточно обеспечена зелеными насаждениями общего пользования. Они представлены небольшим сквером в общепоселковом центре напротив Дома культуры, неблагоустроенного парка 40-летия Победы в юго-восточной части населенного пункта возле производственной зоны, озеленением главной и частично жилых улиц преимущественно в центральной части станицы.

На территории станицы также расположены: Психо-неврологический интернат , Святотроицкая церковь.

Спортивная зона представлена стадионом с трибунами и раздевалкой, расположенными в центральной части станицы вдоль улицы Мира, стрелковым тиром, а также детско-юношеской спортивной школой «Олемпиец».

Производственно-коммунальная зона сформирована преимущественно отдельно стоящими предприятиями на территории жилой зоны и вне ее пределов. В ряде случаев отсутствует функциональное зонирование территории станицы, не организованы санитарно-защитные зоны, не выдержаны санитарные разрывы. Это относится:

* к производственным объектам, размещенным внутри жилой территории и прилегающим к ней;
* к двум действующим кладбищам, находящимся в зоне жилой застройки станицы без соблюдения нормативного разрыва;
* к жилой застройке, расположенной в шумовой зоне от региональных автодорог без соблюдения санитарного разрыва.

Площадь населенного пункта в установленных границах – 1638,85 га.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

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

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

По состоянию на 01.01.2017 г. численность населения Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района составила 11643 жителя.

Демографическая ситуация сельского поселения на протяжении последних лет характеризуется некоторым увеличением численности населения, как за счёт естественной прибыли, так и за счёт механического притока населения.

В генеральном плане оценка демографического потенциала населенных пунктов на краткосрочную и среднесрочную перспективу выполнена по методике «передвижки возрастов».

В основу прогноза положена концепция устойчивого социально-экономического развития населенного пункта, а именно достижение целевых ориентиров по кардинальному повышению уровня и качества жизни населения, обеспечению высоких темпов экономического роста.

Таблица 2.1

Параметры прогноза перспективной численности населения Старонижестеблиевского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Единица измерения** | **2020/2025** | **2025/2030** |
| Коэффициент суммарной рождаемости, число рождений на 1 женщину репродуктивного возраста | ед. | 2,022 | 2,126 |
| Общий коэффициент смертности | промилле | 13,8 | 13,3 |
| Миграционный среднегодовой прирост | чел | 65 | 65 |

Предложенный вариант изменения численности населения представляет собой оптимистическую модель демографического развития и предполагает устойчивые темпы роста его численности вследствие положительных перемен в процессах естественного и механического движений населения.

В таблице 2.2 приведена численность населения по очередям реализации генерального плана.

Таблица 2.2

Перспективная численность населения

| Населенный пункт | **Численность населения на I очередь строительства (2020 г.), чел.** | **Численность населения на расчетный срок (2030 г.), чел.** |
| --- | --- | --- |
| **Старонижестеблиевское сельское поселение** | **12057** | **12867** |
| Станица Старонижестеблиевская | 10655 | 11400 |
| Хутор Крупской | 895 | 960 |
| Поселок Восточный | 201 | 201 |
| Поселок Отрубные | 226 | 226 |
| Поселок Первомайский | 80 | 80 |

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

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

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

В целях повышения качества транспортной инфраструктуры, особенно в районах концентрации мест притяжения жителей и гостей поселения, предполагается создание парковочного пространства закрытого (на закрытых площадках) и открытого (вдоль проезжей части дорог) типа.

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

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

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

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

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

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

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Старонижестеблиевском сельском поселении Красноармейского района не были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Старонижестеблиевском сельском поселении Красноармейского района.

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

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

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

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

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

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

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

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

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

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

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

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

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

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

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

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

При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками.

Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в сельском поселении проходят по дорогам регионального или межмуниципального значения. Изменение распределения транспортных потоков в Старонижестеблиевском сельском поселении Красноармейского района не предусматривается.

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

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

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

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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

* ручное изменение режимов работы светофоров;
* диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
* режим «зеленой улицы»;
* координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;
* координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

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

В рамках разработки КСОДД для Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

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

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

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

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

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

Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение, в том числе в области обеспечения БДД.

В целом мониторинг системы безопасности дорожного движения в регионе призван решать в комплексе следующие задачи:

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

Можно сделать следующие выводы:

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

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

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

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

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

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

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

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

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

## Применение реверсивного движения

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

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

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

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

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

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

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

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта:

* вынос автодороги Тимашевск-Славянск-на-Кубани-Крымск из жилой зоны станицы Старонижестеблиевской вдоль северо-западной, северной и северо-восточной окраин (северный обход).

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

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

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

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

В рамках разработки КСОДД для Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается, в виду отсутствия таких территорий.

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

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

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах.

В настоящее время в станице Старонижестеблиевская ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей.

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

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

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

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

* размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов;
* для жителей многоквартирных домов предусмотрена территория для размещения гаражей боксового типа по улице Комсомольской рядом с МТФ №3.

## Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

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

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

В населенных пунктах Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне.

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

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

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

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

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в Старонижестеблиевском сельском поселении Красноармейского района нет необходимости. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории поселения проблемных участков.

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

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

## 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 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.

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.

2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.

3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.

4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.

5. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.

6. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.

7. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»).

Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений.

## Организация велосипедного движения

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

## 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.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | Вынос автодороги Тимашевск-Славянск-на-Кубани-Крымск из жилой зоны станицы Старонижестеблиевской вдоль северо-западной, северной и северо-восточной окраин (северный обход). При этом в связи с высокой и стабильно возрастающей интенсивностью движения по краевой трассе запланировано резервирование территории для устройства примыканий сети станичных улиц Первомайской и Красноармейской к проектируемому северному обходу автодороги по одноуровневой развязке типа «кольцо» или «труба» | новое строительство | расчетный срок |
| 2 | Устройство переезда автомобильной дороги ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Ивановская через железную дорогу, планируемый к реализации Северо-Кавказской железной дорогой, путем строительства путепровода | новое строительство | расчетный срок |
| 3 | При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками | реконструкция | расчетный срок |
| 4 | Реконструкция автодороги г. Тимашевск – ст-ца Полтавская на территории муниципального образования – Красноармейский район Краснодарского края | реконструкция | расчетный срок |
| 5 | Реконструкция автодороги ст-ца Старонижестеблиевская – ст-ца Ивановская на территории муниципального образования – Красноармейский район Краснодарского края | реконструкция | расчетный срок |
| 6 | Реконструкция автодороги ст-ца Старонижестеблиевская – ст-ца Староджерелиевская на территории муниципального образования – Красноармейский район Краснодарского края | реконструкция | расчетный срок |
| 7 | Ремонт дорог в гравийном исполнении ст-ца Старонижестеблиевская: ул. Евтушенко – 0,5 км, ул. Хлеборобная – 1,3 км, ул. Краснодарская – 0,6 км, ул. Крестьянская – 1,2 км, ул. Крупская – 4,0 км, ул. Западная – 1,1 км, ул. Колхозная – 1,52 км, ул. Кисловодская – 1,68 км, ул. Кольцова – 0,8 км, ул. Мира – 0,5 км | ремонт | первая очередь |
| 8 | Ремонт дорог в асфальтовом исполнении ст-ца Старонижестеблиевская:  1) ул.Мира от ул.Первомайской до ул.Краснодарской, протяженность 0,356 км  2) ул.Чигрина от ул.Шевченко до ул.Кооперативной, протяженность 0,43 км  3) ул.Мира от дома №114 до дома №145, дом №179, протяженностью 0,1 км  4) ул.Базарная от ул.Кооперативной, протяженность 0,076 км  5) ул.Партизанская от ул.Кооперативной до ул.Ангелинской, протяженность 0,495 км  6) ул.Набережная от пер.Лермонтова до ул.Северной, протяженность 0,306 км  7) ул.Дорожная от ул.Мира до ул.Чигрина, протяженность 0,198 км  Ремонт дорог в асфальтовом исполнении х.Крупской:  ул.Комсомольская от ул.Советской, протяженность 0,610 км | ремонт | 2020 год |
| 9 | Ремонт дорог в асфальтовом исполнении ст-ца Старонижестеблиевская:  1) ул.Красная, от ул.Кубанской до ул.Мира, протяженность 0,354 км  2) ул.Афанасенко от ул.Базарной до ул.Пугачева, протяженность 0.405 км  3) ул.Партизанская от ул.Ангелинской до ул.Крупской, протяженность 0.472 км  4) ул.Мира от ул.Д.Бедного до ул.Советской, протяженность 0.568 км | ремонт | 2021 год |
| 10 | Ремонт дорог в асфальтовом исполнении ст-ца Старонижестеблиевская: ул. Ленина – 1,38 км, ул. Партизанская – 1,75 км, ул. Афанасенко – 2,9 км, ул. Набережная – 1,54 км, ул. Дорожная – 0,3 км, ул. Шевченко – 1,58 км, ул. Красноармейская – 1,22, ул. Краснодарская – 0,75 км, ул. Чигрина – 2,1 км, ул. Мира – 2,6 км, ул. Кооперативная – 0,99 км | ремонт | Первая очередь |

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

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

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

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

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

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

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

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

Периоды реализации:

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

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

# ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Годы реализации** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | | | | | **Непосредственный результат реализации мероприятия** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **всего** | **в разрезе источников финансирования** | | | |
| **краевой бюджет** | **районный бюджет** | **местный бюджет** | **внебюджетные источники** |
| 1 | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | 2018-2030 | 400 |  |  | 400 |  | инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства |
| 2 | Разработка проекта организации дорожного движения | 2018-2030 | 450 |  |  | 450 |  | разработка проекта организации дорожного движения |
| 3 | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров | 2021-2030 | 10 000 |  |  | 10 000 |  | подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы, строительство тротуара |
| 4 | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы | 2018-2030 | 19 940,6 |  |  | 19 940,6 |  | автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 5 | Вынос автодороги Тимашевск-Славянск-на-Кубани-Крымск из жилой зоны станицы Старонижестеблиевской вдоль северо-западной, северной и северо-восточной окраин (северный обход), 6,8 км | 2020-2030 | 102 000 | 102 000 |  |  |  | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 6 | Устройство переезда автомобильной дороги ст-ца Старонижестеблиевская-ст-ца Ивановская через железную дорогу, планируемый к реализации Северо-Кавказской железной дорогой, путем строительства путепровода | 2020-2030 | 5 000 | 5 000 |  |  |  | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 7 | Реконструкция автодороги г. Тимашевск – ст-ца Полтавская (в границах Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района) | 2020-2030 | 1 900 000 | 1 900 000 |  |  |  | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 8 | Ремонт автодороги ст-ца Старонижестеблиевская – ст-ца Ивановская (в границах Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района) | 2018 | 400 000 | 400 000 |  |  |  | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 9 | Реконструкция автодороги ст-ца Старонижестеблиевская – ст-ца Староджерелиевская (в границах Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района) | 2020-2030 | 1 250 000 | 1 250 000 |  |  |  | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 10 | Ремонт дорог в асфальтовом исполнении ст-ца Старонижестеблиевская: ул. Ленина – 1,38 км, ул. Партизанская – 1,75 км, ул. Афанасенко – 2,9 км, ул. Набережная – 1,54 км, ул. Дорожная – 0,3 км, ул. Шевченко – 1,58 км, ул. Красноармейская – 1,22, ул. Краснодарская – 0,75 км, ул. Чигрина – 2,1 км,  ул. Мира – 2,6 км, ул. Кооперативная – 0,99 км | 2018-2022 | 205000 |  | 205000 | |  | автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 11 | Ремонт дорог в гравийном исполнении ст-ца Старонижестеблиевская: ул. Евтушенко – 0,5 км, ул. Хлеборобная – 1,3 км, ул. Краснодарская – 0,6 км, ул. Крестьянская – 1,2 км, ул. Крупская – 4,0 км, ул. Западная – 1,1 км, ул. Колхозная – 1,52 км, ул. Кисловодская – 1,68 км, ул. Кольцова – 0,8 км,  ул. Мира – 0,5 км | 2018-2022 | 7000 |  | 7000 | |  | автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 12 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов | 2018-2030 | 520 |  |  | 520 |  | снижение дорожно-транспортных происшествий |
| 13 | Оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта | 2018-2030 | 2 800 |  |  | 2 800 |  | создание комфортных условий для граждан |

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

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

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

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Согласно ст. 21 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» мероприятия по организации дорожного движения в границах населенных пунктов осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

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

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

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

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

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

Таким образом, ожидаемыми результатами реализации запланированных мероприятий будут являться ввод в эксплуатацию предусмотренных Программой объектов дорожного движения в целях развития современной и эффективной организации дорожного движения Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Старонижестеблиевского сельского поселения Красноармейского района и разработана программа мероприятий КСОДД на прогнозные периоды. Основные направления организации дорожного движения в поселении связаны с ремонтом улично-дорожной сети, как одним из основных факторов снижения эффективности функционирования транспортной системы данного поселения.