КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КРАСНОСЕЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

ДИНСКОГО РАЙОНА

КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

до 2033 года

|  |
| --- |
| согласовано: |
| **Администрация Красносельского сельского поселения Динского района** |
| Глава Красносельского сельского поселения Динского района |   |  |

2018 годОГЛАВЛЕНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc1475675)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 5](#_Toc1475676)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КРАСНОСЕЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ 6](#_Toc1475677)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 6](#_Toc1475678)

[1.2. Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 6](#_Toc1475679)

[1.3. Анализ нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 9](#_Toc1475680)

[1.4. Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 12](#_Toc1475681)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 15](#_Toc1475682)

[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 15](#_Toc1475683)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 17](#_Toc1475684)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 18](#_Toc1475685)

[1.9. Анализ условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 18](#_Toc1475686)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения 19](#_Toc1475687)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 21](#_Toc1475688)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 22](#_Toc1475689)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 24](#_Toc1475690)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 26](#_Toc1475691)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 29](#_Toc1475692)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 30](#_Toc1475693)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 30](#_Toc1475694)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 30](#_Toc1475695)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 31](#_Toc1475696)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 32](#_Toc1475697)

[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 33](#_Toc1475698)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 35](#_Toc1475699)

[4.7. Применение реверсивного движения 37](#_Toc1475700)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 37](#_Toc1475701)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 37](#_Toc1475702)

[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 37](#_Toc1475703)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 38](#_Toc1475704)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 39](#_Toc1475705)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 40](#_Toc1475706)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 41](#_Toc1475707)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 41](#_Toc1475708)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 42](#_Toc1475709)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 42](#_Toc1475710)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 43](#_Toc1475711)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 44](#_Toc1475712)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 46](#_Toc1475713)

[4.21. Организация велосипедного движения 47](#_Toc1475714)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 48](#_Toc1475715)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 48](#_Toc1475716)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 48](#_Toc1475717)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 50](#_Toc1475718)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 51](#_Toc1475719)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 53](#_Toc1475720)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 56](#_Toc1475721)

[ПРИЛОЖЕНИЕ 1 58](#_Toc1475722)

# ВВЕДЕНИЕ

Объект исследования – транспортный комплекс Красносельского сельского поселения, включающий улично-дорожную сеть и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения Красносельского сельского поселения.

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) – это системный план мер организации дорожного движения, направленный на проведение единой государственной и муниципальной политики в области дорожного движения и обеспечения его безопасности в пределах полномочий местных исполнительных и распорядительных органов.

КСОДД представляет собой проектный документ в виде графической части и пояснительной записки к ней, содержащий комплекс взаимосвязанных и обоснованных системных мероприятий по совершенствованию организации движения на улично-дорожной сети Красносельского сельского поселения на долгосрочную перспективу.

Схема организации дорожного движения разработана до 2033 года.

Мероприятия в рамках КСОДД на расчетный срок могут быть использованы для разработки и реализации в Красносельском сельском поселении программных документов по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, при планировании реконструкции и развитию улично-дорожной сети, разработке проектов организации дорожного движения, устойчивому развитию транспорта и его инфраструктуры, формированию доступной среды для всех групп населения.

Цели разработки КСОДД – определение основных направлений повышения эффективности, устойчивости функционирования улично-дорожной сети (УДС), предупреждение заторовых ситуаций, повышение безопасности дорожного движения в условиях продолжающегося роста уровня автомобилизации для удовлетворения транспортных потребностей и максимальной безопасностью.

Задачи разработки КСОДД:

* определение приоритетных направлений развития системы организации дорожного движения, обоснование выбора оптимального варианта развития УДС и системы организации дорожного движения;
* определение и обоснование состава мероприятий по организации дорожного движения по основным направлениям (система организации дорожного движения, автоматизированная система управления дорожным движением, пассажирский (общественный и индивидуальный), грузовой, транзитный транспорт; улично-дорожная сеть, включая пешеходную и велосипедную инфраструктуру, с определением приоритетности их реализации);
* определение ориентировочных объемов капиталовложений на реализацию мероприятий по организации дорожного движения, с разбивкой по объектам и этапам;
* определение социально-экономической эффективности от внедрения мероприятий КСОДД.

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения о Красносельском сельском поселении**

Красносельское сельское поселение входит в состав Динского района, который является одним из развитых промышленно-аграрных районов Краснодарского края. Сельское поселение расположено в Северо-западной части района в 10 км от ст. Динской и в 40 км севернее г. Краснодара.

На севере поселение граничит со Старомышастовским сельским поселением, на западе с Новотиторовским сельским поселением, на востоке с Пластуновским сельским поселением, на юге с Динским сельским поселением Динского района. Протяженность поселения с севера на юг 10 км, с востока на запад - 7 км.

Общая площадь земель поселения в установленных границах составляет 5231,348 га, в том числе 4342,851 га земель сельскохозяйственного назначения. Площадь населенного пункта Красносельского сельского поселения составляет 671 га. Центром сельского поселения и единственным населенным пунктом является село Красносельское.

В настоящее время (на 01.01.2019 г.) население составляет 3915 человек.

Основными транспортными магистралями являются автомобильные дороги федерального значения «Дон-4» проходящая по юго-восточной окраине сельского поселения и межмуниципального значения «Старомышастовская – Динская», пересекающая территорию поселения с северо -запада на юго -восток.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КРАСНОСЕЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Красносельского сельского поселения 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.

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

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

* разработку и реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территориях субъектов Российской Федерации в соответствии с государственной политикой Российской Федерации в области организации дорожного движения;
* организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
* установку, замену, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
* ведение реестра парковок общего пользования, расположенных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.

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.

Так согласно Устава Красносельского сельского поселения к полномочиям администрации в области использования автомобильных дорог, осуществления дорожной деятельности относятся:

1) осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;

2) прием мер к обустройству дорог поселения предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов;

3) организация работы объектов сервиса в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности.

4) представление информации участникам дорожного движения о наличии таких объектов и расположении ближайших учреждений здравоохранения и связи, а равно информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог.

5) иные полномочия, предусмотренные законодательством.

## Анализ нормативно-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 Красносельского сельского поселения, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
* общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Красносельского сельского поселения, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

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

Информирование об изменении существующих положений выполняется также с помощью информационных стендов, располагающихся на территории муниципального образования и путем размещения информации на официальных информационных ресурсах органов местного самоуправления Красносельского сельского поселения.

Использование средств теле- и радиовещания позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД.

Обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Красносельского сельского поселения.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения.

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

Стратегия социально-экономического развития Красносельского сельского поселения до 2020 года приоритетным направлением социально-экономического развития Красносельского сельского поселения видит развитие дорожной и коммунальной инфраструктуры. Эффективность работы транспортного комплекса оказывает существенное, хотя и опосредованное, влияние на экономическое развитие территории.

Создание благоприятной среды проживания, обеспечивающей комфортные условия для жизни, является одной из основных задач каждого муниципального образования. Развитие сельского поселения в этом направлении обеспечит стабильную социально-политическую обстановку и будет способствовать уменьшению оттока молодежи, а значит, обеспечит наличие молодых высокопрофессиональных кадров для работы во всех сферах деятельности поселения.

Основными направлениями повышения транспортной доступности следующие:

* развитие сети дорог общего пользования в МО, в первую очередь сельских дорог, что позволит уменьшить затраты времени на поездки, повысить доступность услуг медицинских, культурных и образовательных учреждений;
* обеспечение перевозок пассажиров на социально-значимых маршрутах, в труднодоступных районах с низкой транспортной обеспеченностью.

Основная цель программы – сокращение количества дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, задача – совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в населенных пунктах.

На территории сельского поселения в целях организации улично-дорожной инфраструктуры и улучшения состояния дорожного комплекса Стратегией социально-экономического развития Красносельского сельского поселения планируется осуществить следующие виды работ:

* модернизация существующих светофорных объектов и установка новых;
* установка дорожных знаков, нанесение разметки, устройство ограждений;
* оборудование улично-дорожной сети искусственным освещением;
* приведение дорожного покрытия в соответствие с установленными нормативами;
* предусмотреть установку искусственных неровностей на участках с наибольшим количеством ДТП и в местах массовой концентрации пешеходов, в том числе детей;
* установка камер видеофиксации.

В настоящее время прослеживается тенденция развития дорожного сервиса, происходит увеличение числа введенных в эксплуатацию автозаправочных и автозаправочных станций, а также объектов придорожного обслуживания.

Также на территории муниципального образования предусматривается размещение проектируемых автозаправочных станций:

* в с. Красносельское – 1 АЗС;

Схемой территориального планирования Динского района для развития автомобильного транспорта определен следующий перечень мероприятий, требующих первоочередного освоения:

* реконструкция и модернизация существующих автодорог общего пользования;
* строительство автомобильных развязок;
* модернизация существующих железнодорожных переездов, строительство путепроводов для исключения пересечения авто- и железных дорог в одном уровне;
* реконструкция и ремонт улиц и дорог в населенных пунктах;
* повышение качества обслуживания путем строительства современных комплексов придорожного обслуживания вдоль основных транспортных артерий.

***Мероприятия по Красносельскому сельскому поселению Динского района***

Согласно генеральному плану Красносельского сельского поселения Динского района развитие автомобильных дорог Красносельского транспортного узла намечается по следующим направлениям:

* доведение технических параметров существующей региональной дороги до нормативных, исходя из ожидаемого роста автомобильного парка и интенсивности движения;
* реконструкция наиболее загруженных участков дорог на подходе к селу и строительство обхода с целью выноса из с. Красносельского транзитных потоков и сокращение негативного влияния на окружающую среду.

Так, с целью исключить движение грузового автотранспорта через селитебную территорию с. Красносельского по автодороге, соединяющей ст. Динскую и ст. Старомышастовскую, на расчетный срок генеральным планом предусматривается строительство по западной окраине села объездной автодороги, которая позволит организовать транзитное движение в обход села.

Согласно Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Красносельского сельского поселения Динского района основными приоритетами развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

на первую очередь (2020 г.):

* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
* строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения в поселении;

на расчётный срок (2030 г.):

* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Красносельского сельского поселения, Динского района и Краснодарского края;
* упорядочение улично-дорожной сети в отдельных районах поселения, решаемое в комплексе с архитектурно-планировочными мероприятиями;
* строительство новых главных и основных автодорог.

Развитие транспорта на территории сельского поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

При планировании развития транспортной системы сельского поселения необходимо учитывать перспективное развитие транспортной системы района и региона в целом. Транспортная система сельского поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления сельского поселения. Данные Программой предложения по развитию транспортной инфраструктуры 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 для органов местного самоуправления Красносельского сельского поселения Динского района и органов государственной власти Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры.

Мероприятиями в части развития транспортного комплекса сельского поселения должны стать:

* инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства;
* капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы – до 2033 г.;
* размещение дорожных знаков и указателей на улицах населённых пунктов – до 2033 г.;
* оборудование остановочных площадок и установка павильонов для общественного транспорта – до 2033 г.;
* создание инфраструктуры автосервиса – до 2033 г.

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

По территории Красносельского сельского поселения проходят автомобильные дороги общего пользования регионального и местного значения.

Общие данные по протяженности УДС Красносельского сельского поселения приведены в таблице 1.1.

Таблица 1.1

Автомобильные дороги местного значения Красносельского сельского поселения Динского района (село Красносельское)

| **№ п/п** | **Идентификационный номер автомобильной дороги** | **Вид** | **Название** | **Дорожное покрытие** | **Протяженность км** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 03 214 810 001 | улица | Горького | гравий | 1,425 |
| 2 | 03 214 810 002 | улица | Гоголя | гравий | 2,180 |
| 3 | 03 214 810 003 | улица | Юбилейная | гравий | 0,320 |
| 4 | 03 214 810 004 | улица | Пушкина | гравий | 3,250 |
| 5 | 03 214 810 005 | улица | Кирова | асфальт  | 1,055 |
| 6 | 03 214 810 006 | улица | Шевченко | гравий | 1,730 |
| 7 | 03 214 810 007 | улица | Владимирова | асфальт | 0,775 |
| 8 | 03 214 810 008 | улица | ОктябрьскаяОктябрьская | асфальт гравий | 0,4801,580 |
| 9 | 03 214 810 009 | улица | Школьная | гравий | 1,580 |
| 10 | 03 214 810 010 | улица | Ленина | асфальт | 0,385 |
| 11 | 03 214 810 011 | улица | Садовая | гравий | 2,180 |
| 12 | 03 214 810 012 | улица | Замышевского | гравий | 1,580 |
| 13 | 03 214 810 013 | улица | к кладбищу | гравий | 0,550 |
| 14 | 03 214 810 014 | улица | Длинная Длинная | асфальт гравий | 2,8752,000 |

## 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

***Организация движения транспортных средств***

Основными методами организации дорожного движения являются: ограничение и контроль скоростного режима, введение одностороннего движения, ограничение въезда, запрет движения. На пересечениях и примыканиях организация движения может осуществляться посредством светофорного регулирования, саморегулируемого кольцевого пересечения, пересечения в разных уровнях, канализирования транспортных потоков, устройства переходно-скоростных полос, а также в нерегулируемом режиме.

Движение грузового транспорта осуществляется по дорогам регионального значения «ст. Динская – ст. Старомышастовская». На центральных улицах населенных пунктов введен запрет на движение грузового транспорта.

***Организация пешеходного движения***

Более 20 % людей, ежегодно погибающих на дорогах мира, не являются водителями или пассажирами автомобиля, мотоцикла или велосипеда. Эти люди – пешеходы. Смертность и травматизм среди пешеходов в результате ДТП нередко предотвратимы, и для этого существуют эффективные меры. Однако во многих случаях вопросам безопасности пешеходов все еще не уделяется должное внимание.

Передвижение пешком является основным и наиболее распространенным видом передвижения. Фактически любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке. На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути – например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими двумя пешеходными участками.

Автомобильные дороги в пределах населенного пункта Красносельского сельского поселения оснащены освещением.

***Организация движения маршрутных транспортных средств***

Пассажирский транспорт предназначается для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения.

Пассажирский транспорт в Красносельском сельском поселении представлен – автобусами. Ниже представлен список маршрутов движения пассажирского транспорта по территории Красносельского сельского поселения.

Таблица 1.2

Характеристика работы общественных маршрутов

| **Наименование маршрута** | **Показатель** |
| --- | --- |
| **Протяженность, км** | **Количество рейсов в сутки** | **Вид транспорта** | **Вместимость транспортных средств по местам сидения, чел.** | **Вместимость транспортных средств полная, чел.** |
| № 112 «Краснодар – Красносельское» | 37 | 3 |  Хундай Каунти | 25 | 42 |
| № 210 «Динская – Красносельское» | 16 | 9 | ПАЗ 32054 | 25 | 42 |
| № 210 «Динская – Старомышастовская (ч/з с. Красносельское)» | 23 | 10 | Нефаз 5299-17-32 | 25 | 42 |

На территории Красносельского сельского поселения находится оборудованные автобусные остановки.

Большинство остановок расположенных в границах дорог населенного пункта находятся в удовлетворительном состоянии. Существующие параметры остановок общественного транспорта и их техническое оснащение зачастую не соответствуют нормативам по ОСТ 218.1.002-2003 «Автобусные остановки на автомобильных дорогах. Общие технические требования». На автобусных остановках отсутствуют: автопавильоны, освещение, ограждение. На автобусных остановках имеются: заездные карманы, площадки ожидания, подходы к автобусным остановкам, горизонтальная дорожная разметка, дорожные знаки.

Отсутствие тех или иных средств организации дорожного движения и техническое состояние существующих прямо влияет на условия и безопасность участников дорожного движения.

***Размещение мест стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса***

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

Значительная часть легкового транспорта используется ежедневно для выполнения трудовых и культурно-бытовых транспортных корреспонденций жителей. Хранение транспортных средств в кварталах индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках.

У крупных объектов притяжения (административных зданий, торговых объектов, банков, образовательных учреждений) для временного хранения транспортных средств организованы парковочные места на участках, прилегающих к УДС.

Для обслуживания автотранспорта на территории Красносельского сельского поселения располагаются следующие объекты придорожного сервиса:

* станции СТО на территории села.

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

Анализ параметров дорожного движения предусматривает исследование скорости, плотности и интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков, уровня загрузки дорог движением, задержки в движении транспортных средств и пешеходов, иных параметров в точках, на которых выполнено натурное обследование на дорожной сети сельского поселения.

Максимально разрешенная скорость вне населенного пункта 90 км/ч, в населенных пунктах – 60 км/ч, 40 км/ч. Средняя фактическая скорость движения транспортных средств по дорогам сельского поселения с усовершенствованным покрытием составляет 40 км/ч.

Размещение транспортных средств преимущественно осуществляется на придомовой территории, так как на территории Красносельского сельского поселения преобладает малоэтажная жилая застройка территории.

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

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

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

Анализ параметров движения маршрутных транспортных средств включает оценку частоты движения маршрутов общественного транспорта, наполненность подвижного состава, объем парка транспортных средств и иные параметры пассажирского транспорта. Маршрутные такси и автобусы по территории Красносельского сельского поселения передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

На территории Красносельского сельского поселения имеются маршруты регулярных пассажирских перевозок.

Характеристика работы общественных маршрутов представлена в пункте 1.6 данной схемы.

Таблица 1.3

Характеристика работы общественных маршрутов

| **Показатель** | **Значение** |
| --- | --- |
| Количество маршрутов | 3 |
| Вид регулярных перевозок | по регулируемым тарифам / по нерегулируемым тарифам |

Основная часть перевозимых грузов перевозится привлеченным транспортом. Организация дорожного движения на территории Красносельского сельского поселения определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов по центральным улицам населенных пунктов. Для этих целей движение таких автомобилей организовано в производственной зоне.

Движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется на основании специального разрешения. Очистка автомобильных дорог в летнее и зимнее время проводится по муниципальным контрактам с предприятиями коммунального комплекса разных форм собственности. Работа транспортных средств коммунальных и дорожных служб оценивается как удовлетворительная. Для прохождения технического обслуживания автотранспорта на территории поселения организованы СТО.

## Анализ 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.

В Красносельском сельском поселении существует ряд факторов, которые значительно снижают безопасность дорожного движения:

* неудовлетворительное состояние дорожного покрытия проезжей части, а также значительная доля протяженности местных дорог, не имеющих твердого покрытия на территории поселения;
* отсутствие освещения и других элементов обустройства на отдельных участках дорог;
* отсутствие технических средств организации дорожного движения.

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 Красносельского сельского поселения светофорных объектов нет.

Анализ интенсивности транспортных потоков, выявил необходимость введения светофорного объекта типа Т-7 в количестве 1 шт., для установки напротив образовательного учреждения БОУ СОШ № 21 МО Динской район.

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 организации дорожного движения

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 села Красносельского имеются искусственные дорожные неровности. Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

Существует потребность в установке дополнительных ТСОДД для повышения безопасности дорожного движения, информативности участников движения и комфортного передвижения населения.

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

***Организация движения транспортных средств***

Одним из наиболее важных методов организации дорожного движения на дорогах является ограничение скоростного режима.

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.

Поэтому метод ограничения скоростного режима является важной составляющей организации дорожного движения, который направлен на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий, снижение числа серьезных травм и смертельных случаев, которые могут возникнуть в результате таких ДТП.

Организация дорожного движения на пересечениях автомобильных дорог и улиц может осуществляться как в регулируемом, так и в нерегулируемом режиме.

Регулировка движения на пересечениях выполняется с помощью светофорных объектов и организации саморегулируемого кольцевого пересечения.

***Организация велосипедного и пешеходного движения***

Основной задачей обеспечения пешеходного движения вдоль магистралей является отделение его от транспортного потока. Необходимыми мерами для этого являются

* устройство тротуаров на улицах и пешеходных дорожек вдоль автомобильных дорог. Они должны быть достаточной ширины для потока людей и содержаться в надлежащем состоянии;
* применение по краю тротуара ограждений, предотвращающих внезапный для водителей выход пешеходов на проезжую часть, а также установка на разделительной полосе магистралей ограждающей сетки, препятствующей переходу людей;
* выделение и ограждение дополнительной полосы на проезжей части для движения пешеходов при недостаточной ширине тротуаров и наличии резерва на проезжей части;
* устройство ограждений, предотвращающих выезд автомобилей на пешеходные пути в наиболее опасных местах.

По данным статистики аварийности ДТП имеются случаи с участием пешеходов на территории поселения. Это свидетельствует об отсутствии пешеходной инфраструктуры или недостаточном ее содержании на отдельных участках УДС.

Автобусные остановки выполнены в соответствии с требованиями нормативных документов. 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 поселения соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Опоры представлены железобетонными и деревянными, 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 Красносельском 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 автомобильного использования и связанных с ним негативных эффектов.

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

По причине отсутствия велосипедной инфраструктуры движение выполняется по автомобильным дорогам и обочинам, что негативно сказывается на безопасности велосипедного и автомобильного движения. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой скоростью повышает риск возникновения ДТП.

## 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 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 Динского района в период с 01.01.2015 г. по 31.12.2017 г. зарегистрировано 614 дорожно-транспортных происшествий в которых 96 человек погибло и 820 человек получили ранения.

На территории Динского района очагов концентрации ДТП не зарегистрировано.

Данные по ДТП в динамике за 2015, 2016 и 2017 года представлены в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Данные по ДТП

| **№ п/п** | **Показатель** | **2015 год** | **2016 год** | **2017 год** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Общее количество ДТП  | 228 | 194 | 192 |
| 2 | Количество погибших | 28 | 27 | 41 |
| 3 | Количество раненых | 314 | 268 | 238 |
| 4 | Распределение ДТП по видам |
|  | - столкновение | 120 | 105 | 93 |
|  | - опрокидывание | 18 | 14 | 15 |
|  | - наезд на стоящее транспортное средство | 1 | 5 | 8 |
|  | - наезд на препятствие | 18 | 16 | 11 |
|  | - наезд на пешехода | 59 | 40 | 54 |
|  | - наезд на велосипедиста | 9 | 7 | 8 |
|  | - наезд на гужевой транспорт | 0 | 0 | 0 |
|  | - падение пассажира | 1 | 0 | 2 |
|  | - тройное ДТП | - | - | - |
|  | - бесконтактное ДТП | - | - | - |
|  | - иной вид ДТП | 1 | - | - |
| 5 | Распределение ДТП по времени свершения |
| 5.1 | По месяцам |  |  |  |
|  | - январь | 18 | 6 | 14 |
|  | - февраль | 11 | 14 | 17 |
|  | - март | 12 | 8 | 12 |
|  | - апрель | 23 | 17 | 16 |
|  | - май | 27 | 18 | 10 |
|  | - июнь | 17 | 15 | 13 |
|  | - июль | 20 | 20 | 11 |
|  | - август | 21 | 20 | 26 |
|  | - сентябрь | 28 | 22 | 21 |
|  | - октябрь | 14 | 20 | 20 |
|  | - ноябрь | 20 | 16 | 16 |
|  | - декабрь | 17 | 18 | 16 |
| 5.2 | По часам суток (например: с 10 до 11) |
|  | С 00:00до06:00 | 19 | 24 | 23 |
|  | С 06:00до12:00 | 46 | 41 | 45 |
|  | С 12:00до18:00 | 67 | 67 | 58 |
|  | С 18:00до24:00 | 96 | 62 | 66 |
| 6 | Распределение ДТП по местам свершения: на перекрестках, на перегонах (по населенным пунктам, улицам) |
|  | Населенные пункты | 132 | 120 | 117 |
|  | Автомобильные дороги | 96 | 74 | 74 |

## 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.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обеспечения безопасности дорожного движения в Красносельском сельском поселении. При развитии улично-дорожной сети, расширении автопарка, увеличении перевозок внутри территории поселения, необходимо обеспечить логичную и понятную систему знаков и ТСОДД, устранить проблемные, аварийные места на маршрутах движения, обеспечить и совершенствовать транспортную связанность всех населенных пунктов.

В целях развития сети дорог 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.

Проектируемая уличная сеть населенных пунктов призвана обеспечить:

* + кратчайшие связи жилых районов населенных пунктов между собой, промышленными зонами района;
	+ создание оптимальной системы общественного транспорта;
	+ пропуск возрастающих потоков транспорта;
	+ нормативную плотность магистральной улично-дорожной сети.

Для создания функциональной и рациональной среды вся транспортная система должна быть подчинена единому инженерно-экономическому решению и обеспечивать ряд основополагающих принципов транспортировки жителей и грузов:

* безопасность передвижения населения;
* охрану окружающей среды;
* учет особенностей ландшафта территории;
* учет исторических и национальных приоритетов жителей в отношении определенного вида транспорта.

Поэтому для организации рациональной транспортной системы необходимо осуществить комплекс сложных инженерно-экономических решений. Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

* риск ухудшения социально-экономической ситуации, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
* риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог;
* риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог и достичь запланированных величин показателей.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог поселения являются дороги общего пользования местного значения.

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете поселения эксплуатационное состояние значительной части дорог общего пользования местного значения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2033 году увеличится, объем перевозок пассажиров автобусами и легковыми автомобилями также увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах.

Более 50% протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция перегруженных участков автомобильных дорог, приведение их в соответствии с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию и обеспечение автодорожных подъездов к населенным пунктам, имеющим перспективы развития, по дорогам с твердым покрытием.

Предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети, строительство новых и реконструкция существующих улиц, на срок до 2033 года.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса поселения должны стать:

1. Сохранение существующей сети автомобильных дорог.

2. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог, обеспечение подъездами с твердым покрытием к автомобильным дорогам общего пользования.

3. Приведение технических категорий автомобильных дорог местного значения в соответствии с расчетной интенсивностью движения.

4. Формирование новых направлений, увеличение плотности автомобильных дорог.

5. Развитие маршрутной сети, обеспечивающей автобусным сообщением.

6. Развитие объектов обслуживания автотранспорта.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития, 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.

# 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 поселении 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.

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 43.5% 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 поселения.

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

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

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

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

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная сеть поселения должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта. Вместе с этим высокая связность территории и развитая дорожная сеть создает благоприятные условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики поселения и повышению благосостояния населения.

Повышение транспортной связности территории путем развития сети дорог местного значения позволяет решить следующие задачи:

* уменьшает перепробеги транспортных средств;
* снижает нагрузку на региональные дороги при осуществлении местных корреспонденций.

Связность дорожной сети достаточная, что характерно для данного вида муниципального образования.

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

* мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и тяжести их последствий с участием пешеходов;
* мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов;
* мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется следующее:

* установка пешеходных ограждений;
* обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением.

## 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.

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

* дороги поселения;
* дороги муниципального района;

К первым относятся автомобильные пути, расположенные в пределах населенных пунктов поселения, кроме федеральных, региональных и межмуниципальных дорог общего пользования и частных автомобильных дорог.

Ко вторым относятся автомобильные пути, расположенные на территории муниципального района, кроме федеральных, региональных и межмуниципальных дорог общего пользования, а также дорог общего пользования местного значения поселений и частных автодорог.

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

* 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.

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

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

На распределение транспортных потоков влияют следующие факторы:

* изменение во внешних транспортных связях;
* введение новых элементов сети;
* строительство нового жилого района или емкого центра тяготения транспорта;
* временного закрытия или ликвидации какого-либо элемента транспортной системы.

В результате распределения транспортных потоков по сети происходит изменение основных характеристик функционирования транспортной сети: интенсивности, скорости и показателей эффективности функционирования транспортной сети. В приложении 1 представлены картограммы существующей интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки.

Наиболее загруженные участки УДС показаны красным цветом, менее загруженным – желтым и зеленым.

Согласно ОДМ 218.2.020-2012 к участкам автомобильной дороги, обслуживающих движение в режиме перегрузки, относятся участки автомобильной дороги с уровнем обслуживания D, E или F. Соответствие уровня обслуживания уровню загрузки приведены в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Характеристика уровней обслуживания движения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Уровень обслуживания движения** | **Коэффициент загрузки** | **Характеристика потока автомобилей** | **Экономическая эффективность работы дороги** |
| A | <0,2 | Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует | Неэффективная |
| B | 0,2-0,45 | Автомобили движутся группами, совершается много обгонов | Мало эффективная |
| C | 0,45-0,7 | В потоке еще существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны запрещены | Эффективная |
| D | 0,7-0,9 | Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями | Неэффективная |
| E | 0,9-1,0 | Поток движется с остановками, возникают заторы, режим пропускной способности | Неэффективная |
| F | >1,0 | Полная остановка движения, заторы | Неэффективная |

Дорожная сеть Красносельского сельского поселения имеет запас пропускной способности, планируемые в расчетные сроки мероприятия по ремонту и строительству дорожных объектов позволят избежать проблем с перегрузкой дорожной сети в будущем.

## 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.

Мероприятия по внедрению АССУД на территории Красносельского сельского поселения в настоящий момент не предусматриваются.

## 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 Красносельского сельского поселения, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети поселения.

## 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 Красносельского сельского поселения 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.

Применение реверсивного движения в Красносельском сельском поселении не является целесообразным, потому что существующий транспортный поток не испытывает затруднения в свободном передвижении по автомобильным дорогам.

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

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

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

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Основную часть транзитного транспорта составляют грузовые автомобили. Поэтому во всех странах мира принимаются меры по выводу транзитного транспорта за пределы населенных пунктов путем строительства обходных магистралей или выделения его из общих потоков.

Для решения этой проблемы предлагается разработать проекты строительства обходов населенных пунктов:

* а/д «Западный обход с. Красносельского»;

## 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

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные нормативные ограничения, способствующие нормальному функционированию транспортных средств. Минимальные и максимальные ограничения массовых и габаритных параметров дорог позволяют отнести груз либо транспортное средство (ТС) с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и (или) тяжеловесным.

Согласно правилам дорожного движения перевозка негабаритных грузов и движение транспортного средства, габаритные параметры которого с грузом или без груза превышают по ширине 2,55 м (2,6 м для рефрижераторов и изотермических кузовов), по высоте 4 м от поверхности дороги, по длине (включая один прицеп) 20 м, либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии со специальными правилами изложенными в:

* Правилах дорожного движения РФ;
* Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации;
* Технический регламент «О безопасности колесных транспортных средств»;
* Правила перевозок грузов автомобильным транспортом;
* Федеральный закон от 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения»;
* Приказ Минтранса России от 24.07.2012 № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»;
* Кодекс об административных правонарушениях РФ;
* Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом.

Организация пропуска грузовых транспортных средств в Красносельском сельском поселении выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Система ограничения доступа транспортных средств на определенные территории предназначена для решения следующих задач комплексной системы безопасности и жизнедеятельности:

* организации безопасного движения автотранспортных средств на определенных территориях, нормализации транспортной обстановки и поддержания комфортного эксплуатационного уровня функционирования объектов;
* предотвращения несанкционированного доступа транспортных средств;
* организации санкционированного допуска и дифференциации автотранспортных средств;
* диспетчеризации транспортного потока на определенных территориях;
* обеспечения и создания необходимых условий для прибытия специальной техники при возникновении внештатных ситуаций.

На территорию образовательных, медицинских, культурных и общественных мест запрещен въезд транспортных средств, перевозящих топливо, а также иные опасные для жизни и здоровья граждан грузы (за исключением перевозок, связанных с обеспечением жизнедеятельности объектов).

Движение транспортных средств по определенным территориям осуществляется в соответствии с действующим проектом организации дорожного движения (ПОДД).

Въезд на территорию производств осуществляется через контрольно-пропускные пункты (КПП).

Сотрудники охраны, обеспечивающие допуск автотранспортных средств согласно настоящему Регламенту, имеют право досмотра автотранспорта на предмет провоза на территорию взрывчатых веществ, взрывных устройств, радиоактивных и иных запрещенных/ограниченных к свободному обороту предметов; водитель/экспедитор или иное уполномоченное лицо, находящееся в транспортном средстве, въезжающего на территорию предприятия, должен по первому требованию сотрудника охраны предоставить транспортное средство для его визуального осмотра. Отказ в предоставлении транспортного средства для осмотра является основанием для отказа в проезде транспортного средства на территорию предприятия и включения транспортного средства в «СТОП-ЛИСТ». При обнаружении запрещенных/ограниченных к свободному обороту предметов сотрудники охраны обязаны вызвать полицию.

Стоянка, парковка транспортных средств на территории предприятий разрешена только на оборудованных паркингах и категорически запрещена на проездах и эстакадах.

Схема проезда (разрешенные для въезда-выезда КПП) определяется для контрагента в каждом конкретном случае на основании заключенного с ним договора, предоставляющего право проезда на территорию предприятий.

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

## 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 населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч. По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

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

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

Качество организации парковочного пространства оказывает значительное влияние на пропускную способность улично-дорожной сети населенных пунктов и автомобильных дорог, на степень образования дорожных заторов и на показатели аварийности, а также на уровень социальной напряженности населения.

Так подавляющую часть жилой застройки в Красносельском сельском поселении составляют малоквартирные и частные дома, где хранение транспортных средств осуществляется на внутридворовой и придомовой территории, а также в гаражах.

В условиях низкой плотности застройки территории и невысоком уровне автомобилизации населения такой способ организации парковочного пространства представляется наиболее рациональным и обеспечивает удобный и быстрый доступ владельцев к автомобилям, не требует постоянных финансовых вложений и не загружает проезжую часть и обочины дорог припаркованными автомобилями.

В соответствии с СП 42.13330.2011 количество машино-мест для лечебных учреждений должно составлять:

* для больниц на 100 коек – 5 машино-мест;
* для поликлиник на 100 посещений – 3 машино-места.

Количество машино-мест предназначенных для инвалидов должно составлять от 10 до 20% всей площади парковки.

Параметры стоянки для легкового автомобиля должны быть:

* ширина 2,5 метра;
* длина 5,3 метра.

При этом ширина разметки (до 0,1 метра) не включается в размеры парковочного места.

В случае стоянки для легковых автомобилей инвалидов все параметры увеличиваются:

* длина – 6,2 метра;
* ширина – 3,6 метра.

Организованные парковочные места не должны создавать помеху специализированным транспортным средствам. Въезды и выезды со стоянок автомобилей должны быть обеспечены хорошим обзором и расположены так, чтобы все маневры автомобилей осуществлялись без создания помех пешеходам и движению транспорта на прилегающей улице.

## 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.

Необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах Красносельского сельского поселения отсутствует.

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

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением в определенных направлениях или по отдельным полосам данного направления:

* в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортные и пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);
* по полосам, где направление движения может меняться на противоположное;
* на железнодорожных переездах, разводных мостах, причалах, паромах, переправах;
* при выездах автомобилей спецслужб на дороги с интенсивным движением;
* для управления движением маршрутных транспортных средств.

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации. Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

Анализ интенсивности транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов 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.

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

Для светофорных объектов, вводимых в эксплуатацию и для проектируемых светофорных объектов также необходимо разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в Красносельском сельском поселении нет необходимости. Введение новых светофорных объектов не планируется.

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

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами дети.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию.

В ряде стратегических и программных документов вопросы обеспечения безопасности дорожного движения определены в качестве приоритетов социально-экономического развития Российской Федерации.

Для устранения помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями необходимо провести адресное планирование и реализацию ряда мероприятий по оборудованию техническими средствами организации движения и обустройству улично-дорожной сети Красносельского сельского поселения.

В Красносельском сельском поселении возможно осуществление следующих мероприятий различной капитальности:

* введение ограничения скорости движения;
* восстановление дорожной разметки;
* установка предупреждающих знаков;
* обустройство пешеходных переходов;
* установка пешеходных ограждений напротив выходов из крупных объектов генерации пешеходного потока (зрелищных предприятий, крупных магазинов, учебных заведений и т.д.);
* устройство электрического освещения;
* повышение уровня зимнего содержания УДС.

При этом обозначенные пешеходные переходы не должны располагаться напротив расположенных вблизи проезжей части дверей магазинов, проходных предприятий, калиток школ или иных детских учреждений.

Полное либо частичное отсутствие уличного электрического освещения на улично-дорожной сети Красносельского сельского поселения играет немаловажную роль в возникновении дорожно-транспортных происшествий. Для улучшения условий видимости необходимо провести модернизацию уличного освещения в Красносельском сельском поселении в соответствии с ГОСТ Р 52766-2007.

Установка электрического освещения может проводиться за счет бюджетных средств сельского поселения, либо в рамках энергосервисного контракта на основании Федерального закона от 23.11.2009 № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

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

В качестве основных мероприятий по созданию привлекательной среды и повышению безопасности пешеходных перемещений можно выделить следующие:

* устройство тротуаров и пешеходных дорожек на УДС муниципального образования;
* повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
* устройство новых или перенос существующих пешеходных переходов;
* повышение безопасности пешеходных переходов вблизи детских учебных заведений;
* повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД;
* оборудование пешеходных переходов островками безопасности и другие мероприятия по обеспечению безопасности пешеходного движения;
* устройство линий электроосвещения;
* формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.

По результатам анализа организации пешеходного движения, а также анализа статистики аварийности, была выявлена низкая обустроенность автомобильных дорог в пределах населенных пунктов пешеходной инфраструктурой и низкая безопасность пешеходного движения.

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Маломобильные группы населения (МГН) – люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве (инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, пожилые люди, беременные женщины, люди с детскими колясками, с малолетними детьми, тележками, багажом).

Мероприятия по обеспечению доступности МГН городской среды, реконструкции сложившейся застройки, должны учитывать физические возможности всех категорий МГН, включая инвалидов, и быть направлены на повышение качества среды по критериям доступности, безопасности, комфортности и информативности.

Инвалид – человек, имеющий нарушение здоровья со стойким расстройством функций организма, в том числе с нарушением опорно-двигательного аппарата, нарушениями зрения и дефектами слуха, которые мешают его полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими, в том числе из-за пространственно-средовых барьеров.

Согласно «Конвенции о правах инвалидов» необходимо принимать меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи, включая информационно-коммуникационные технологии и системы, а также к другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения, как в городских, так и в сельских поселениях. Эти меры, которые включают выявление и устранение препятствий и барьеров, мешающих доступности, должны распространяться, в частности: на здания, дороги, транспорт и другие внутренние и внешние объекты, включая школы, жилые дома, медицинские учреждения и рабочие места; на информационные, коммуникационные и другие службы.

При создании доступной для инвалидов среды жизнедеятельности необходимо обеспечивать возможность беспрепятственного передвижения:

* для инвалидов с нарушениями опорно-двигательного аппарата и маломобильных групп населения с помощью трости, костылей, кресла-коляски, собаки-проводника, а также с использованием транспортных средств (индивидуальных, специализированных или общественных);
* для инвалидов с нарушениями зрения и слуха с использованием информационных сигнальных устройств, и средств связи, доступных для инвалидов согласно ГОСТ Р 51671.

Основу доступной для среды жизнедеятельности инвалидов и других МГН должен составлять безбарьерный каркас территории УДС к данным объектам социальной инфраструктуры.

Необходим ряд мероприятий для повышения уровня безбарьерности пешеходных и транспортных коммуникаций для инвалидов и других МГН и создания условий для повышения безопасности дорожного движения. Такие мероприятия охватывают: тротуары и пешеходные дорожки; пешеходные переходы; остановочные пункты; автомобильные стоянки (парковки); зоны отдыха для инвалидов.

Ниже описаны основные мероприятиям для обеспечения благоприятных условий для движения.

1. Мероприятия, охватывающие тротуары (пешеходные дорожки):

* устройство тротуаров с применением информационного изменения фактуры покрытия пути;
* устройство зон для встречного разъезда людей в кресле-коляске;
* устройство ступеней и лестниц согласно СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007-2011;
* устройство пандусов в местах резкого перепада высот пешеходного пути согласно СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007-2011;
* обустройство пандусов и лестниц ограждениями, перилами и бортиками в соответствии с требованиями пункта 5.4.3. ОДМ 218.2.007-2011 и выполняются в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 и СП 59.13330.2016;
* устройство искусственного освещения.

2. Мероприятия, охватывающие пешеходные переходы:

* обустройство пешеходных переходов техническими средствами визуальной и/или тактильной информации согласно ГОСТ Р 51671-2015, ГОСТ Р 51261-99 и ГОСТ Р 52131-2003;
* устройство пандусов с обеих сторон пешеходного перехода;
* обустройство пандусов ограждениями, перилами и бортиками в соответствии с требованиями пункта 5.4.3. ОДМ 218.2.007-2011;
* оборудование пешеходных переходов средствами светофорной сигнализации, имеющими дополнительные технические средства связи и информации (визуальные, звуковые и тактильные), выполняемые в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50918-96, ГОСТ Р 51647-2000, ГОСТ Р ИСО 23600-2013. Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров, ГОСТ Р 51671-2015, ГОСТ Р 52131-2003;
* нанесение бело-желтой горизонтальной дорожной разметки 1.14.1;
* устройство искусственного освещения.

3. Мероприятия, охватывающие остановочные пункты:

* устройство пандусов на посадочной площадке при перепаде ее высоты с пешеходной поверхностью;
* обустройство мест для инвалидов в зоне ожидания;
* обустройство подходов к остановочным пунктам тротуарами;
* обустройство остановочного пункта тактильными указателями;
* обустройство техническими средствами информации и ТСОДД, выполняемых согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ Р 52766-2007, ОСТ 218.1.002-2003;
* устройство искусственного освещения.

4. Мероприятия, охватывающие автомобильные стоянки (парковки):

* размещение стоянок (парковок) для ТС инвалидов осуществляется согласно СП 59.13330.2016, СП 35-105-2002;
* устройство пандусов по краю тротуара, возле места стоянки для инвалидов;
* обозначение стояночных мест для инвалидов дорожными знаками 6.4 + 8.17 и дорожной разметкой 1.24.3;
* устройство искусственного освещения;

5. Мероприятия, охватывающие зоны отдыха для инвалидов:

* устройство зон отдыха для инвалидов в пределах пешеходных путей с использованием тактильных поверхностей и применением контрастных цветов;
* устройство мест для сидения согласно ОДМ 218.2.007-2011, урн для мусора и мест для размещения кресла-коляски;
* установка навеса для защиты от осадков над местами для сидения;
* устройство искусственного освещения.

На основных маршрутах движения инвалидов и других маломобильных групп населения рекомендуется использовать тактильные символьные указатели (пиктограммы).

Для обеспечения самостоятельного маршрутного ориентирования инвалидов по зрению рекомендуется также применять тактильные информационные стенды (мнемосхемы), содержащие схемы пеших маршрутов и (или) маршрутов регулярных перевозок пассажиров.

Также необходимо дооборудовать согласно потребностям МГН подходы к самим социальным объектам инфраструктуры, а именно, произвести устройство пандусов или подъемных устройств согласно нормам.

## 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»).

Рисунок 4.1 – Оборудование пешеходного перехода

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

## Организация велосипедного движения

Отсутствие условий для велодвижения в Красносельском сельском поселении останавливает жителей от активного использования велосипеда, как преимущественного вида транспорта. Но даже при таких серьезных причинах в поселении есть люди, использующие велосипед для основного передвижения.

Основной причиной, в сложившейся ситуации, послужило то, что при строительстве не проектировались и не сооружались велодорожки, которые не закладывались в генеральные планы развития территории поселения и его дорог.

Помимо этой причины, существует еще ряд факторов, препятствующих развитию велотранспортной сети поселения. К ним относятся и такие, как: отсутствие места хранения и парковки велосипедов; не приспособлены технические средства организации дорожного движения; не развита система нормативного и правового обеспечения велодвижения.

Результаты исследований показали, что на территории Красносельского сельского поселения отсутствуют специализированные веломагазины, велопарковки, велопрокаты и, соответственно, сервисные центры, где можно починить велосипед, заменить комплектующие или накачать колесо.

Для детальной проработки велосипедной инфраструктуры необходимы существенные изменения в нормативно-правовой базе. Ввиду отсутствия специальных норм и правил проектирования и строительства велосипедных дорожек, для обеспечения безопасного движения велосипедистов, на данный момент, следует руководствоваться действующими нормативными документами такими, как: СП 42.13330.2010, Градостроительный кодекс РФ. В соответствии с этими нормативными документами можно рекомендовать устройство однополосных и двухполюсных велодорожек при реконструкции существующих участков и новом строительстве УДС.

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

К мероприятиям по развитию сети дорог или участков, локально-реконструкционными мероприятиям относятся организация переходно-скоростных полос, устройство уширений на подъездах к пересечениям и канализирование движения.

Переходно-скоростные полосы следует предусматривать на пересечениях и примыканиях в одном уровне в местах съездов на дорогах I-III категорий, в том числе к зданиям и сооружениям, располагаемым в придорожной зоне. Наличие переходно-скоростных полос в зоне слияния транспортных потоков создает более благоприятные условия вхождения автомобиля в основной транспортный поток.

Уширения на подъездах к пересечениям организуются в случаях недостаточной пропускной способности пересечений и высокой интенсивности левоповоротного транспортного потока, блокирующего движение на пересечении.

Канализирование движения облегчает ориентировку водителей на сложных пересечениях или в местах, где лишняя площадь приводит к хаотичности движения из-за произвольно избираемых траекторий, с созданием многочисленных точек потенциального конфликта.

Данные мероприятия при сохранении существующей нагрузки УДС проводить на территории поселения не целесообразно.

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

Расстановка средств фото/видеофиксации нарушений на дорожной сети, что подтверждается практикой, значительно снижают количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД), вследствие чего повышается безопасность дорожного движения, а также тяжесть последствий от ДТП в местах установки камер. На данный момент средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия – они имеют возможность снять практически любое нарушение правил дорожного движения.

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

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

На данный момент в Красносельском сельском поселении отсутствуют штрафные стоянки.

Штрафные стоянки и эвакуационные площадки при их устройстве должны согласовываться с ГИБДД. Места под такие стоянки могут быть организованы на платных парковках, но для этого необходимо заключать договор между ГИБДД, владельцем парковки и администрацией района.

На территории Красносельского сельского поселения отсутствуют дорожные знаки запрета стоянки и остановки ТС с табличками 8.24 «Работает эвакуатор». Это свидетельствует о том, что работа эвакуатора в рассматриваемом районе не организована, поэтому проектирование специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не требуется.

# 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 таблицах 6.1-6.2.

Таблица 6.1

Перечень мероприятий в отношении автомобильных дорог федерального, регионального и межмуниципального значения в границах Красносельского сельского поселения (Мероприятия из Схемы территориального планирования Краснодарского края и Схемы территориального планирования Красносельского сельского поселения)

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Краткая характеристика объекта** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | **Годы реализации** | **Непосредственный результат реализации мероприятия** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. Перечень автомобильных дорог федерального, регионального или межмуниципального значения, планируемых к строительству |
| 1 | а/д «Западный обход с. Красносельское» | 53,0 км | 800000,0 | До 2030 года | автомобильные дороги и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |

Таблица 6.2

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Красносельского сельского поселения Динского района на период с 2019-2033 годы

| **№ п/п** | **Наименование дороги или участка дороги с конкретной привязкой (ПК, км, дом)** | **Протяженность участка дороги/тип покрытия** | **Вид работ** | **Год реализации мероприятия** | **Стоимость, руб.** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | ул. Владимирова от дома № 27 до ул. Октябрьской в с. Красносельском | 0,396/асфальт | ремонт | 2019 | 3270000 |
| 2 | ул. Пушкина от дома № 75А до дома № 139 в с. Красносельском | 1,314/гравий | ремонт | 2019 | 2163000 |
| 3 | ул. Горького от ул. Октябрьской до дома № 98А в с. Красносельском | 0,274/гравий | ремонт | 2019 | 358000 |
| 4 | ул. Ленина от ул. Крыжановского до дома № 12 в с. Красносельском | 0,170/асфальт | ремонт | 2020 | 1580000 |
| 5 | ул. Ленина от до дома № 12 до дома № 26 в с. Красносельском | 0,230/гравий | ремонт | 2021 | 420000 |
| 6 | ул. Длинная от ул. Октябрьской до ПК 13+40 в с. Красносельском | 1,340/асфальт | ремонт | 2022 | 11650000 |
| 7 | ул. Кирова от дома № 24 до дома № 40 в с. Красносельском | 0,200/асфальт | ремонт | 2023 | 1211000 |
| 8 | ул. Кирова от дома № 40 до дома № 60 в с. Красносельском | 0,200/асфальт | ремонт | 2024 | 1264000 |
| 9 | ул. Кирова от дома № 60 до ул. Шевченко в с. Красносельском | 0,200/асфальт | ремонт | 2025 | 1369000 |
| 10 | ул. Шевченко от ул. Кирова до ул. Юбилейной в с. Красносельском | 0,250/асфальт | Капитальный ремонт | 2026 | 10000000 |
| 11 | ул. Шевченко от ул. Юбилейной до ул. Садовой в с. Красносельском | 0,150/асфальт | Капитальный ремонт | 2027 | 6000000 |
| 12 | ул. Шевченко от ул. Садовой до ул. Пушкина в с. Красносельском | 0,280/асфальт | Капитальный ремонт | 2028 | 11500000 |
| 13 | ул. Садовая от ул. Шевченко до дома № 39 в с. Красносельском | 0,250/гравий | ремонт | 2030 | 520000 |
| 14 | ул. Садовая от дома № 39 до дома № 70 в с. Красносельском | 0,320/гравий | ремонт | 2032 | 670000 |
| 15 | ул. Садовая от дома № 70а до дома № 102 в с. Красносельском | 0,340/гравий | ремонт | 2033 | 712000 |

# 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.

Анализ нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории муниципального образования показал следующее.

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. При этом нормотворчество на муниципальном уровне не предусматривается.

Комплексная схема организации дорожного движения по своему статусу не идентична муниципальной программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Комплексная схема организации дорожного движения – это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по организации дорожного движения на объектах транспортной инфраструктуры различных видов. На схеме ниже представлено место КСОДД в структуре документов, определяющих развитие муниципального образования.

Рисунок 7.1 – Место комплексной схемы организации дорожного движения в структуре документов, определяющих развитие муниципального образования

КСОДД имеют высокое значение для планирования реализации документов территориального планирования.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры являются:

* применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
* координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
* координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
* запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
* разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов;
* разработка предложений для исполнительных органов власти Краснодарского края по включению мероприятий, связанных с развитием объектов транспортной инфраструктуры муниципального района и сельского поселения в состав государственных программ.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

* конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* высокопроизводительная безопасная транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
* создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

* ремонт дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети (УДС);
* расширение основных существующих главных и основных улиц с целью доведения их до проектных поперечных профилей;
* дальнейшая интеграция в транспортный комплекс Краснодарского края.

Развитие транспорта на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Нормативно-правовым, нормативно-техническим, методическим и информационным обеспечением деятельности в сфере организации дорожного движения в настоящее время занимается администрация Красносельского сельского поселения Краснодарского края.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

**ПРИЛОЖЕНИЯ**

# ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Рисунок 1 – Картограмма распределения транспортных потоков по улично-дорожной сети с. Красносельское в пиковые часы