

**Индивидуальный предприниматель
Туник Артемий Александрович**

350029, РОССИЯ, г. Краснодар, ул. Черкасская, 43. ИНН 212414474561; ОГРНИП 315231100035811,
р/сч 40802810526210000154 в филиале «Ростовский» АО «АЛЬФА-БАНК», БИК 046015207, к/с 3010181050000000207 в ГРКЦ ГУ
Банка России по Ростовской области

**Заказчик – Администрация Крыловского сельского поселения
Крыловского района**

**Комплексная схема организации дорожного движения в
Крыловском сельском поселении Крыловского района**

46-ПЗ

Пояснительная записка, таблицы.

Том 1

2018

**Заказчик – Администрация Крыловского сельского поселения
Крыловского района**

**Комплексная схема организации дорожного движения в
Крыловском сельском поселении Крыловского района**

46-ПЗ

Пояснительная записка, таблицы.

Том 1

Индивидуальный
предприниматель



А.А. Туник

Краснодар, 2018

Инд. № подл.			
Подп. и дата			
Взам. инв. №			

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	58
4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	66
4.7. Применение реверсивного движения	66
4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	66
4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков	67
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	67
4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории	67
4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	68
4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)	69
4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	70
4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	71
4.16. Режимы работы светофорного регулирования	71
4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	72
4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	72
4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов в рамках разработки	73
4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	73
4.21. Организация велосипедного движения	75
4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	75

Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол-во	Лист	№ док	Подп.	Дата

4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	76
4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	77
5. Очередность реализации мероприятий	78
6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения	79
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	81

Изм.	Кол-во	Лист	№ док	Подп.	Дата
Изм. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №			

Изм.	Кол-во	Лист	№ док	Подп.	Дата

движения:

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

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		2

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Крыловское сельское поселение является наиболее крупным сельским поселением Крыловского района по количеству проживающего населения и граничит:

- на севере - с Новосергиевским сельским поселением;
- на северо-востоке – с Новопашковским сельским поселением;
- на востоке – с Шевченковским сельским поселением;
- на юге и западе – с Октябрьским сельским поселением;
- на северо-западе – с Ленинградским районом.

В состав Крыловского сельского поселения входят три населенных пункта, с общей численностью проживающего населения 14 108 человек.

Крыловское сельское поселение находится центральной части муниципального образования Крыловский район в 170 км от краевого центра г. Краснодара.

Общая площадь Крыловского сельского поселения составляет 31 423 га, из которых 29 825 га — земли сельскохозяйственного назначения (из них земли граждан, ЛПХ – 1 627,20 га), земли под домами многоэтажной застройки – 5,70 га, земли учреждений образования, здравоохранения, культуры – 33,40 га, земли под объектами торговли, общественного питания, бытового обслуживания 4 га, земли под промышленными объектами – 27,80 га, на прочие земли приходится 1 527,10 га.

Уникальные природно - климатические условия Крыловского сельского поселения благоприятны для развития животноводства, земледелия, питомниководства. Почвы нашего поселения плодородные, богаты черноземом. Именно эти великолепные черноземы позволяют получать высокие урожаи как сельскохозяйственных культур, привычных для поселения, так и предоставляют возможность для развития тепличного хозяйства овощеводческой и ягодной направленности.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		3

Климат на территории Крыловского сельского поселения - континентальный, степной. Средняя температура января -- 5 градусов Цельсия, июля +21,8 градусов Цельсия.

Природные богатства Крыловского сельского поселения способствуют развитию охоты и рыболовства. Река Ея - самая длинная река, протекающая по территории поселения. В бассейне реки обитает более 10 видов рыб, из них: окунь, карась, сазан, линь, щука, сом, толстолоб, белый амур, карп, плотва, лещ.

В лесонасаждениях поселения обитают зайцы, лисы. Из пернатых - кроме привычных полевых воробьев, грачей и диких голубей, водятся перепела, серые куропатки, удода, жаворонки, ястребы, фазаны.

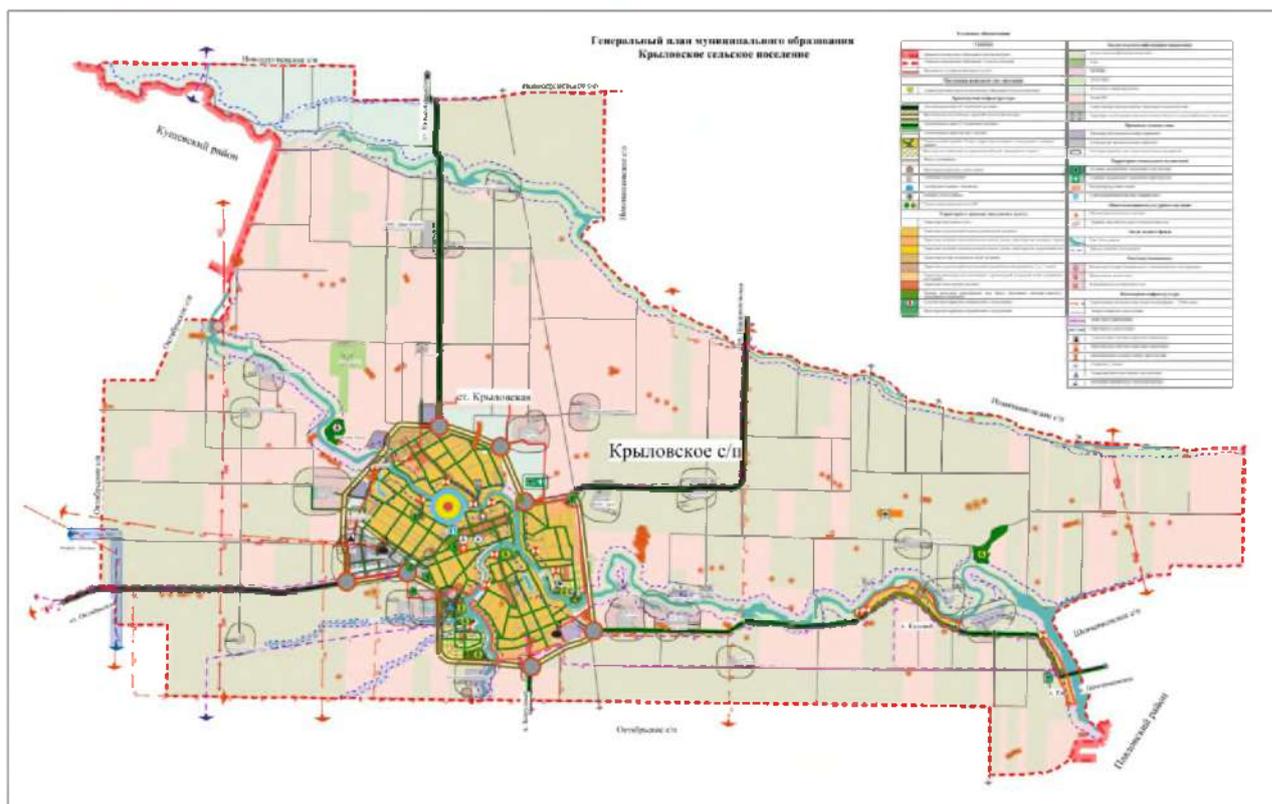


Рисунок 1.1 – Схема расположения Крыловского сельского поселения.

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Крыловского сельского поселения

Существующая транспортная схема поселка представлена, в основном, региональными дорогами и улично-дорожной сетью. Улично-дорожная сеть сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без учета функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

Основными центрами транспортного тяготения являются места приложения труда – производственные зоны, а также общественные центры с объектами инфраструктуры.

Генеральным планом предусматривается создание единой системы внешнего транспорта и улично-дорожной сети поселка в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

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

-главные улицы осуществляют связь жилых территорий между собой и с общественным центром;

-основная улица в жилой застройке осуществляет связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением,

- второстепенная улица в жилой застройке осуществляет связь между основными жилыми улицами,

- проезд - связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Главными улицами ст. Крыловской являются:

Инов. № подл.	Взам. инв. №
Подпись и дата	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		5

- ул. Первомайская,
- ул. Жлобы,
- ул. Орджоникидзе,
- ул. Комсомольская,
- ул. Октябрьская;
- ул. Некрасова;
- ул. Павлова;
- ул. Кооперативная;
- ул. Шевченко;
- ул. Демьяна Бедного;
- ул. Фрундзе;
- ул. Пушкина;

Главной улицей х. Казачий является:

- ул. Центральная;

Главной улицей х. Ея является:

- ул. Золоторева.

Региональные дороги, проходящие через станицу Крыловскую:

- магистраль «Дон» - ст. Крыловская III категории,
- ст-ца Крыловская - ст-ца Новосергиевская IV категории;
- ст-ца Крыловская - ст-ца Новопашковская х. Тверской IV категории.

Ширина главных улиц продиктована сложившейся застройкой, что и определило ширину в красных линиях 25,0-30,0 м., ширину проезжей части - 3,5 - 7,0 м. Особое место при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

Разрешенными видами использования в данной зоне являются:

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

- мотели для легкового и грузового автотранспорта;
- сооружения для постоянного и временного хранения транспортных средств;
- предприятия по обслуживанию транспортных средств;
- предприятия общественного питания;
- магазины.

В каждом населенном пункте поселения генеральным планом предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог регионального значения в целом удовлетворительное, местного значения сельского поселения - неудовлетворительное. Более 50% от общей протяженности дорог местного значения, требуют ремонта. Значительная степень износа автомобильных дорог, сложилась из-за недостаточного финансирования ремонтных работ в условиях постоянного увеличения интенсивности дорожного движения и роста парка транспортных средств. В соответствии с приказом Минтранса РФ от 01.11.2007 г. №157 межремонтные сроки проведения работ по ремонту дорог общего пользования в зависимости от интенсивности движения транспортных средств составляет 3-6 лет. Срок проведения работ по ремонту автомобильных дорог IV — V категории с переходными и низшими типами дорожной одежды составляет 3 года. Большинство дорог не ремонтировалось более 10 лет, что превышает межремонтные сроки в 2-3 раза. Фактически в соответствии с требованиями того же приказа необходимо проводить капитальный ремонт и ремонт практически всех автомобильных дорог, межремонтный срок проведения капитального ремонта которых

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

составляет 10-12 лет. Наличие большого количества грунтовых и гравийных дорог требует проведения работ по асфальтированию не менее одной автомобильной дороги в 1 год.

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

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

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

2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

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

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

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

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

ской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

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

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

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения (ОДД) является достижение высоких стандартов качества жизни населения и обслуживания экономики за счет эффективного и качественного удовлетворения транспортного спроса при условии одновременной минимизации всех видов, сопутствующих социальных, экономических и экологических издержек. Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов. Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		9

- 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 функцио-

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

нальные 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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		11

программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;

согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;

разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей. Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градо-

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		12

строительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта. Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки. Как показывает мировой опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);

введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);

информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);

развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);

учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социальноэкономического

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

ческого развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

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

Министерство транспорта Российской Федерации определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы. Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах. В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерации, субъек-

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

тами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения. Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

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

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения). Порядок определения основных параметров дорожного движения, порядок ведения их учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области организации дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации. Учет основных параметров предназначен для организации и проведения федеральными органами исполнительной власти, орга-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		15

нами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

Реестр парковок общего пользования представляет собой информационный ресурс, содержащий сведения о парковках общего пользования, расположенных на территориях муниципальных образований, вне зависимости от их назначения и формы собственности. Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации. Контроль за соблюдением правил использования парковок общего пользования осуществляется владельцами парковок.

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

Уставом Крыловского сельского поселения, принятым Собранием депутатов Крыловского сельского поселения Крыловского района Краснодарского края к вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселе-

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		16

ния, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения. Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся. Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Крыловского сельского поселения фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. Во исполнение Поручения Президента РФ от 30.04.1997 № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией Крыловского сельского поселения была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Крыловского сельского поселения могут организовывать разработку ПОДД. С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Крыловского сельского поселения в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата	46-ПЗ	Лист
							17

сийской 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 исполни-

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		19

тельной 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

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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 беспрепятственного 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 четко 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».

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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 Крыловского сельского поселения, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

□ обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Крыловского сельского поселения, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов и разработка специальных мобильных приложений. Данные системы позволяют не только информировать граждан о происходящих изменениях, но и обеспечивать «обратную связь» с населением путем анализа обращений и предложений граждан, изучения общественного мнения, проведения социологических опросов среди жителей города. Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом, граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и WindowsPhone. В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Крыловского сельского поселения в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы. Использование средств теле- и радиовещания

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Псковской области позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами. Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Крыловского сельского поселения. Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации Крыловского сельского поселения о результатах деятельности. Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения отвечает общепринятым нормам информирования населения. Однако возможно стоит предусмотреть создание единого регионального информационного портала Краснодарского края, в том числе и в виде мобильного приложения.

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		23

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

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

1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования

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

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

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функцио-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		24

нальных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

1.4.1.1 Анализ Генерального плана Крыловского сельского поселения

Генеральный план Крыловского сельского поселения является основополагающим документом территориального планирования. Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Крыловского сельского поселения:

выработка рациональных решений по планировочной организации, функциональному зонированию территории и созданию условий для проведения градостроительного зонирования, соответствующего максимальному раскрытию рекреационного и социально-экономического потенциала поселения с учетом развития инженерной и транспортной инфраструктуры;

определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенным пунктом;

разработка оптимальной функционально-планировочной структуры станции и хуторов, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории.

1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории

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

проект планировки территории;

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

										Лист
										25
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата					

ском сельском поселении: Положение о территориальном планировании ГП Крыловского сельского поселения. Так же есть Схема территориального планирования муниципального образования Крыловской район.

1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся Крыловского сельского поселения, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня. Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

- определение долгосрочных целей и задач муниципального управления и социально-экономического развития муниципальных образований, согласованных с приоритетами и целями социально-экономического развития Российской Федерации и субъектов Российской Федерации;

- разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;

- мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;

- иные полномочия в сфере стратегического планирования, определенные федеральными законами и муниципальными нормативными правовыми актами.

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная страте-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

гия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)). Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России – создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Цели Транспортной стратегии:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

- обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;

- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

- интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

- повышение уровня безопасности транспортной системы;

- снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

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

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		27

Таблица 1.1

Номер п/п	Полное наименование объекта	Инвентарный номер	Протяженность дорог по замеру (м.)	Тип покрытия асфальт/гравий/грунт/дерево (м.)
1	Автодорога ул. Мичурина	1100101	1243	асфальт (934) гравий (309)
2	Автодорога ул.Павлова	1100102	998	гравий
3	Автодорога ул.Красная Заря	1100103	546	гравий
4	Пешеходная дорожка кладки 1200м. ул.Некрасова до Пролетарской	1100106	420	асфальт (312) дерево (108)
5	Автодорога ул.Молодежная	1100030	545	гравий
6	Автодорога ул.Калинина	1100041	2331	асфальт (2078) гравий (253)
7	Автодорога ул.Партизанская	1100042	1619	асфальт (1162) гравий (457)
8	Автодорога ул. Кирова	1100043	703	асфальт (308) гравий (395)
9	Автодорога ул.Фрунзе	1100044	953	гравий
10	Автодорога ул.Достоевского	1100045	592	гравий
11	Автодорога ул.Лермонтова	1100046	1077	гравий
12	Автодорога ул.Толстого	1100047	1064	асфальт (598) гравий (466)
13	Автодорога ул.Тургенева	1100048	1413	гравий
14	Автодорога пер.Кубанский	1100049	516	гравий
15	Автодорога ул.Северная	1100050	1123	грунт (717) грунт (406)
16	Автодорога ул.Садовая	1100051	374	гравий
17	Автодорога пер. Куриловский	1100052	246	гравий
18	Автодорога пер.Восточный	1100065	300	асфальт
19	Автодорога ул. Новая	1100066	866	асфальт (722) гравий (144)
20	Автодорога ул.Чкалова	1100067	2646	асфальт (2350) гравий (296)

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата	46-ПЗ	Лист
							29

21	Автодорога ул. Некрасова	1100068	2571	асфальт (1861) гравий (710)
22	Автодорога пер. Кругляковский	1100069	304	гравий
23	Автодорога ул. Краснопартизанская	1100070	1518	асфальт (820) гра- вий (698)
24	Автодорога ул. Социалистическая	1100071	1710	асфальт (1178) гравий (532)
25	Автодорога ул. Культурная	1100072	1148	гравий
26	Автодорога ул. Чапаева	1100073	644	гравий
27	Автодорога ул. Горького	1100074	909	гравий
28	Автодорога пер. Веселянский	1100075	495	гравий
29	Автодорога ул. Больничный	1100076	200	асфальт
30	Автодорога ул. Тельмана	1100077	1500	асфальт (701) гра- вий (799)
31	Автодорога пер. Тельмана	1100078	282	гравий
32	Автодорога ул. Чичерина	1100079	1370	асфальт (744) гра- вий (626)
33	Автодорога ул. Станичная	1100080	1564	асфальт (324) гра- вий (1240)
34	Автодорога ул. Крайняя	1100081	795	грунт
35	Автодорога ул. Хлеборобная	1100082	1387	гравий
36	Автодорога ул. Степная	1100083	778	асфальт
37	Автодорога ул. Пролетарская	1100091	1814	асфальт (1568) гравий (246)
38	Автодорога пер. Казачий	1100092	933	асфальт
39	Автодорога ул. Халтурина	1100093	1364	гравий
40	Автодорога ул. Литвинова	1100094	226	грунт
41	Автодорога ул. Урицкого	1100095	282	гравий
42	Автодорога ул. 40 лет Октября	1100096	1447	асфальт (697) гра- вий (344) грунт (406)
43	Автодорога пер. Заречный	1100097	207	гравий
44	Автодорога ул. Зареченская	1100098	819	асфальт
45	Автодорога ул. Колхозная	1100099	1239	гравий
46	Автодорога ул. Советская	1100100	1257	гравий
47	Автодорога ул. Чехова	110851100000 1	294	гравий

Инд. № подл.	Взам. инв. №
	Подпись и дата

48	Автодорога ул. Односторонняя	110851100000 3	114	гравий
49	Пешеходная дорожка кладки 630 м ул.Пушкина до Достоевского	1100107	155	асфальт (29) дерево (126)
50	Автодорога Дон	1100164	0	
51	Автодорога ул. Орджоникидзе	1100026	450	асфальт (450)
52	Автодорога ул.Ленина	1100027	1450	асфальт (1038) гравий (412)
53	Автодорога ул.Войкова	1100028	2935	асфальт (2196) гравий (739)
54	Автодорога ул.К.Маркса	1100029	1508	гравий
55	Автодорога ул.Комсомольская	1100031	2711	асфальт (949) ас- фальт (1762)
56	Автодорога ул. Гоголя	1100032	2157	асфальт (1871) гравий (286)
57	Автодорога ул.Крупская	1100033	955	асфальт (243) гравий (712)
58	Автодорога ул.Черноморская	1100034	879	асфальт (254) гравий (625)
59	Автодорога ул. Жлобы	1100035	2416	асфальт (1848) гравий (568)
60	Автодорога ул.Стаханова	1100036	1843	асфальт (463) гравий (1380)
61	Автодорога ул.Кондратюка	1100037	617	асфальт
62	Автодорога ул.Пушкина	1100038	1992	асфальт
63	Автодорога ул.Пионерская	1100039	917	асфальт (425) гравий (492)
64	Автодорога ул.Октябрьская	1100040	3223	асфальт (1991) гравий (760) грунт (472)
65	Автодорога пер.Кисляковский	1100053	415	асфальт (27) гравий (388)
66	Автодорога пер.Украинский	1100054	1135	гравий
67	Автодорога ул.Красноармейская	1100055	2284	асфальт (1580) гравий (474) грунт (230)
68	Автодорога ул.Шевченко	1100056	1530	асфальт (311) гравий (1219)
69	Автодорога пер.Глухой	1100057	240	гравий
70	Автодорога пер.Речной	1100058	348	гравий

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

71	Автодорога ул.Первой Конной Армии	1100059	388	гравий
72	Автодорога пер.Северный	1100060	956	асфальт (582) гравий (374)
73	Автодорога пер.Кузнечный	1100166	420	гравий
74	Автодорога ул.Мира	1100061	2724	асфальт
75	Автодорога ул.Энгельса	1100062	2688	асфальт (2474) гравий (214)
76	Автодорога ул.Щорса	1100063	1902	гравий
77	Автодорога ул.Первомайская	1100064	0	
78	Автодорога ул.Демьяна Бедного	1100084	1813	асфальт (923) гравий (290) грунт (600)
79	Автодорога ул.40 лет Победы	1100085	1154	асфальт (730) гравий (424)
80	Автодорога ул. Дружбы	1100086	1787	асфальт (285) гравий (1502)
81	Автодорога ул. Западная	1100087	2618	асфальт (1390) гравий (1228)
82	Автодорога ул. Промышленная	1100088	585	асфальт (295) асфальт (290)
83	Автодорога ул. Первомайская	1100089	370	асфальт (195) гравий (175)
84	Автодорога ул. Набережная	1100090	2182	асфальт (404) гравий (1373) грунт (405)
85	Автодорога ул. Транспортная		680	асфальт
86	Автодорога ул. Куйбышева	110851100000 2	975	асфальт (399) гравий (379) грунт (197)
87	Автодорога ул. 151 Стрелковой дивизии		180	асфальт
88	Автодорога пер. Заводской		321	гравий
89	Автодорога пер. Зеленый		132	гравий

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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

Разрешенные виды использования: мотели для легкового и грузового автотранспорта; сооружения для постоянного и временного хранения транспортных средств; предприятия по обслуживанию транспортных средств; предприятия общественного питания; магазины.

Неосновные и сопутствующие виды использования: сооружения для постоянного и временного хранения транспортных средств.

Условно разрешенные виды использования (требующие специального согласования) - разрешенные виды использования, нарушающие требования к застройке земельных участков, предоставляемых предприятиям, учреждениям и организациям автомобильного транспорта, а также земельных участков для размещения различных защитных инженерных сооружений и зеленые полосы.

К зоне автодорог общего пользования Крыловского сельского поселения относятся территории придорожных полос и развязок категоризированных дорог федерального значения. Движения по автомобильным дорогам Магистраль «Дон» - Крыловская и «Крыловская – Новопашковская – Тверской» и примыкающих к ним автомобильных дорогах «Крыловская – Темп-Решетилловский», «Крыловская – Шевченковское» организовано через весь населенный пункт, что создает довольно неблагоприятные условия прохождения транспорта и резко ухудшает экологическую обстановку станицы.

Существующая транспортная схема поселка представлена, в основном, регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без учета функционального назначения улиц и до-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		33

рог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

В 13.0 км от ст. Крыловской проходит одна из важнейших железнодорожных магистралей Северного Кавказа «Ростов – Баку», обеспечивающая связи центральных районов страны с Северным Кавказом и республиками Закавказья. Железнодорожные перевозки из ст. Крыловской осуществляются от станции Крыловская, которые обеспечивают связь районного центра с Краснодаром и другими районами края.

Внешние транспортно-экономические связи Крыловского сельского поселения с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузопассажирским) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются. В пределах поселения для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а так же пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным дорожкам.

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка Крыловского сельского поселения. С каждым годом увеличивается автомобилизация. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан. Хранение автотранспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

На территории Крыловского сельского поселения Крыловского района около 600 парковочных мест.

Перечень пригородных и международных маршрутов:

- Маршрут № 101 «Крыловская - Крыловская - Крыловская», каждые 2 часа минут;
- Маршрут № 102 «Крыловская – Крыловская-х. Сборный», каждые 2 часа;
- Маршрут № 103 «Крыловская – Крыловская», каждые 2 часа;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		34

- Маршрут № 113 «Крыловская – Шевченковское-Крыловская», каждые 3 часа;
- Маршрут № 106 «Крыловская – Новосергиевская», каждые 6 часов;
- Маршрут № 107А «Крыловская – ст-ца Кугоейская - х.Калинин - х.Сиротино», каждые 6 часов;
- Маршрут № 109А «Крыловская – ст.Новопашковская - х.Грузской - х.Тверской-х.Лобова балка», каждые 6 часов;
- Маршрут № 111 «Крыловская – Кугоейская - х.Ириновка - х.Тимашевка», каждые 6 часов.

На территории Крыловского сельского поселения обустроено 19 остановочных пунктов по маршрутам движения автобусов, 17 из них с автопавильонами и 18 с «заездными карманами».

На территории Крыловского сельского поселения имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары общей протяженностью 26,210км, из них 9,804 по улично-дорожной сети и 16,406км на региональных дорогах. Перемещение жителей Крыловского сельского поселения на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования в неорганизованном порядке, по тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополасами и велостоянками на территории поселения нет. Для обслуживания автотранспорта на территории Крыловского сельского поселения имеются здания и сооружения автосервиса:

Таблица 1.2

Населенный пункт, имеющий ПОО	Наименование и адрес объекта
ст. Крыловская	АЗС №42, ул. Западная
	АЗС ООО «Фортуна» - 4 шт.
	АЗС (проект.)
	Газовое хозяйство, ул. Первомайская, 122

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Перечень существующих объектов обслуживания
Станица Крыловская, хутора Казачий , Ея.

Таблица 1.3

№ п/п	• Наименование	Количество	Этаж	Примечание
1	2	3	4	5
I Жилая зона				
1	Администрация Крыловского района	1	3	сущ.
2	Администрация Крыловского сельского поселения	1	1	сущ.
3	Административное здание « Энергоснаб»	1	1	сущ.
4	Административное здание колхоза « Восход»	1	2	сущ.
5	Административное здание колхозного двора	1	1	сущ.
6	Районный отдел внутренних дел (РОВД)	1	1	сущ.
7	МУП « Охранная служба»	1	1	сущ.
8	Районный суд	1	1	сущ.
9	Служба судебных приставов	1	1	сущ.
10	Налоговая инспекция	1	1	сущ.
11	Паспортно-визовая служба	1	1	сущ. памятник арх.
12	Земельно-кадастровая служба	1	2	сущ.
13	СЭС	1	1	сущ.
14	Здание управления образования	1	2	сущ.
15	Ройком профсоюзов	1	1	сущ.
16	Правление Крыловского райпотребсоюза	1	2	сущ.
17	Росгосстрах	1	2	сущ.
18	Крыловской районный совет РОСТО	2	1	сущ.
19	Пенсионный фонд	1	1	сущ.
20	Сбербанк	1	1	сущ.
21	ГУП « Редакция газеты Авангард»	1	1	сущ.
22	Отделение связи	1	1	сущ.
23	Почта	1	1	сущ.
24	Почта	1	1	сущ.
25	Почта	1	1	строящ.
26	Контора СПО «Гермес»	1	1	сущ.
27	Офис крестьянского хозяйства «Виктория»	1	1	сущ.
28	Офис ООО «Степь»	1	2	сущ.
29	Муниципальное здание : -районная библиотека -филиал Сбербанка -парикмахерская	1	2	сущ.

Взам. инв. №
Подпись и дата
Инв. № подл.

	-ритуальные услуги -ремонт холодильников -фотоцентр -швейная мастерская			
30	Профтехучилище	1	2	сущ.
31	Муниципальное специальное образовательное учреждение для обучающихся воспитанников с отклонениями в развитии (8вид)	1	2	сущ.
32	Крыловская детская художественная школа (ДХЖ)	1	1	сущ.
33	Детская школа искусств ,прокуратура, МУ ЦБС -Районная детская библиотека	1	3	сущ.
34	Средняя общеобразовательная школа №1 на 516 мест	1	2	сущ.
35	Средняя общеобразовательная школа №2на 684 мест	1	2	сущ.
36	Средняя общеобразовательная школа №3на 472 мест	1	1	сущ.
37	Начальная общеобразовательная школа №19	1	1	сущ.
38	Детское дошкольное учреждение	4	2	сущ.

хутор Казачий

Таблица 1.4

№ п/п	• Наименование	Количество	Этаж.	Примечание
1	2	3	4	5
1	Фельдшерско-акушерский пункт	1	1	сущ.
2	Муниципальное учреждение сельский клуб « Казачий»	1	1	сущ.
3	Магазин «Райпо»	1	1	сущ.
4	ООО «Гранит» на 300 овец	1	1	сущ.
5	ООО « Агромир» на 400 овец,100 свиней	1	1	сущ.
6	ООО « Фортуна « Дом рыбака»	1	1	сущ.
7	Общежитие на 3 квартиры	1	1	сущ.

хутор Ея

Таблица 1.5

№ п/п	• Наименование	Количество	Этаж.	Примечание
1	2	3	4	5
1	Здание Общества охотников и рыболовов	1	1	сущ.

Взам. инв. №
Подпись и дата
Инв. № подл.

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

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

На автомобильной дороге Магистраль "Дон" - ст-ца Крыловская интенсивность движения автомобилей следующая:

Среднегодовая интенсивность, авт./сут. – 4427;

Среднегодовая интенсивность прив. к легк.авт., л.авт./сут. – 5151.

Состав транспортного потока:

грузовые автомобили – 15%;

легковые автомобили – 83,1%;

автобусы – 1,0%;

трактора и прочая техника – 0,9%.

Суточная среднегодовая интенсивность грузовых автомобилей, авт./сут:

Легкие до 2 т., шт – 423;

Средние от 2.1 до 5 т., шт – 96;

Тяжелые от 5.1 до 8 т., шт – 0;

Более 8 т., шт – 16.

На автомобильной дороге ст-ца Крыловская - ст-ца Новопашковская - х.Тверской интенсивность движения автомобилей следующая:

Среднегодовая интенсивность, авт./сут. – 1517;

Среднегодовая интенсивность прив. к легк.авт., л.авт./сут. – 1751.

Состав транспортного потока:

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		38

грузовые автомобили – 12%;
 легковые автомобили – 86,1%;
 автобусы – 0,5%;
 трактора и прочая техника – 1,4%.

Суточная среднегодовая интенсивность грузовых автомобилей, авт./сут:

Легкие до 2 т., шт – 75;

Средние от 2.1 до 5 т., шт – 54;

Тяжелые от 5.1 до 8 т., шт – 0;

Более 8 т., шт – 12.

Маршрутные такси и автобусы по территории Крыловского сельского поселения передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек. В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машино-мест на 1000 жителей. Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей составит 350 машино-мест. В настоящее время по данным администрации на территории сельского поселения оборудованы 650 парковочных мест. Недостаточное количество организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям. Оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию. Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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

1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах. Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют малую долю от общего количества автомобилей в поселении. Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог Крыловского сельского поселения, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами. На территории Крыловского сельского поселения не предусмотрена инфраструктура для грузовых транспортных средств.

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

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения. Дорожная сеть Крыловского сельского поселения преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для за-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		40

стройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям. Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения населенных пунктов преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта. На территории Крыловского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на улицах населенных пунктов в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на улицах.

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

1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

Министерство транспорта РФ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения). Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

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

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата	46-ПЗ	Лист
							42

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 Крыловского сельского поселения отсутствуют светофорные объекты. На территории ст-цы Крыловская имеются искусственные дорожные неровности на основных центральных улицах. Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям. Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Крыловского сельского поселения, находится в нормативном состоянии.

1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

										Лист
										43
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата					

повышающих эффективность используемых методов. Организация дорожного движения в Крыловском сельском поселении осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- система уличного освещения.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования. Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями. Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями. Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования не используются. Анализ статистики аварийности за 2015-2017 годы показал, отсутствие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об эффективности применения данного метода организации дорожного движения на улицах населенных пунктов Крыловского сельского поселения. В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Освещение на территории Крыловского сельского поселения соответствует требованиям норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Более освещенные улицы – основные улицы с асфальтовым покрытием и большей интенсивностью движения, второстепенные улицы и проезды освещены хуже. 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 Крыловском сельском поселении характеризуются стабильной динамикой снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий и снижением тяжести последствий ДТП.

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

Пешеходное движение в Крыловском сельском поселении происходит как в неорганизованном порядке по краю проезжей части так и по существующим дорожкам и тротуарам, а также по пешеходным переходам. Отсутствие тротуаров у дорог создает неудобства для жителей поселения, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры. Велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду. Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов отсутствует. Организация велосипедного движения в населенных пунктах находится на относительно низком уровне.

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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

Основной проблемой транспортной системы является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении, недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения и крайне низкой дисциплиной участников дорожного движения. С каждым годом растет число дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут люди. Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб. Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на препятствие и на стоящее транспортное средство, наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

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

постоянно возрастающая мобильность населения; увеличение автопарка личных транспортных средств;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		46

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 Крыловского сельского поселения в период с 01.01.2015 г. по 31.12.2017 г. зарегистрировано 10 дорожно-транспортных происшествия (в 2015 году – 4, в 2016 – 3, в 2017 – 4), погибших нет. В таблице 1.11 представлена динамика ДТП на территории Крыловского сельского поселения за 2015-2017 годы.

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

- оставление места ДТП;
- несоблюдение требований ОСАГО;
- управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС;
- управление ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС;

употребление водителем алкогольных напитков, наркотических, психотропных или иных одурманивающих веществ после ДТП, к которому он причастен, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги:

- неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
- отсутствие, плохая видимость вертикальной разметки;
- дефекты покрытия;

Изн. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

отсутствие освещения.

За 2018 год на территории Крыловского сельского поселения основные аварийные участки дорог не выявлены.

1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения. При подготовке и проведении опроса общественно-го мнения необходимо придерживаться следующих основных требований:

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

2. Разработка инструмента (анкеты, вопросники). Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований. После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых). При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки. При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации, в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.

4. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием. Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров,

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		48

насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования. При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС. В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию. При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию. Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения. Сбор информации по общественному мнению и мнению водителей транспортных средств не проводился.

1.14. Существующая территориально-планировочная организация Крыловского сельского поселения

Территориально-планировочная организация населенных пунктов исторически складывалась на основе развития удобных транспортных связей и с учетом природных факторов: реки Ея, ее притока р. Веселая и рельефа местности.

В границах населенных пунктов расположены:

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		49

- жилая зона;
- общественно-деловая зона;
- производственная зона;
- зона инженерной и транспортной инфраструктур;
- зона сельскохозяйственного использования;
- зона рекреационного назначения;
- зона особо охраняемых территорий;
- зона специального назначения.

К уже определенным функциональным зонам добавятся территории многофункционального назначения, где предлагается размещать объекты общественного, жилого назначения, гостиницы, офисы, объекты автосервиса и другие, в зависимости от местоположения и востребованности.

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

- к производственным объектам станицы Крыловской, размещенным внутри селитебной территории, и прилегающие к ней;

Станица Крыловская – административный центр муниципального образования Крыловский район и Крыловского сельского поселения - расположена в северной части Краснодарского края, в юго-западной части Крыловского района и в центре Крыловского сельского поселения. Расстояние до краевого центра города Краснодара составляет 180 км.

В планировочном отношении станица представляет жилое образование, расположенное вдоль правого и левого берега реки Ея.

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

Существующая планировочная структура территории станицы представлена густой сеткой улиц разной ширины, которая образует в основном прямоугольные кварталы различной площади от 0,6 до 11,0 га.

Жилой фонд представлен в основном 1 – 2-х этажной индивидуальной застройкой с приусадебными участками. Многоэтажная многоквартирная застройка расположена в Центральном районе станицы. Индивидуальная застройка хаотичная с разновеликими приусадебными участками величиной от 0,08 до 0,5 га. Застройка, как правило, расположена по периметру кварталов, внутри которой находятся индивидуальные сады и огороды.

В центральной части станицы сосредоточены учреждения обслуживания. Главный общественный центр носит линейный характер и формируется вдоль ул. Орджоникидзе. Он представлен следующими учреждениями: дом культуры на 800 мест, административные здания, почта, узел связи, предприятия торговли и быта, участковая больница, специальная (коррекционная) школа, профессиональное техническое училище.

Среди жилой территории размещены участки детских дошкольных учреждений и общеобразовательных школ.

Станица хорошо озеленена. В центральной части станицы находится парк культуры и отдыха, сквер. Формируется зона отдыха на реке Ея.

Во всех районах имеются озелененные участки общественных зданий. Хорошо озеленены приусадебные участки индивидуальной застройки, а также большинство улиц и дорог станицы.

Степень благоустройства улиц различна:

выше – в центральной части станицы,

ниже – на окраинах.

В целом, в настоящее время в станице идет активное развитие всей инфраструктуры – жилищное и культурно-бытовое строительство, инженерное оборудо-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		51

дование, благоустройство и озеленение, намечены первоочередные объекты предпринимательской деятельности в центральном районе.

Территория станции Крыловской составляет 2848,0 га. Из них:

- селитебная территория – ЛПХ – 1462,4 га;
- в том числе, многоэтажная застройка – 8,3 га;
- общественно-деловые зоны – 54,3 га;
- производственные и коммунально-складские зоны – 83,3 га;
- земли общего пользования – 21,6 га;
- инженерная и транспортная инфраструктура – 199,1 га;
- кладбище – 5,8 га;
- водоохранная зона - 88,4 га;
- река – 170,6 га;
- земли сельскохозяйственного использования – 227 га.

Основная промышленно-производственная зона занимает территорию на юго-западе станции площадью 34,2 га и имеет резерв развития в южном и западном направлениях, до санитарно-защитной зоны от существующего водозабора, состоящего из трех существующих артезианских скважин и двух проектируемых. Остальные промышленные территории разбросаны по всей территории станции, что создает неблагоприятную среду жизнедеятельности для населения, увеличивает нагрузку на внутростанционную транспортную сеть.

В таблице 8 приведен перечень объектов производственного назначения, существующих на территории станции Крыловской.

Таблица 1.6

№ п/п по опорному плану	Наименование	Кол-во
	Производственная территория	
117	ООО «Цегла» Кирпичный завод	1
118	ОАО «Молзавод Крыловский»	1

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № по д/л	

119	ОАО «Райпищекombинат Крыловский»	1
120	ООО «Мясокомбинат Екатерининский»	1
121	Маслозавод	1
122	Птице-товарная ферма (ПТФ)	2
123	Молочно-товарная ферма (МТФ)	6
124	Свино-товарная ферма (СТФ)	3
125	Инкубаторная станция	1
126	Сельхозтехника и трансельхозтехника	1
127	ГУП КК «Крыловское ДРСУ»	1
128	Дорожная передвижная механизированная колонна, асфальто – бетонный завод	1
129	ПАТП «ст. Крыловская»	1
130	МСО МПМК	1
131	МТМ Колхоз «Восход»	1
132	МПЖКХ	1
133	Мастерские, техсельхозтехника, гаражи	1
134	Мастерские-гаражи	1
135	Мельница	1
136	Строительная база ООО «Рубикон-Л»	1
137	Производственная база ОАО «Крыловская-райгаз»	1
138	Произв. база ООО «Рубикон-Л»	1
139	Производственная база ООО «Степь»	1
140	База Агропромэнерго	1
141	База РАЙПО	1
142	Маслоцех	1
143	Хоздвор	1
144	ООО «Полюс» с/х переработка	1
145	ООО «Марианна» (склад)	1
146	РРЭС	1
147	Стройдвор колхоза «Кавказ»	1
148	База Рыбколхоза	1
149	Колхозный двор	1
150	Полевой стан	1
151	Полевой стан. Зерносклад, мельница	1
152	ЧП (Склады.)	1
153	Склады фермерского хозяйства	1
154	МП Пищевого профиля	1
155	МП «Карелия» стройматер.-производство	1
156	Малое предприятие	1
157	Полевой стан	1

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

Спортивная зона представлена стадионом, расположенным в центральной части станицы. В станице нет благоустроенной зоны отдыха, пляжной зоны вдоль рек Ея и Веселая; вся прибрежная зона занята приусадебной застройкой, огороды которой выходят прямо к воде.

Основная часть производственных предприятий размещается в производственной зоне станицы, расположенной на востоке вдоль железной дороги и юге населенного пункта. Ряд предприятий располагаются в кварталах жилой застройки.

Хутор Казачий расположен в восточной части Крыловского сельского поселения.

Транспортное сообщение с центром поселения осуществляется по федеральной дороге 4 категории, проходящей через хутор.

Планировочная структура образована нерегулярной сеткой улиц и дорог, образующих кварталы различной площади и конфигурации.

Жилая зона представлена индивидуальной застройкой с приусадебными участками от 0,10 до 0,32 га.

Общественный центр хутора слабо развит, он представлен зданиями дома культуры на 100 мест, фельдшерско-акушерским пунктом, магазином.

Хутор Ея расположен на восточной окраине Крыловского сельского поселения.

Транспортное сообщение с центром поселения осуществляется по федеральной магистрали «Дон» и краевой автодороге Крыловская – Шевченковское (IV категория дороги);

В планировочном отношении хутор представляет жилое образование, расположенное непосредственно у реки Ея.

Жилая зона занимает основную часть территории хутора и представлена индивидуальной застройкой с большемерными приусадебными участками.

Инов. № подл.	Взам. инв. №
Подпись и дата	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		54

2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения

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

Генеральный план Крыловского сельского поселения определяет главным принципом развития поселения создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов. Варианты проектирования при разработке КСОДД обуславливаются, как правило, следующими исходными данными – показателями социально-экономического прогноза:

- численность населения;
- количество рабочих мест;
- уровень автомобилизации населения. По состоянию на 01.01.2018 г. численность населения Крыловского сельского поселения составила 13398 жителей. Генеральным планом принимается умеренно оптимистический вариант, предусматривающий сокращение темпов миграции населения, рост рождаемости до уровня областных показателей, появление новых рабочих мест в новых отраслях хозяйства.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития сельского поселения, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» порядок определения вариантов

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		55

проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития сельского поселения. При таком подходе сохраняется единый функционал УДС поселения, ориентированный на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения.

Объекты транспортной инфраструктуры приводятся и поддерживаются в нормативном состоянии (тротуары, остановочные пункты, освещение и технические средства организации дорожного движения). В целях повышения качества транспортной инфраструктуры, особенно в районах концентрации мест притяжения жителей и гостей поселения, предполагается создание парковочного пространства закрытого (на закрытых площадках) и открытого (вдоль проезжей части дорог) типа. Развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков улиц общего назначения к районам нового жилищного строительства. Данный вариант по экономическим соображениям является менее эффективным относительно «инновационного», однако, будучи консервативно-спокойным, не требует подготовки общественного мнения к преобразованиям институционального характера.

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		56

3. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

На основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети, были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности.

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

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

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

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Крыловском сельском поселении были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети:

В станице Крыловская:

- ул. Первомайская,
- ул. Жлобы,
- ул. Орджоникидзе,
- ул. Комсомольская,

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

- ул. Октябрьская;
- ул. Некрасова;
- ул. Павлова;
- ул. Кооперативная;
- ул. Шевченко;
- ул. Демьяна Бедного;
- ул. Фрундзе;
- ул. Пушкина;

Главной улицей х. Казачий является:

- ул. Центральная;

Главной улицей х. Ея является:

- ул. Золоторева.

Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Крыловском сельском поселении.

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

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

транспортной инфраструктуры на территории Крыловского сельского поселения. По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3. Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения. Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		59

4. Мероприятия по одд для предлагаемого к реализации варианта проектирования и их очередность выполнения

4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Крыловского сельского поселения мероприятий по обеспеченности транспортной связанности территории в рамках разработки КСОДД не предусматривается. Реализация увеличения пешеходной доступности связана с расширением сети пешеходных дорожек и реконструкции вышедших за нормативные значения участков дорог.

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

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

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

- поселковые дороги, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром, местами приложения труда;
- улицы в жилой застройке (жилые улицы); по этим улицам осуществляется транспортная связь внутри жилых территорий и с главными улицами;

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		60

□ улицы в промышленных зонах, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах зон, выходы на главные и поселковые улицы и внешние дороги;

□ пешеходно-транспортные улицы – по ним осуществляется связь с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров, в праздничные и выходные дни движение автотранспорта по этим улицам осуществляться не будет.

Ширина главных и основных улиц продиктована сложившейся застройкой и в ряде случаев необходимостью увеличения их пропускной способности согласно функциональному назначению.

При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками. Особое внимание при проведении реконструкции улично-дорожной сети необходимо уделить обеспечению удобства и безопасности пешеходного движения.

4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС муниципального образования путём изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения. Основные транспортные потоки в Крыловском сельском поселении проходят по дорогам регионального или местного значения. Изменение распределения транспортных потоков в Крыловском сельском поселении не предусматривается.

Инов. № подл.	
Подпись и дата	
Взам. инв. №	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		61

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД не требуется.

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

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния БДД в регионе (муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию. Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социальноэкономической 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 прогноз-

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

ное 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;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		63

превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов принятых регулируемыми 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 регулируемыми органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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

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

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

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях. В рамках разработки КСОДД для Крыловского 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.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации.

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

4.7. Применение реверсивного движения

Относительно дорожного движения реверс – это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении. В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками ДПС, либо самими дорожными рабочими. Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое. В Крыловском сельском поселении не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не перегружена. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Крыловском сельском поселении нет.

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

Населенный пункт охвачен пригородным автобусным движением. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители поселения могут поль-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		66

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

4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта: - строительство обходной автодороги для вывода транзитного.

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

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

4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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

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

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

ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств. В рамках разработки КСОДД для Крыловского сельского поселения предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожнотранспортных 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

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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

В настоящее время в ст-це Крыловская ограничение скоростного режима 20-40 км/ч введено в местах скопления пешеходов, в том числе детей. Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Крыловском сельском поселении является рациональной и ее изменение не является необходимым.

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

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		69

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

размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха, общим количеством 350 машино-мест. На стоянках выделяется не менее 5-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств. Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и с в целом. В населенных пунктах Крыловского сельского поселения не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточ-

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

ном уровне. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в населенных пунктах Крыловского сельского поселения отсутствует.

4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками. Анализ интенсивности транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов Крыловского сельского поселения не требует введения дополнительного светофорного регулирования.

4.16. Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

На территории Крыловского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории поселения проблемных участков.

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

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

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

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

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями -безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

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

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

Инов. № подл.	
Подпись и дата	
Взам. инв. №	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		72

4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

Основными задачами по достижению указанной цели являются: - предотвращение дорожно-транспортных происшествий; - устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения; - обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах. Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним. К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей, относятся:
 - устройство ограждений перильного типа;

Инов. № подл.	
Подпись и дата	
Взам. инв. №	

- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;

- устройство технических средств, для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);

- установка знаков «Осторожно дети»;

- установка средств фото- и видеofиксации.

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»).

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		74

4.21. Организация велосипедного движения

Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по тротуарам и дорогам общего пользования.

4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально реконструкционными мероприятиями, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат информацию об участках УДС, реконструкция которых повысит пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения. Решение о целесообразности и необходимости включения данного мероприятия в перечень мероприятий по организации дорожного движения в Крыловском сельском поселении принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории поселения.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

№ п/п	Наименование мероприятия	Реализация	Покрытие
1	Устройство тротуара по ул.Калинина (от ул.Октябрьская до дома №42) в станице Крыловская Крыловского района I Этап	2019	асф
2	Ремонт пер. Кисляковского от ул. Мира до ул. Энгельса в ст-це Крыловской	2019	грав.
3	Ремонт ул. Толстого от ул. Октябрьской до ул.Калинина в ст-це Крыловской	2019	асф
4	Ремонт ул.Новой от пер.Восточного до ул.Чичерина в ст-це Крыловской	2019	асф
5	Ремонт ул. Шевченко от ул. Западной до ул. Дружбы в ст-це Крыловской	2019	асф

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования. Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах регионального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

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

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		77

5. Очередность реализации мероприятий

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

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

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

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		78

6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения

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

Таблица 6.1

№ п/п	Наименование мероприятия (объекта)	Объем финансирования, рублей	Источники финансирования (рублей)		Срок проведения работ, год
			краевой бюджет (предельный объем субсидий), рублей	местный бюджет (долевое финансирование), рублей	
1	2	3	4	5	9
1	Устройство тротуара по ул.Калинина (от ул.Октябрьская до дома №42) в станице Крыловская Крыловского района I Этап	3190723,00	96%	4%	2019
2	Ремонт пер. Кисляковского от ул. Мира до ул. Энгельса в ст-це Крыловской	784 773,00	96%	4%	2019
3	Ремонт ул. Толстого от ул.Октябрьской до ул.Калинина в ст-це Крыловской	1 672 043,00	96%	4%	2019
4	Ремонт ул. Новой от пер.Восточного до ул. Чичерина в ст-це Крыловской	1 928 673,00	96%	4%	2019

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

5	Ремонт ул. Шевченко от ул. Западной до ул. Дружбы в ст-це Крыловской	1 073 677,00	96%	4%	2019
6	Ремонт ул. Тургенева от ул.Фрунзе до ул.Октябрьской в ст-це Крыловской	777 651,00	96%	4%	2019
7	Ремонт ул.Горького от ул. Жлобы до дома №25 и от дома № 35 до дома №49 в ст-це Крыловской	1 680 517,00	96%	4%	2019
8	Капитальный ремонт по ул.Калинина (устройство тротуара) в станице Крыловская Крыловского района	6180143,00	96%	4%	2020
9	Ремонт ул.Октябрьской от ул. Войкова до ул.Ленина в ст-це Крыловской	683 057,00	96%	4%	2020
10	Ремонт ул.Пионерской от ул. Войкова до ул.Ленина в ст-це Крыловской	783 461,00	96%	4%	2020
11	Ремонт ул. 40 лет Победы от ул. Гоголя до ул. Красноармейской в ст-це Крыловской	913 843,00	96%	4%	2020
12	Ремонт ул. Энгельса от ПК0+00 (ул. Шевченко) до ПК7+70 в ст-це Крыловской	3 600 000,00	96%	4%	2020
13	Ремонт ул. Комсомольской от ул. Орджоникидзе до ул. Мира в ст-це Крыловской	9 000 000,00	96%	4%	2020
14	Ремонт ул. Чкалова от пер. Восточного до ул. Станичной в ст-це Крыловской	2 850 000,00	96%	4%	2021
15	Ремонт пер. Украинского от ул. Мира до ул. Энгельса в ст-це Крыловской	1 319 625,00	96%	4%	2021
16	Ремонт пер. Глухого от ул. Мира в ст-це Крыловской	1 147 500,00	96%	4%	2021
17	Ремонт ул. Стаханова от ул. Войкова до ул. Жлобы в ст-це Крыловской	3 633 750,00	96%	4%	2021
Итого:		41 219 436,00	96%	4%	-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках схемы организации дорожного движения Крыловского сельского поселения были разработаны мероприятия по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории поселения.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора документарных данных, проведения серии замеров, анализа полученных данных. Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимосвязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание велотранспортной и пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения.

В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		81

- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- улучшение экологической ситуации;
- ограничение движения грузовых автомобилей на территории сельского поселения; - обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТР 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров; - реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры.

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						46-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		82