|  |  |
| --- | --- |
|  | ПРИЛОЖЕНИЕ УТВЕРЖДЕНА постановлением администрацииСтародеревянковского сельскогопоселения Каневского районаот 21.09.2018 № 249 |

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ

ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ

ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ СТАРОДЕРЕВЯНКОВСКОЕ СЕЛЬСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ В СОСТАВЕ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ КАНЕВСКОЙ РАЙОН

КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ ДО 2034 ГОДА

2018 год

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ 4

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 5

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 6](#bookmark4)

1. [ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ](#bookmark7)

ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ СТАРОДЕРЕВЯНКОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАНЕВСКОГО РАЙОНА 11

* 1. [Описание используемых методов и средств получения исходной информации 11](#bookmark9)
  2. [Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти](#bookmark10)

субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 11

* 1. [Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения](#bookmark17)

деятельности в сфере ОДД 17

* 1. [Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и](#bookmark19)

документации по планировке территории, документов стратегического планирования 20

* 1. [Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая](#bookmark25) [геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики ... 24](#bookmark25)
  2. [Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов](#bookmark26)

[на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание](#bookmark26) [организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и](#bookmark26) [остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 31](#bookmark26)

* 1. [Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения](#bookmark27)

маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 34

* 1. [Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 38](#bookmark29)
  2. [Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке](#bookmark30)

пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 39

* 1. [Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 40](#bookmark33)
  2. [Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 41](#bookmark35)
  3. [Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных](#bookmark36)

происшествий 42

* 1. [Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных](#bookmark38)

средств 43

* 1. [Существующая территориально-планировочная организация Стародеревянковского](#bookmark40)

[сельского поселения](#bookmark40)

[44](#bookmark40)

1. [ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ](#bookmark42)

МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 52

1. [УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С](#bookmark44)

ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 54

1. [МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА](#bookmark45)

ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 56

* 1. [Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 56](#bookmark48)
  2. [Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития](#bookmark49) [прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 56](#bookmark49)
  3. [Распределение транспортных потоков по сети дорог 57](#bookmark51)
  4. [Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления](#bookmark52)

дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения 57

* 1. [Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов](#bookmark53)

транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 58

* 1. [Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного](#bookmark54)

движения 61

* 1. [Применение реверсивного движения 62](#bookmark57)
  2. [Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение](#bookmark58)

приоритетных условий их движения 63

2

* 1. [Организация пропуска транзитных транспортных потоков 63](#bookmark61)
  2. [Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по](#bookmark62)

[организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных,](#bookmark62)

крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 63

* 1. [Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 63](#bookmark65)
  2. [Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или](#bookmark66)

в различных зонах 64

* 1. [Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок,](#bookmark68)

парковок и иных подобных сооружений) 64

* 1. [Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их](#bookmark70)

участках 65

* 1. [Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения](#bookmark72)

светофорного регулирования 65

* 1. [Режимы работы светофорного регулирования 66](#bookmark75)
  2. [Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций),](#bookmark76)

создаваемых существующими дорожными условиями 66

* 1. [Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных](#bookmark78) [переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования ..](#bookmark78)

[66](#bookmark78)

1. [Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 66](#bookmark80)
2. [Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным](#bookmark81)

организациям 67

1. [Организация велосипедного движения 67](#bookmark84)
2. [Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям,](#bookmark85)

повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 67

1. [Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации](#bookmark86)

нарушений правил дорожного движения 68

1. [Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств .. 69](#bookmark88)
2. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 70
3. [ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ](#bookmark91)

МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 71

1. [ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ,](#bookmark92)

[СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 75](#bookmark18)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 77](#bookmark93)

3

ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории МО Стародеревянковское сельское поселение Каневского района Краснодарского края.

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

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

* Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* Генеральный план Стародеревянковского сельского поселения, утвержден Решением Совета Стародеревянковского сельского поселения Каневского района №50 от 30.12.2010 года, с внесенными изменениями, утвержденными Решениями Совета Стародеревянковского сельского поселения Каневского района № 38 от 22.04.2015г и № 67 от 26.11.2015г.

Комплексная схема организации дорожного движения разработана до 2034 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

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

4

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного

планирования

ксодд

**Схемы развития отдельных  
видов транспорта**

Проектная документация на ремонт, строительство

и реконструкцию объектов транспортной системы

**генеральный план**

**Комплексная транспортная схема**

**Проект**

**планировки**

**территорий**

ОБОЗНАЧЕНИЯ И

ОиБДД -

ОДД -

УДС -

ТП -

[КСОДД -](#bookmark2)

ТС -

ДТП -

ПДД -

ТСОДД -

БДД -

ИДН -

ПОД -

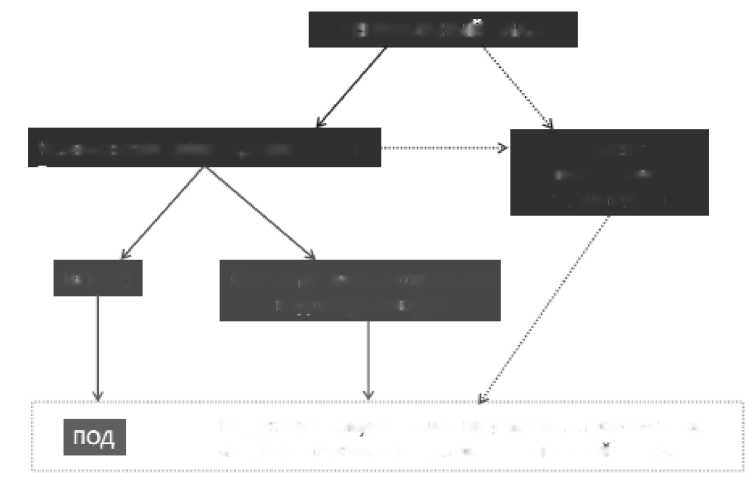
СОКРАЩЕНИЯ

организация и безопасность дорожного движения организация дорожного движения улично-дорожная сеть транспортный поток

комплексная схема организации дорожного движения транспортное средство дорожно-транспортное происшествие правила дорожного движения

технические средства организации дорожного движения безопасность дорожного движения искусственная дорожная неровность проект организации движения

5



ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Общие сведения о Стародереянковском СП

Стародеревянковское сельское поселение располагается в северо-восточной части, Каневского района Краснодарского края. В состав поселения входит 9 хуторов: х. Сладкий Лиман, х. Большие Челбасы, х. Ударный, х. Мигуты, х. Трудовая Армения, х. Борец Труда, х. Украинка, х. Шевченко, х. Черкасский и станица Стародеревянковская.

Расстояние до районного центра 5 км.

Площадь территории сельского поселения составляет 37657,9 га, численность населения 15775 человек.

Стародеревянковское сельское поселение граничит:

* на северо-западе с Новодеревянковским сельским поселением;
* на северо-востоке с Новоминским сельским поселением и востоке с Красногвардейским сельским поселением;
* на юго-востоке с Ленинградским районом;
* на юге с Каневским сельским поселением;
* на юго-западе и западе с Привольненским сельским поселением.

По территории Стародеревянковского сельского поселения проходит двухпутная железнодорожная ветка сообщением станция Тимашевская - Староминская, имеются подъездные пути от станции Деревянковка к промышленным предприятиям. На территории сельского поселения имеется хорошая сеть автомобильных дорог с асфальтобетонным покрытием, в том числе автодорога регионального значения



Рисунок 1.1. Схема расположения границ Стародереянковского СП Каневского

района Краснодарского края.

6

Общая численность населения Стародеревянковского сельского поселения Каневского района на 01.01.2017 года составила 15775 человек, на начало 2018 года - 15845 чел.

Таблица 1.1

Численность населения на начало 2018 года

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Число  жителей, чел. | Население от 0 до 14 лет | Население от 15 до 30 лет | Население трудоспособ ного возраста | Население пенсионног о возраста |
| ст. Стародеревянковская | 13349 | 1480 | 3676 | 8783 | 1589 |
| х. Сладкий Лиман | 735 | 134 | 197 | 459 | 181 |
| х. Трудовая Армения | 123 | 25 | 25 | 74 | 15 |
| х. Черкасский | 108 | 21 | 26 | 31 | 21 |
| х. Борец Труда | 129 | 26 | 31 | 69 | 33 |
| х. Большие Челбасы | 395 | 62 | 83 | 225 | 94 |
| х. Украинка | 64 | 12 | 10 | 28 | 16 |
| х. Шевченко | 56 | 10 | 10 | 28 | 18 |
| х. Мигуты | 464 | 89 | 119 | 299 | 101 |
| х. Ударный | 352 | 64 | 125 | 244 | 75 |

Экономическая сфера

Экономика Стародеревянковского сельского поселения представлена

предприятиями различных форм собственности и индивидуальными предпринимателями. Большую роль в экономике поселения играет сельскохозяйственная отрасль.

На территории Стародеревянковского сельского поселения находятся два крупных сельхозпредприятия - это ООО «Кубань» и ОАО «Россия», в которых трудится 590 человек.

Валовой сбор зерновых и зернобобовых с посевных площадей

сельскохозяйственных предприятий поселения составил 51631 тонну.

Урожайность озимой пшеницы в среднем составила 63 ц/га.

Урожайность подсолнечника 26, 9 ц/га, кукурузы 61,4 ц/га.

Производство основных видов продукции животноводства составило:

Надоено молока всего 12700 тонн: в ООО «Кубань» надоено 5650 тонн молока, на одну фуражную корову приходится 5802 кг молока, в ОАО «Россия» надоено 7050 тонн молока, на одну фуражную корову приходится 6523 кг молока,

Реализовано скота (КРС) в живом весе - 475 тонн: ООО «Кубань» 213 тонн и ОАО «Россия» 262 тонны.

В Стародеревянковском сельском поселении осуществляют свою деятельность 140 крестьянско-фермерских хозяйств. Площадь пашни составляет 5761 га. В 2016 году с посевных площадей крестьянско-фермерских хозяйств собрано 31410 тонн зерновых и зернобобовых, 2700 тонн овощей, 260 тонны картофеля, 195 тонн плодов.

Основное направление в КФХ - это растениеводство. Сады и виноградники занимают 3,5 га.

ЛПХ составляют 5625 единиц. В ЛПХ содержится 987 голов КРС, в том числе 333 головы коров, 607 голов мелкого рогатого скота, 21050 головы птицы. В личных подсобных хозяйствах произведено более 3 тысяч тонн мяса, 2 тысячи 900 тонн молока, 2 тысячи 500 тонн картофеля и 2 тысячи 500 тонн овощей. Населением Стародеревянковского сельского поселения отправлено на перерабатывающие предприятия 2850 тонн КРС в живом весе, 2600 тонн молока. Реализовано 180 тонн овощей.

7

В малых формах хозяйствования на территории поселения введено в эксплуатацию 4500 кв. м теплиц, на которых выращено 115 тонн овощной продукции.

Важную роль в развитии экономики Стародеревянковского сельского поселения играют стабильно работающие крупные предприятия:

* ООО Мясоптицекомбинат «Каневской», численность работников составляет 704 человек;
* ООО фирма «Калория», численность работающих 460 человек;
* ПАО «Каневсксахар», численность работающих составляет 338 человек;
* ООО «Пламя» численность работающих 124 человека.

Немаловажную роль в жизни нашего поселения играют и субъекты малого и среднего предпринимательства среди них: ООО «Леспромсервис»; ООО «Русь», ООО «Эскадо», ЗАО «Сельхозтехника», ООО ПКФ «Волга», ООО «Сантехсервис», ООО «Дон- Сервис».

В поселении осуществляют свою деятельность 683 индивидуальных предпринимателя. Всего численность занятых в малом и среднем предпринимательстве - 2130 человек.

Оборот от деятельности малого и среднего предпринимательства Стародеревянковского сельского поселения составляет более одного миллиарда руб.

На территории поселения функционирует: более 100 стационарных объектов розничной торговли, 10 предприятий общественного питания на 550 посадочных мест, 7 торговых центров.

Численность экономически активного населения составляет 11 тысяч человек или 73 % от общей численности населения поселения.

Уровень регистрируемой безработицы в Стародеревянковском сельском поселении на 1 января 2017 года составил 0,7 %, что соответствует районному уровню.

В основных отраслях экономики сохранились положительные тенденции развития. Как и прежде, основу их структуры составляют сельское хозяйство - 36%

промышленность - 23%, и розничная торговля - 27%. В сельскохозяйственном производстве занято более 40% всего работающего населения поселения. Развито растениеводство. В поселении достаточно развито промышленное животноводство молочного и мясного направления и птицеводство. Промышленность основывается на переработке сельскохозяйственной продукции, основная доля промышленного сектора принадлежит перерабатывающей промышленности, которая развивается совместно с сельским хозяйством, обеспечивающим ее сырьем.

Климат

Климат Стародеревянковского сельского поселения Каневского района умеренно - континентальный, несколько смягченный влиянием Черного и Азовского морей.

Весна затяжная, влажная. Максимальная температура весной 33,3 °С, минимальная - 18,3°С. Количество выпадающих осадков весной составляет 127 мм.

Лето жаркое, знойное, часто сухое. Максимальная температура летом 39,8°С, минимальная 2,5°С. Количество выпадающих осадков 155 мм.

Осень продолжительная, сухая. Максимальная температура осени 34,2°С, минимальная - 22,0°С. Количество выпадающих осадков составляет 127 мм.

Зима легкая, неустойчивая, с длительными оттепелями и кратковременными резкими понижениями температур. Минимальная температура приходится на январь месяц - 30,0°С. Наибольшая повторяемость оттепелей наблюдается в декабре, в этом же

8

месяце наблюдается и наибольшая интенсивность их.

Таблица 1.2

Характеристика температуры воздуха

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Характеры- стика тем­пературы | месяцы | | | | | | | | | | | | Средне  годовая |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 0 | 1 | 2 |
| Температура воздуха, °С | | | | | | | | | | | | | |
| Среднеме­  сячная | ,1 | 2,2 | ,8 | 0,1 | 6,5 | 0,4 | 3,6 | 2,6 | 7,0 | 1,5 | ,6 | 0,5 | 10.4 |
| Абс.макс. | 15,2 | 17,4 | 31,7 | 30,0 | 33,3 | 36,5 | 37,8 | 39,8 | 34,2 | 30,5 | 27,0 | 15,0 | 29.0 |
| Аюс.мин. | 0,0 | 28,5 | 18,3 | 11,1 | 1,7 | ,5 | ,5 | ,7 | ,7 | 4,2 | 22,0 | 13,7 | 8.8 |

Продолжительность безморозного периода составляет 185 дней. Наиболее ранние сроки начала осенних заморозков отмечены во второй декаде сентября, а наиболее поздние их проявления в конце октября.

Среднегодовое количество выпадающих осадков составляет 528 мм. Наибольший процент осадков приходится на лето - 29,4%, наименьший на зиму (22,2%). На весну и осень приходится по 24,2%.

Летние осадки, обычно, выпадают в виде ливней, в значительной степени испаряются в условиях высоких температур и на пополнение почвы влагой и подземных вод не сказываются. В связи с малым количеством осадков в холодное время года, запас воды в почве к весне не достаточен.

Основными факторами, влияющими на увеличение влажности воздуха, являются: сравнительная близость Черного и Азовского морей, воды степных рек и густая сеть лесополос. Абсолютная влажность имеет годовой ход параллельный температуре воздуха, с максимумом в июле и минимумом в январе.

Снеговой покров довольно неустойчив. Самое раннее появление снега отмечается от 27 ноября по 10 декабря, самое позднее между 4 и 10 февраля. Максимум средней высоты снегового покрова, в среднем, приходится на период со второй декады февраля по первую декаду марта и равен 9-12см. Наибольшая продолжительность снежного периода колеблется от 68 до 113 дней. Малая мощность снежного покрова, его непостоянство и неустойчивость мало способствуют накоплению влаги в почве.

Преимущественными ветрами района являются восточные и западные. В холодное время года отмечается преобладание восточных и северо-восточных потоков воздуха. В летнее время преобладающими являются западные потоки морских воздушных масс.

Воздушные потоки, зарождаясь в просторах континентальной Азии, бывают сильными и характеризуются низкой влажностью воздуха. В зимнее время года, а также в начале весны и нередко осенью эти ветры приносят холодные массы воздуха и тогда наблюдаются наиболее низкие температуры.

Летом ветры приносят теплые сухие массы воздуха и сопровождаются наиболее высокими температурами.

Западные и юго-западные ветры приносят влажные теплые зимой, а летом более холодные массы воздуха. По многолетним данным, в среднем, на долю восточных ветров приходится около 60%, на долю западных около 40% ветреных дней. Скорость ветра

9

далеко не одинакова. Наибольшие скорости ветра наблюдаются с ноября по апрель включительно при восточных и северо- восточных ветрах, характеризующихся большой устойчивостью в холодное время года. Наибольшие среднемесячные скорости ветра составляют от 4 м/сек до 10-12 м/сек.

10

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ СТАРОДЕРЕВЯНКОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАНЕВСКОГО РАЙОНА

Стародеревянковское сельское поселение - аграрно-промышленное поселение с высокоразвитой культурой земледелия, многоотраслевым животноводством на промышленной основе, всеми видами переработки с внедрением новейших технологий.

Территория планируемого поселения имеет развитую систему транспортных связей. С юга на север восточнее станицы Стародеревянковской проходит автомобильная дорога регионального значения «Краснодар-Ейск», в северо-восточном направлении от существующей развязки отходит региональная автодорога «Стародеревянковская- Ленинградская». Все населенные пункты поселения связаны автодорогами местного значения.

Западнее ст. Стародеревянковской вдоль автодороги «Краснодар-Ейск» проходит железнодорожная линия «Краснодар-Староминская-Ейск».

Станица Стародеревянковская имеет самое выгодное геополитическое местоположение относительно других населенных пунктов поселения. Однако, в процессе развития данный населенный пункт оказался в сложной ситуации: со всех сторон территория станицы обременена планировочными ограничениями (на юго-западе - р. Челбас, на востоке - региональная автодорога, на северо-западе - железная дорога и промзона).

* 1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории МО Стародеревянковское сельское поселение Каневского 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. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД
      1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

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

11

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

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

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

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

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

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

12

вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

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

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

а) федеральный уровень:

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

б) региональный уровень:

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

в) местный уровень:

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

13

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

1. Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного

14

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 улично­дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

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

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

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

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

1. 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).

15

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

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

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

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

16

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

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

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

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

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

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

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров -

17

Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 30.05.2018)) (далее - Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

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

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

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В

18

соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 N 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 N 711 (ред. от 02.03.2018) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

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

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

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

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

* организационно-технический, предназначенный для информирования участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме организации дорожного движения на территории Стародеревянковского сельского поселения Каневского района, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
* обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Стародеревянковского сельского поселения Каневского района, включающий в

19

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 станицы.

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 Стародеревянковского сельского поселения Каневского района в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

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

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

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

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

1. 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,

20

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. Анализ имеющихся документов территориального планирования

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

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

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

1.4.1.1 Анализ Генерального плана Стародеревянковского сельского поселения Каневского района

Генеральный план Стародеревянковского сельского поселения, утвержденный решением Совета муниципального образования является основополагающим документом территориального планирования.

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

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

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Стародеревянковского сельского поселения Каневского района сведены в таблицу 1.4.

Таблица 1.4

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры

Стародеревянковского сельского поселения Каневского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| 1 | реконструкции существующих автодорог общего пользования, повышения их технических категорий с учетом возрастающих грузопотоков в направлении Ейского района | реконструкци  я | расчетный  срок |
| 2 | создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающим к ним  территориям | новое  строительство | расчетный  срок |

21

1. Анализ схем территориального планирования (СТП)

Мероприятия по планировке территории Стародеревянковского сельского поселения Каневского района присутствуют в следующих СТП:

- СТП Краснодарского края.

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

Таблица 1.5

Основные мероприятия из СТП Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры Стародеревянковского сельского поселения Каневского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| 1 | Реконструкция автодороги г. Краснодар - г. Ейск (56,474 км в территории района) | реконструкция | расчетный  срок |
| 2 | Реконструкция автодороги ст. Стародеревянковская - ст. Ленинградская - ст. Кисляковская (14,150 км в пределах района) | реконструкция | расчетный  срок |
| 3 | Реконструкция автодороги ст. Стародеревянковская - ст. Новодеревянковская (38,790 км в пределах района) | реконструкция | расчетный  срок |

1. 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.

Документов по планировке территории в отношении транспортных объектов в Стародеревянковском сельском поселении нет.

1. Анализ документов стратегического планирования

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

22

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2034 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от

1. № 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

1. № 1662-р (ред. от 10.02.2017)) - это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

23

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

На уровне муниципального образования Стародеревянковского сельского поселения Каневского района действуют:

* Программа Комплексное развитие транспортной инфраструктуры

Стародеревянковского сельского поселения Каневского района на 2017-2029 годы, утвержденная ршением Совета Стародеревянковского сельского

поселения №166 от 19.09.2017 г.;

* Программа Комплексного развития социальной инфраструктуры

Стародеревянковского сельского поселения Каневского района на 2017-2029 годы, утвержденная ршением Совета Стародеревянковского сельского

поселения №165 от 19.09.2017 г.

1. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно­эксплуатационные характеристики

Общая протяженность дорожной сети общего пользования местного значения Стародеревянковского сельского поселения Каневского района составляет 123 км.

«Дорога» — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспорта средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну и несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. К дорогам относят улицы, проспекты, магистрали, грунтовые, лесные и полевые пути, а также те, которые могут использоваться для движения только зимой (например, ледовые переправы, зимники). Основное назначение дороги — обеспечить движение транспорта и пешеходов.

Дороги в населенном пункте обычно состоят из элементов: проезжая часть, полоса движения, разделительная полоса, тротуар, обочина.

«Тротуар» — элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном. Вне населенного пункта чаще всего вместо тротуара устраивают обочины. Они предназначены для пешеходов. Велосипедам, мопедам, гужевым повозкам (саней), верховым и вьючным животным разрешено движение по обочинам, если оно не создает помех пешеходам. Движение прочего транспорта по обочинам запрещено, кроме случаев, указанных в пп. 9.9 и 12.1 Правил.

24

«Проезжая часть» — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств. Трамвайные пути не относятся к проезжей части дороги, а являются ее границей. Однако, в ряде случаев, выезд безрельсового транспорта на трамвайные пути попутного направления, расположенные на одном уровне с проезжей частью, не является нарушением (пп. 8.5 и 9.6 Правил).

«Разделительная полоса» — конструктивно выделенный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов. Разделительная полоса почти всегда приподнята над проезжей частью и чаще всего окаймлена бордюрным камнем. Достаточно часто на разделительной полосе размещают газоны, а иногда и трамвайные пути. Трамвайные пути, расположенные на разделительной полосе, использовать для движения безрельсового транспорта не допускается.

«Полоса движения» — любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд. Полоса движения предназначена для движения автомобилей в один ряд (друг за другом). Мотоциклы могут двигаться по одной полосе и в несколько рядов, так как их ширина не принимается в расчет при определении количества полос на дороге. Если разметка не видна или отсутствует и нет знаков 5.8.1, 5.8.2, 5.8.7, 5.8.8, то количество полос для движения, в соответствии с п. 9.1 Правил, определяется габаритными размерами автомобилей с учетом безопасного бокового интервала между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения, считается половина проезжей части, расположенная слева.

«Пешеходный переход» — участок проезжей части, обозначенный знаками 5.16.1, 5.16.2 и (или) разметкой 1.14.1—1.14.3 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.16.1 и 5.16.

«Прилегающая территория» — территория, непосредственно прилегающая к дороге и не преданная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Въезды на прилегающие территории не считаются перекрестками. Следовательно, в таких местах дорожные знаки, требования которых распространяются до ближайшего перекрестка, своего действия не прекращают.

Основными элементами дорог Стародеревянковского сельского поселения являются проезжая часть, обочина, тротуар. Дороги в большинстве случаев не оборудованы разделительными полосами. В населенных пунктах организовано одноярусное пересечение проезжих частей и пешеходных переходов.

Перспективные показатели уличной сети Стародеревянковского сельского поселения Каневского района, характеризующие состояние дорожного движения, указаны в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Перспективные показатели уличной сети Стародеревянковского сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| КАТЕГОРИЯ ДОРОГ И УЛИЦ | РАСЧЕТНАЯ  СКОРОСТЬ  ДВИЖЕНИЯ,  КМ/Ч | ШИРИНА  В  КРАСНЫХ  ЛИНИЯХ,  М | ШИРИНА ПОЛОСЫ ДВИЖЕН ИЯ, М | ЧИСЛО  ПОЛОС  ДВИЖЕ­  НИЯ | НАИМЕНЬ -ШИЙ РАДИУС КРИВЫХ В ПЛАНЕ, М | НАИБОЛЬ­ШИЙ ПРО­ДОЛЬНЫЙ УКЛОН, %„ | ШИРИНА ПЕШЕХОД НОЙ ЧАСТИ ТРОТУАР А, М |
| Магистральные дороги: | | | | | | | |

25

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| регулируемого движения | 80 | 40-65 | 3,50 | 2-6 | 400 | 50 | - |
| Магистральные улицы: | | | | | | | |
| общегородского значения: |  |  |  |  |  |  |  |
| непрерывного движения | 100 | 40-80  (35-80)\*\* | 3,75 | 4-8 | 500 | 40 | 4,5 |
| регулируемого движения | 80 | 37-75  (30-75)\*\* | 3,50 | 4-8 | 400 | 50 | 3,0 |
| Улицы и дороги местного значения: | | | | | | | |
| улицы в жилой застройке | 40 | 15-25 | 3,00 | 2-3\* | 90 | 70 | 1,5 |
| 30 | 15-25 | 3,00 | 2 | 50 | 80 | 1,5 |
| улицы и дороги в производственных и коммунально-складских зонах | 50 | 15-25 | 3,50 | 2-4 | 90 | 60 | 1,5 |
| 40 | 15-25 | 3,50 | 2-4 | 90 | 60 | 1,5 |
| парковые дороги | 40 |  | 3,00 | 2 | 75 | 80 | - |
| Проезды: | | | | | | | |
| основные | 40 | 10-11,5  (10-12)\*\* | 2,75 | 2 | 50 | 70 | 1,0 |
| второстепенные | 30 | 7-10  6-10 | 3,50 | 1 | 25 | 80 | 0,75 |
| Пешеходные улицы: | | | | | | | |
| основные | - |  | 1,00 | По  расчету | - | 40 | По проекту |
| второстепенные | - |  | 0,75 | То же | - | 60 | То же |
| Велосипедные дорожки: | | | | | | | |
| обособленные | 20 |  | 1,50 | 1-2 | 30 | 40 | - |
| изолированные | 30 |  | 1,50 | 2-4 | 50 | 30 | - |

а) (\*) С учетом использования одной полосы для стоянки легковых автомобилей.

б) (\*\*) В сложившейся застройке.

в) Ширина улиц и дорог определяется расчетом в зависимости от интенсивности движения транспорта и пешеходов, состава размещаемых в пределах поперечного профиля элементов с учетом санитарно-гигиенических требований и требований гражданской обороны.

г) Для движения автобусов на магистральных улицах и дорогах следует предусматривать крайнюю полосу шириной 4 м: для пропуска автобусов в часы «пик» при интенсивности более 40 ед./ч, а в условиях реконструкции - более 20 ед./ч допускается устройство обособленной проезжей части шириной 8-12 м.

д) На магистральных дорогах с преимущественным движением грузовых автомобилей допускается увеличивать ширину полосы движения до 4 м.

у) В ширину пешеходной части тротуаров и дорожек не включаются площади, необходимые для размещения киосков, скамеек и тому подобное.

ж) Допускается предусматривать поэтапное достижение расчетных параметров магистральных улиц и дорог, транспортных пересечений с учетом конкретных размеров движения транспорта и пешеходов при обязательном резервировании территории для перспективного строительства.

з) В условиях реконструкции и при организации одностороннего движения транспорта допускается использовать параметры магистральных улиц местного значения для проектирования магистральных улиц общегородского значения.

Транспортно-эксплуатационные характеристики:

Все населенные пункты Стародеревянковского сельского поселения связаны между собой автодорогами общего пользования местного и регионального значения.

Селитебная зона станицы Стародеревянковской состоит из жилых кварталов различной конфигурации с густой сеткой улиц. Жилые кварталы застроены, в основном, одноэтажными домами. Также в центральной и северо-западной частях станицы есть кварталы секционных 2-х и 3-х этажных жилых домов.

В настоящее время наряду с уплотнением центральных кварталов происходит

26

освоение территории в южной и восточной частях населенного пункта.

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры населенных пунктов. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Улично-дорожная сеть Стародеревянковского сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной. Основные показатели по существующей улично­дорожной сети по состоянию на 01.01.2017 года Стародеревянковского сельского поселения сведены в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Основные показатели УДС

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование показателя | Ед. измерения | Величина |
| Общая площадь земель муниципального образования | гектар | 37657.9 |
| Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципальных образований на конец года на территории поселения | | |
| всего | километр | 123 |
| с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами) | километр | 91,2 |
| Общая протяженность улиц, проездов, набережных (на конец отчетного года) | километр | 123 |
| Общее протяжение освещенных частей улиц, проездов, набережных и т.п. | километр | 110,5 |

Уличная дорожная сеть и сооружения на ней соответствуют требованиям безопасности дорожного движения. Проектируемые транспортные схемы населенных пунктов являются органичным развитием сложившихся структур с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог. Программой предусматривается создание единой системы транспортной и улично­дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающих к ним территориям. Такая система призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Перечень автомобильных дорог общего пользования по категориям представлен в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Перечень автомобильных дорог общего пользования

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Категория сельских | Наименование улиц | Протяженн | Площадь | Тип покрытия |
| улиц и дорог |  | ость км | покрытия |  |

27

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | кв.м. |  |
| Главная улица | ст. Стародеревянковская ул.Ленинградская | 1,807 | 12287,6 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Красная | 5,850 | 39780 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Раздольная | 0,870 | 4437 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Комсомольская | 2,450 | 12494 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Буденного | 1,900 | 8550 | ГПС |
| Основная улица в жилой застройке | ст. Стародеревянковская ул. Украинская | 2,930 | 13185 | СПС+ асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Советская | 3,530 | 18003 | Асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Мира | 1,770 | 7965 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Криничная | 1,630 | 7335 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Шевченко | 3,000 | 13500 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Кубанская | 5,430 | 24435 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Пластуновская | 2,500 | 11250 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Черноморская | 4,160 | 18720 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Запорожская | 2,860 | 12870 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Гагарина | 2,340 | 11934 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Центральная | 2,310 | 9933 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Октябрьская | 2,140 | 9630 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Лиманская | 1,670 | 7515 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Ворошилова | 1,220 | 5490 | асфальт + ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Свердлова | 0,615 | 26445 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Кирова | 0,470 | 2397 | асфальт |
|  | х. Мигуты ул. Длинная | 2,430 | 10449 | асфальт + ГПС |
|  | х. Мигуты ул. Северная | 2,340 | 9412 | асфальт |
|  | х. Большие Челбасы ул. Набережная | 1,185 | 5095 | асфальт |
|  | х. Большие Челбасы ул. Полтавская | 1,410 | 6063 | асфальт |
|  | х. Украинка ул. Тихая | 1,080 | 4644 | асфальт |
|  | х. Шевченко ул. Западная | 0,740 | 3191 | ГПС |
|  | х. Ударный ул. Алтайская | 2,410 | 10363 | асфальт |
|  | х. Ударный ул. Дальняя | 2,110 | 9073 | асфальт+ грунт |
|  | х. Сладкий Лиман | 5,870 | 26415 | асфальт |

28

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ул. Широкая |  |  |  |
|  | х. Трудовая Армения ул. Полевая | 1,500 | 6450 | ГПС |
|  | х. Борец Труда ул. Хлеборобная | 1,650 | 7095 | ГПС |
|  | х. Черкасский ул. Береговая | 1,570 | 6751 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Краснодарская | 0,840 | 3612 | грунт |
| Второстепенная улица в жилой | ст. Стародеревянковская ул. Степная | 1,170 | 5031 | ГПС |
| застройке | ст. Стародеревянковская ул. Короткая | 0,700 | 3010 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Лагерная | 0,360 | 1548 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Чапаева | 0,620 | 2666 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Садовая | 1,590 | 6837 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Некрасова | 0,960 | 4128 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Почтовая | 1,035 | 4450,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Красноармейская | 0,750 | 3225 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Школьная | 2,040 | 8772 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Ленина | 2,260 | 9718 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Коммунаров | 2,300 | 9890 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Вольная | 1,015 | 4364,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Горького | 1,975 | 8492,5 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Рабочая | 1,275 | 5482,5 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Чехова | 0,600 | 2580 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Герцена | 1,048 | 4506,4 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Фрунзе | 0,275 | 1182,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Новоселов | 0,220 | 946 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Молодежная | 0,570 | 2451 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Маршала Жукова | 0,565 | 2429,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Российская | 0,460 | 1978 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Ломоносова | 0,465 | 1999,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Тургенева | 0,175 | 752,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Восточная | 0,225 | 967,5 | грунт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Солнечная | 0,340 | 1462 | грунт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. 50 Лет Победы | 1,035 | 4450,5 | грунт |

29

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Юбилейная | 1,050 | 4515 | грунт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Ростовская | 0,235 | 1010,5 | грунт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Высоцкого | 0,448 | 1926,4 | грунт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Ейская | 0,370 | 1591 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Первомайская | 0,855 | 3676,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Лермонтова | 0,87 | 3741 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Заречная | 0,715 | 3074,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Подстанция | 0,155 | 666,5 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Железнодорожная | 1,200 | 5400 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская ул. Ж.Д. Вокзал | 0,120 | 516 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Заводской | 0,320 | 1376 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Пушкина | 0,400 | 1720 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Калинина | 0,230 | 989 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Советский | 0,450 | 1935 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Короткий | 0,290 | 860 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Мира | 0,310 | 1333 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Фрунзе | 0,175 | 752,5 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Криничный | 0,380 | 1634 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Кубанский | 0,225 | 967,5 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Прохладный | 0,110 | 473 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Новый | 0,175 | 1161 | ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Молодежный | 0,136 | 584,8 | грунт |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Гагарина | 0,290 | 1247 | асфальт+ ГПС |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Украинский | 0,500 | 2150 | грунт |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Спортивный | 0,100 | 753,2 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Соборный | 0,060 | 688,9 | асфальт |
|  | ст. Стародеревянковская пер. Комсомольский | 0960 | 4128 | асфальт |
|  | х. Мигуты ул. Малая | 0,365 | 1569,5 | ГПС |
|  | х. Мигуты ул. Кузнечная | 0,290 | 1247 | ГПС |
|  | х. Мигуты ул. Казачья | 0,680 | 2924 | ГПС |
|  | х. Мигуты | 2,025 | 8707,5 | ГПС |

30

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ул. Охотничья |  |  |  |
|  | х. Большие Челбасы ул.Озерная | 0,950 | 4085 | ГПС |
|  | х. Большие Челбасы ул. Уманская | 0,350 | 1505 | ГПС |
|  | х. Большие Челбасы ул. Южная | 0,400 | 1720 | ГПС |
|  | х. Украинка пер. Малый | 0,215 | 924,5 | грунт |
|  | х. Ударный пер. Малый | 0,550 | 2365 | асфальт |
|  | х. Сладкий Лиман ул. Шоссейная | 0,395 | 1779,5 | асфальт |
|  | х. Сладкий Лиман пер. Тоннельный | 0,23 | 989 | асфальт + ГПС |
|  | Дорога к полигону ТБО | 1,29 | 5547 | ГПС |
|  | Дорога х. Большие Челбасы- Мигуты | 0,51 | 2193 | асфальт |

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

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

пассажирского транспорта.

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

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Стародеревянковского сельского поселения Каневского района представлены в таблице 1.9.

Таблица 1.9

Виды транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| Вид транспорта | Описание |
| Железнодорожный транспорт | По территории поселения проходит железнодорожная ветка «Краснодар-Ейск-Ростов», протяжённостью 9,51 км, которая используется предприятиями в промышленных целях и для пассажирского сообщения. Железнодорожная ветка - двухпутная, электрифицированная, движение пассажирских поездов осуществляется на регулярной основе |
| Водный транспорт | Водный транспорт не используется |
| Воздушный транспорт | Воздушные перевозки не осуществляются |
| Автомобильный транспорт | Каневской район имеет развитые автобусные пути сообщения, обеспечивающие связи со всеми регионами края и России. Структурная схема транспортного комплекса состоит из двух основных составляющих: внутренний пассажирский транспорт и внешний транспорт. Во внутреннем пассажирском транспорте |

31

выделяется частный автомобильный и частный таксомоторный. Внешний транспорт представлен автомобильными средствами передвижения, обслуживающими внешние перевозки

Большинство передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения. Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно плиточном исполнении. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы и 19 регулируемых. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

Состав транспортных средств: легковой транспорт, пассажирский транспорт (в основном автобусы средней и малой вместимости), грузовой транспорт (в том числе: крупногабаритный и перевозящий опасные грузы), сельхозтехника (перегоняется по согласованию в основном в ночное время), мототранспорт, гужевой транспорт (единицы). Автомобильные хозяйства на территории муниципального образования в основном представлены деятельностью индивидуальных предпринимателей и рядом юридических лиц. В результате деятельности индивидуальных предпринимателей осуществляются внешние перевозки грузов и пассажиров по индивидуальным заказам и по сложившемуся расписанию. Уровень автомобилизации населения приведен в таблице 1.10.

Таблица 1.10

Уровень автомобилизации населения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Показатели | 2017 (факт) |
| 1 | Общая численность населения, тыс. чел. | шт. |
| 2 | Количество легковых автомобилей у населения, ед. | 2837 |
| 3 | Количество грузовых автомобилей у населения, ед. | 217 |
| 4 | мототранспорт | 67 |

Обеспеченность на 1 января 2017 года объектов общественного и производственного назначения требуемым количеством машино-мест для паркования легкового автотранспорта, в соответствии с требованиями нормативов, составляет 90%, в том числе имеются специально отведённые места для стоянки автотранспорта инвалидов с соответствующей разметкой и знаками.

Личный автотранспорт хранится в гаражах, расположенных на приусадебных участках жителей. Дополнительных общих автостоянок и гаражных кооперативов для личного автотранспорта не требуется. Возможно их размещение по мере надобности в коммунально-складской зоне.

В остальных населенных пунктах Стародеревянковского сельского поселения Каневского района хранение легковых автомобилей осуществляется в пределах участков предприятий, и на придомовых участках жителей населенных пунктов.

32

Транспортный спрос населения Стародеревянковского сельского поселения Каневского района на внешние пассажирские перевозки полностью удовлетворяется предприятиями и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими пассажирские перевозки. Пассажирские перевозки на территории поселения представлены деятельностью 3 индивидуальных предпринимателей, который осуществляет обслуживание 3 маршрутов, из них 2- внутри поселения, 2 - внешних.

С 2016 года наблюдается стабильное увеличение пассажиропотока, что в перспективе потребует оптимизации маршрутной сети Стародеревянковского сельского поселения Каневского района.

В таблице 1.11 представлена информация по количеству перевезенных пассажиров за 2017 год.

Таблица 1.11

количество перевезенных пассажиров за 2017 год

|  |  |
| --- | --- |
| Вид транспортных перевозок | Уровень пассажиропотока на 01.01.2017 года |
| Автобусное сообщение, млн. чел. | 0,52 |
| Железнодорожный транспорт, млн. чел. | Данные отсутствуют |

Для посадки и высадки пассажиров на территории Стародеревянковского сельского поселения предусмотрены остановочные павильоны.

Пешеходное и велосипедное движение Стародеревянковского сельского поселения Каневского района осуществляется по тротуарам, в границах существующей линии застройки. Система внутритренних улиц Стародеревянковского сельского поселения Каневского района сформирована, преимущественно, с пешеходным движением. Велосипедное движение развито слабо. Движение пешеходов и велосипедистов осуществляется совместно по тротуарам без разделения на зоны для движения посредством дорожной разметки. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов также осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. В летний период интенсивность велосипедного движения значительно возрастает.

Для прохождения технического обслуживания автотранспорта в станице организованы СТО. Для обеспечения нужд автомобильного транспорта в пределах станицы Стародеревянковская размещены 3 АЗС, четыре СТО:

* АЗС с комплексом дорожного сервиса ООО «Профессионал+» ст. Стародеревянковская, центральный эллиптический островок кольцевого пересечения автодороги «Краснодар-Ейск» км 125-800, стационарная, площадь - 8002 м2, количество колонок - 8 шт., вид топлива: бензин, дизельное топливо, газ (пропан);
* АЗС ТНК ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская, 1, стационарная, площадь - 2441 м2, количество колонок - 4 шт., вид топлива: бензин, дизельное топливо;
* Автозаправочная станция контейнерного типа ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 220А, контейнерная, площадь - 1071 м2, количество колонок - 3 шт., вид топлива: бензин, дизельное топливо;
* СТО ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 76А, ИП Куприн Аленксандр Романович, 250 м2;

33

* СТО ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская, 29Б, ИП Зайцев Владимир Павлович, 15 м2;
* СТО ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 140, ИП Безрученко Валерий Владимирович, 21 м2;
* СТО ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 247Б, ИП Сторчак Алексей Викторович, 944 м2.

1. 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 Стародеревянковского сельского поселения Каневского района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час. Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00.

Ежеквартально проводится обследование пассажиропотока, для определения потребностей в перевозках, являющиеся основой для разработки и согласования расписаний движения. В Стародеревянковском сельском поселении Каневского района наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков, в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

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

Для хранения и обслуживания подвижного состава массового сельского пассажирского транспорта, грузового и легкового автотранспорта на территории станицы Стародеревянковская имеются достаточное число мест хранения автотранспорта.

В станице Стародеревянковская расположена территория существующего автопарка для хранения автобусов, работающих на внутренних и внешних маршрутах.

В станице Стародеревянковская расположены места постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта.

Расположение парковок и количество мест:

* - Торговый центр «Лидер» , кадастровый квартал 23:11:0309159, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул.Ленинградская № 104А -20 шт.;
* -ООО «Русь» магазин «Атлант» , кадастровый квартал 23:11:0309161, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Пластуновская, 65 -10 шт;
* - ЗАО «ИКС 5 Недвижимость» Универсальный магазин «Пятерочка» , кадастро­вый квартал 23:11:0309162, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Ленинградская, 60 -8 шт;
* -Универсальный магазин «магнит-косметик» ,кадастровый квартал 23:11:0309162, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская, 58А -15 шт;
* - Торговый центр «АртМакс», кадастровый квартал 23:11:0309164, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская, 43- 20 шт.;

34

* - ООО «Шинхимтранс» магазин «Кордиан», кадастровый квартал 23:11:0309166, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская, 21 - 24 шт.;
* - Торговый центр «Кипарис» , кадастровый квартал 23:11:0309163, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул.Ленинградская № 65 - 12 шт.;
* - ИП. Удовиченко Н.В., кадастровый квартал 23:11:0309167, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская , 17К, - 3шт;
* - ИП. Спиридонова Л.И.., кадастровый квартал 23:11:0309167, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская , 17 «З», - 3шт;
* - ООО «Русь» магазин «Русь» кадастровый квартал 23:11:0309167, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская , 17 «Г», - 3шт;
* -ИП. Аникеева Л.В., парикмахерская, кадастровый квартал 23:11:0309167, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская , 17 «М», - 2шт;
* - ООО «Аписервис» магазин «Пчелка», кадастровый квартал 23:11:0309167, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская , 17 «Ж», - 5шт;
* - ИП. Амосов А.М., «Кровельный центр» кадастровый квартал 23:11:0309167, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская , 19/1 - 10шт;
* - И.П. Литовка Н.В. магазин «Гермес» кадастровый квартал 23:11:0309163, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская , 50 - 4шт;
* -ИП Силкина С.Н. магазин «мама и малыш», кадастровый квартал 23:11:0309163, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская, 52 - 3 шт;
* - ООО «Леспромсервис», магазин «У пруда», кадастровый квартал 23:11:0309154, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская, 32А -3 шт.;
* - ООО «Леспромсервис», магазин «Росинка», кадастровый квартал 23:11:0309164, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Ленинградская, 55А -3 шт.;
* - ООО «Россия» офис, кадастровый квартал 23:11:0309153, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 80-15 шт;
* - МБО УСО школа № 11, кадастровый квартал 23:11:0309153, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 82- 10 шт;
* - МБО детсад № 40, кадастровый квартал 23:11:0309153, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 80Б- 20 шт;
* - Кафе «Старая мельница» кадастровый квартал 23:11:0309143, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 104А- 5 шт;

•

* -ИП. Белый В.Г.магазин «Луч», кадастровый квартал 23:11:0309132, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 106, - 6шт;
* -ИП Головченко И.А, магазин, « Центр», кадастровый квартал 23:11:0309131, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Гагарина, 72А - 4шт;
* -ИП. Рудик А.Н. «бильярд»., кадастровый квартал 23:11:0309142, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Гагарина, 61А, - 5шт;
* -ЗАО «Тандер», магазин «Магнит», кадастровый квартал 23:11:0309101, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул.Красная, 141-15 шт;
* -ИП. Ковалько А.А. ТЦ «Ассорти»., кадастровый квартал 23:11:0309101, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 141А-15 шт;

35

* -ИП. Пономаренко М.В..магазин «За рулем»., кадастровый квартал 23:11:0309101, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная,139А-5 шт;
* -ООО «Аписервис» магазин «Пчелка», кадастровый квартал 23:11:0309101, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 139/2 -5 шт;
* -ИП. Клименко Р.А...магазин «Хозмаг»., кадастровый квартал 23:11:0309101, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная,139/3-5 шт;
* -ИП. Броварец Н.А...магазин «Цветы»., кадастровый квартал 23:11:0309101, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная,145 Г- 4 шт;
* -ИП. Тыщенко И.И.косметический салон «Азалия»., кадастровый квартал 23:11:0309102,почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная,130 А-5шт;
* -Свято-Вознесенкий Храм , кадастровый квартал 23:11:0309102, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 126А -20 шт;
* -ИП. Кудлай Н.В.магазин «Пульсар»., кадастровый квартал 23:11:0309079, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Октябрьская, 47 А -7 шт;
* -ИП. Даллакян А.А...магазин «АлкоМаркет», кадастровый квартал 23:11:0309101, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул Мира, 2/4-10 шт;
* -ИП. Даллакян А.А.торговый комплекс, кадастровый квартал 23:11:0309101, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул Мира, 2/3 -30 шт;
* - МБО УСО школа № 5, кадастровый квартал 23:11:0309089, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул.Мира, 13- 20 шт;
* - Администрация Стародеревянковского с/п . офис, кадастровый квартал 23:11:0309102, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 132 -20шт;
* - ГОУ СПО «Каневской аграрно-технологический колледж», кадастровый квартал 23:11:0309090, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Центральная, 48 - 25 шт;
* - ОАО « Кубань» административное здание, кадастровый квартал 23:11:0309064, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Мира, 66- 15 шт.;
* - ИП. Иванюта А.Н торгово-офисный комплекс с аптекой, кадастровый квартал 23:11:0309102, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Коммунаров, 32 Б- 10 шт;
* - СДК «Россия» ,кадастровый квартал 23:11:0309102, почтовый адрес: ст. Ста- родеревянковская, ул. Коммунаров, 30 - 10 шт;
* - ИП. Веременко Т.С. магазин, кадастровый квартал 23:11:0309102, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Коммунаров, 30 Б- 6 шт;
* - Стародеревянковская амбулатория, кадастровый квартал 23:11:0309119, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Коммунаров, 37- 16 шт;
* - ООО фирма «Калория», административное здание, кадастровый квартал 23:11:0309104, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Украинская, 100- 56 шт;
* - ООО «Леспромсервис», кафе «Радуга», кадастровый квартал 23:11:0309102,

почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная, 128 -12 шт.;

* - ООО «Леспромсервис», магазин «на Октябрьской», кадастровый квартал 23:11:0309064, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Красная, 163А -2 шт.;

36

* - ООО «Леспромсервис», магазин «Радуга-2», кадастровый квартал 23:11:0309050, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская
* , ул. Лиманская, 12 А -2 шт.;
* -ИП Ковалев М.Н. магазин «Иволга»., кадастровый квартал 23:11:0309022, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Красная,242 А- 8 шт;
* - ООО «Сантехсервис», магазин сантехники кадастровый квартал 23:11:0309017, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Герцена, 2- 10 шт;
* -ИП Фоменко Г.А. кафе «21 Век «, кадастровый квартал 23:11:0309041, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Украинская,217- 15 шт;
* - ООО «Заготконтора Каневского райпотребсоюза» кафе «Смак» кадастровый квартал 23:11:0310000, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Красная, 261- 10 шт.;
* - ООО «Леспромсервис», магазин «Рассвет», кадастровый квартал 23:11:0309008, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Раздольная, 27 - 4 шт.;
* -ИП Анисимов В.Г. аптека «Апрель», кадастровый квартал 23:11:0309008, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Раздольная, 29- 6 шт;
* - Офис врача общей практики, кадастровый квартал 23:11:0309008, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Комсомольская, 14Б,- 5 шт;
* - СФДО 1865/015 здание сбербанка, кадастровый квартал 23:11:0309008, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Комсомольская, 14 - 4 шт;
* - ООО «Леспромсервис», кафе «Кристалл» кадастровый квартал 23:11:0309008, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Комсомольская, 12 - 15 шт.;
* -ИП Беляева И.В.магазин «Хозмаг» кадастровый квартал 23:11:0309008, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Комсомольская, 10- 4 шт;
* - МБО УСО школа № 15, кадастровый квартал 23:11:0309015, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Кирова, 3- 10 шт;
* - ИП Гресева И.Н..магазин «Лада» кадастровый квартал 23:11:0309011, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Первомайская, 2А- 3 шт;
* - ООО Торговый дом «Калория», магазин «Калория» кадастровый квартал 23:11:0309007, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Комсомольская, 27А - 8 шт.;
* - ООО «Виктория-Юг», магазин «Виктория» кадастровый квартал 23:11:0309007, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Раздольная, 29А - 2 шт.;
* -ИП Беляева И.В.кафе«Цветущая Борода», кадастровый квартал 23:11:0303000, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская, ул. Раздольная , 27 - 20 шт.;
* -ИП. Даллакян А.А...магазин «Овощи-фрукты» кадастровый квартал 23:11:0309007, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Комсомольская 29А -6 шт;
* -ПО «Каневсксахар» административное здание, кадастровый квартал 23:11:0309002, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Комсомольская, 40-50 шт.
* -ООО «Мясоптицекомбинат «Каневской», административное здание, кадастровый квартал 23:11:0309002, почтовый адрес: ст. Стародеревянковская,
* ул. Комсомольская, 31 -35 шт.;

37

* -СДК «Олимп», кадастровый квартал 23:11:0309012, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Кирова, 24 -4 шт.;
* -МБУ детсад № 9, кадастровый квартал 23:11:0309132, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Ленина, 65 - 15 шт.;
* -МБУ детсад № 21, кадастровый квартал 23:11:0309077, почтовый адрес:
* ст. Стародеревянковская, ул. Криничная, 21- 12 шт.;
* -МБУ СДК Сладкий Лиман, кадастровый квартал 23:11:0306002, почтовый адрес: х. Сладкий Лиман, ул. Широкая, 118-8 шт;
* -МБУ детсад № 32, кадастровый квартал 23:11:0306002, почтовый адрес: х. Сладкий Лиман, х. Сладкий Лиман, ул. Широкая, 120 - 6 шт;
* -МОУ СОШ № 20, кадастровый квартал 23:11:0306002, кадастровый квартал 23:11:0306002, почтовый адрес: х. Сладкий Лиман, ул. Широкая, 116 - 6 шт;
* -ИП Ковалько А.А. магазин , кадастровый квартал 23:11:0306001, почтовый адрес: х. Сладкий Лиман, ул. Широкая, 126А - 2 шт;
* - ФАП х. Сладкий Лиман, кадастровый квартал 23:11:0306002, почтовый адрес: х. Сладкий Лиман, ул. Широкая, 116 Г - 4 шт;
* - СДК х Ударный, кадастровый квартал 23:11:0305001, почтовый адрес:
* х. Ударный, ул. Алтайская № 10А - 4 шт.;
* - МОУ ДДУ № 17, кадастровый квартал 23:11:0305001, почтовый адрес:
* х. Ударный, ул. Алтайская, 12 - 3 шт.:
* - ФАП х Ударный, кадастровый квартал 23:11:0305001, почтовый адрес:
* х. Ударный, ул. Алтайская, 16 - 2 шт.;
* -МОУ школа № 21, кадастровый квартал 23:11:0312006, почтовый адрес:
* х. Мигуты, ул. Охотничья, 13 - 6 шт;
* - СДК х Мигуты, кадастровый квартал 23:11:0312007, почтовый адрес:
* х. Мигуты, ул. Охотничья № 17 - 4 шт.;
* -ПО «Меркурий» магазин, кадастровый квартал 23:11:0312006, почтовый адрес: х Мигуты, ул.Дальняя, 20 - 3 шт.;
* - СДК х Большие Челбасы, кадастровый квартал 23:11:0313007, почтовый адрес: х. Большие Челбасы, ул. Полтавская № 63 - 4 шт.;
* - ФАП х Большие Челбасы, ,кадастровый квартал 23:11:0313007, почтовый адрес: х. Большие Челбасы, ул. Полтавская № 61 - 4 шт.;
* - ИП Богомазов А.А. магазин, , кадастровый квартал 23:11:0313007, почтовый адрес: х. Большие Челбасы, ул. Полтавская № 59А - 2 шт.;

В остальных населенных пунктах Стародеревянковского сельского поселения Каневского района хранение легковых автомобилей осуществляется в пределах участков предприятий, и на придомовых участках жителей населенных пунктов.

1. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных павильонах в ст. Стародеревянковская.

Характеристика работы общественных маршрутов представлена в пункте 1.6 данной схемы.

38

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории Стародеревянковского сельского поселения Каневского района, составляет 8 % от общего количество автомобилей в станице. Основная часть перевозимых грузов перевозится привлеченным транспортом. Организация дорожного движения на территории Стародеревянковского сельского поселения Каневского района определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов по центральным улицам станицы. Для этих целей движение таких автомобилей организовано в производственной зоне и по объездным дорогам.

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

1. 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 Стародеревянковского сельского поселения преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц.

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 Стародеревянковского сельского поселения светофорные объекты не установлены.

Интенсивность транспортных потоков не критическая - необходимости введения светофорного регулирования на улицах населенных пунктов нет.

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.

39

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

1. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

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

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

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

* ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);

40

* 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 обновляется 2 раза в год.

Большая часть применяемых ТСОДД на УДС Стародеревянковского сельского поселения находится в нормативном состоянии.

1. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

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

* ограничение скоростного режима;
* запрет стоянки и остановки транспортных средств;
* система указателей движения;
* 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 в местах, где существует вероятность аварийных ситуаций.

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования используются в одном месте, на улице Красная.

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

Остановочные павильоны выполнены в соответствии с требованиями нормативных документов в части расположения остановочных пунктов в населенных пунктах.

41

Остановки оборудованы необходимыми дорожными знаками, на них выполнены заездные карманы, выполнена необходимая дорожная разметка, обозначающая остановочные пункты. Места заезда и выезда с остановочных пунктов отлично видны для других участников дорожного движения.

Освещение на территории ст. Стародеревянковская соответствует требованиями норм по освещению средних и крупных населенных пунктов.

Опоры представлены железобетонными, металлическими с воздушным подводом питания. Требования освещенности и яркости дорожного покрытия соответствует требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Как следствие - условия дорожного движения в Стародеревянковском 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 автомобилизации и связанных с ним негативных эффектов.

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в асфальтовом и плиточном исполнении.

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов Стародеревянковского сельского поселения отсутствует.

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

1. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно­транспортных происшествий

Основной проблемой транспортной системы Краснодарского края является проблема аварийности. Проблема аварийности, связанная с автомобильным транспортом, в последнее десятилетие приобрела особую остроту в связи с несоответствием дорожно­транспортной 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 ДТП в станице Стародеревянковская являются столкновение транспортных средств, наезды на пешеходов, наезды на препятствие. Более 80% всех ДТП связаны с нарушениями ПДД водителями транспортных средств. Более трети всех

42

происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. При этом наиболее уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Усугубление обстановки с аварийностью и наличие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения требуют выработки и реализации долгосрочной стратегии, а также формирования эффективных механизмов взаимодействия органов местного самоуправления при возможно более полном учете интересов граждан. Сложная обстановка с аварийностью и наличие тенденций к дальнейшему ухудшению ситуации во многом объясняются следующими причинами: постоянно возрастающая мобильность населения; уменьшение 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.

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

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

Всего за 2017 год на территории района совершено 96 ДТП, в которых пострадали 114 и погибли 15 человек. По сравнению с 2016 годом отмечается снижение по всем трём показателям. Тогда в 117 ДТП погибли 17 и были ранены 130 человек. Произошло 11 ДТП с участием несовершеннолетних (18 подобных аварий в 2016 году), погибших детей нет (за аналогичный период прошлого года 1 ребёнок погиб).

Информация по ДТП в Каневском районе за 2016-2017 гг., представлена в таблице

1.12.

Таблица 1.12

Информация о ДТП

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Параметры | 2016 | 2017 |
| Количество зарегистрированных ДТП | 117 | 96 |
| Пострадавших людей | 130 | 114 |
| Погибших | 17 | 15 |

1. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

43

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

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

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Территориально-планировочная организация Стародеревянковского сельского поселения

Генеральным планом Стародеревянковского сельского поселения предлагается развитие всех населенных пунктов.

Основными целями функционального зонирования, утверждаемого в данном генеральном плане, являются:

- установление назначений и видов использования территорий поселения;

44

* подготовка основы для разработки нормативного правового акта - правил землепользования и застройки, включающих градостроительное зонирование и установление градостроительных регламентов для территориальных зон;
* выявление территориальных ресурсов и оптимальной инвестиционно­строительной стратегии развития Стародеревянковского сельского поселения, основанных на эффективном градостроительном использовании территории.

Основаниями для проведения функционального зонирования являются:

* комплексный градостроительный анализ территории и оценка системы планировочных условий, в т.ч. ограничений по развитию территории;
* экономические предпосылки развития поселения;
* проектная, планировочная организация территории поселения.

Функциональное зонирование территории Стародеревянковского сельского

поселения:

* выполнено в соответствии с действующими законодательными и нормативными актами;
* поддерживает планировочную структуру, максимально отвечающую нуждам развития населенных пунктов и охраны окружающей среды;
* предусматривает территориальное развитие производственной и жилой зоны;
* направлено на создание условий для развития инженерной и транспортной инфраструктуры, способной обеспечить растущие потребности в данных сферах;
* устанавливает функциональные зоны и входящие в них функциональные подзоны с определением границ и особенностей функционального назначения каждой из них;
* содержит характеристику планируемого развития функциональных зон и подзон с определением функционального использования земельных участков и объектов капитального строительства на территории указанных зон, рекомендации для установления видов разрешенного использования в правилах землепользования и застройки Стародеревянковского сельского поселения.

Для развития на расчетный срок генеральным планом поселения определены следующие функциональные зоны:

* жилая зона;
* общественно-деловая зона;
* зона рекреационного назначения;
* зона производственной, инженерной и транспортной инфраструктур;
* зона специального назначения;
* зона сельскохозяйственного использования;
* иные функциональные зоны.

Для эффективного и упорядоченного взаимодействия функциональных зон в них выделены подзоны.

Параметры жилой зоны.

Жилая зона предназначена для организации благоприятной и безопасной среды проживания населения, отвечающей его социальным, культурным, бытовым и другим потребностям.

45

В жилых зонах допускается размещение отдельно стоящих, встроенных или пристроенных объектов социального и коммунально-бытового назначения, объектов здравоохранения, объектов дошкольного, начального общего и среднего (полного) общего образования, культовых зданий, стоянок автомобильного транспорта, гаражей, объектов, связанных с проживанием граждан и не оказывающих негативного воздействия на окружающую среду. В состав жилых зон могут включаться также территории, предназначенные для ведения садоводства и дачного хозяйства.

В составе жилой зоны генпланом выделены подзоны:

* зона низкоплотной усадебной жилой застройки (плотность населения 20-25 чел/га);
* зона среднеплотной 2-3 этажной жилой застройки (плотность населениям 130-150 чел/га);

Жилищное строительство на проектируемой территории предлагается осуществлять следующими типами жилых зданий:

* в зоне низкоплотной жилой застройки - индивидуальная застройка усадебного типа с рекомендуемыми размерами приусадебных участков от 0,12 га до 0,09 га (размеры участков подлежат уточнению на стадии разработки Правил землепользования и застройки);
* в зоне среднеплотнойжилой застройки - застройка секционного и блокированного типа, 2-3 этажа (без выделения приусадебных участков или с участками, не превышающими размера 0,05 га).

В генеральном плане произведен расчет требуемой площади территорий для расселения прогнозного прироста населения по каждому населенному пункту с учетом расселения на частично освоенных жилых территориях. Таким образом, общая площадь жилых зон на расчетный срок составит 1245,1 га, планируемое увеличение составит 161,6 га. Для развития за расчетный срок генерального плана предусмотрены резервные территории для жилых зон общей площадью 207,4 га.

Параметры общественно-деловой зоны

Общественно-деловая зона предназначена для размещения объектов здравоохранения, культуры, торговли, общественного питания, социального и коммунально-бытового назначения, предпринимательской деятельности, объектов среднего и высшего профессионального образования, административных, культовых зданий, стоянок автомобильного транспорта, объектов делового, финансового назначения, иных объектов, связанных с обеспечением жизнедеятельности постоянного и временного населения.

В состав объектов капитального строительства, разрешенных для размещения в общественно-деловых зонах, могут включаться жилые дома, гостиницы, подземные или многоэтажные гаражи, предприятия индустрии развлечений при отсутствии ограничений на их размещение.

В общественно-деловой зоне формируется система взаимосвязанных общественных пространств (главные улицы, площади, набережные, пешеходные зоны), составляющая ядро поселкового центра.

На расчетный срок генерального плана проектом предусмотрено увеличение площади зон общественно-делового назначения на 17,8 га. Таким образом, общая площадь

46

общественно-деловых зон с учетом существующих и подлежащих реконструкции территорий составит 44,6 га.

Параметры зоны рекреационного назначения

Зона рекреационного назначения представляет собой участки территории в пределах и вне границ населённых пунктов, предназначенные для организации массового отдыха населения, туризма, занятий физической культурой и спортом, а также для улучшения экологической обстановки и включают парки, сады, местные леса, лесопарки, пляжи, водоёмы и иные объекты, используемые в рекреационных целях и формирующие систему открытых пространств населенных пунктов.

В настоящем генеральном плане в зоне рекреационного назначения выделены следующие подзоны:

* зона размещения объектов рекреации и туризма;
* зона озеленения общего пользования, в том числе размещения спортивных объектов. Озеленение общего пользования занимает свободные от транспорта территории общего пользования, в том числе пешеходные зоны, площади, улицы, скверы, бульвары, специально предназначенные для использования неограниченным кругом лиц в целях досуга, проведения массовых мероприятий, организации пешеходных потоков на территориях объектов массового посещения общественного, делового назначения. Зона размещения спортивных сооружений предполагает размещение сохраняемых существующих плоскостных спортивных объектов, а также проектируемых спортивных комплексов, площадок, стадионов, открытых бассейнов.

Параметры зоны производственной, инженерной и транспортной инфраструктур

Основной задачей данной функциональной зоны является обеспечение жизнедеятельности поселения и размещение производственных, складских, коммунальных, транспортных объектов, сооружений инженерного обеспечения, в соответствии с требованиями технических регламентов.

Проектом предусматривается компактное размещение объектов и составных частей данной функциональной зоны и расположение их вблизи основных транспортных магистралей на достаточном удалении от жилых и рекреационных территорий.

В составе зоны производственной, инженерной и транспортной инфраструктур генеральным планом выделены подзоны:

* зона производственных и коммунально-складских объектов,
* зона производственных и коммунально-складских объектов не выше V класса опасности;
* зона размещения водозаборных сооружений хозяйственно-питьевого водоснабжения;
* зона размещения локальных очистных сооружений хозяйственно-бытовой канализации;
* зона размещения линейных объектов транспортной инфраструктуры;
* зона гидротехнических сооружений и полей фильтрации
* зона размещения линейных объектов электроснабжения.

Зона коммунально-складского назначения и объектов жилищно-коммунального хозяйства предназначена для размещения коммунальных и складских объектов, объектов жилищно-коммунального хозяйства, объектов транспорта и оптовой торговли. Кроме

47

этого в данной зоне следует размещать предприятия бытового обслуживания населения (прачечные, бани и т.д.).

Зона производственных и коммунально-складских объектов предназначена для размещения производственных, складских объектов, иных объектов, обеспечивающих функционирование данных предприятий, а также для размещения коммунальных и складских объектов, объектов жилищно-коммунального хозяйства, объектов транспорта и оптовой торговли Основная направленность производственных объектов - перерабатывающая, пищевая и строительная отрасль. Кроме этого в данной зоне следует размещать предприятия бытового обслуживания населения (прачечные, бани и т.д.).

Планируемая категория вредности - II-V класс с размерами санитарно-защитных зон 500-50 м.

С целью наиболее рационального использования земель проектом предложена централизованная организация зон коммунально-складского и производственного назначения и предусмотрены территории для их размещения с учетом требований СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений».

Первоочередными мероприятиями по реализации проектных решений в данном направлении являются:

* ликвидация или перепрофилирование предприятий, расположенных в пределах селитебных и рекреационных зон, не отвечающих современным экологическим и эстетическим требованиям к качеству окружающей среды, либо увеличение санитарных разрывов за счет территории таких предприятий;
* модернизация, экологизация и автоматизация производств с целью повышения производительности без увеличения территорий, а также создание благоприятного санитарного и экологического состояния окружающей среды;
* организация санитарно-защитных зон в соответствии с требованиями соответствующих нормативных документов и регламентов.

Зона размещения линейных объектов транспортной инфраструктуры\_представляет собой совокупность территорий, предусмотренных для размещения объектов автомобильного и железнодорожного транспорта. Общая площадь указанной зоны с учетом развития сети автомобильных дорог составит 699 га.

Зона размещения объектов инженерной инфраструктуры предназначена для развития инженерного обеспечения на проектируемых территориях путем реконструкции и капитального ремонта существующих систем в сочетании с созданием современной сети инженерных коммуникаций и головных сооружений, вводимых в строй в рамках планируемого строительства и реализации инвестиционных проектов.

Зона размещения водозаборных сооружений хозяйственно-бытового водоснабжения предназначена для размещения и развития водозаборов, согласно требуемым техническим регламентам и нормам, а также создания необходимых санитарных условий эксплуатации данных объектов.

Зона размещения локальных очистных сооружений предназначена для размещения современных локальных очистных систем хозяйственно-бытовой канализации.

48

На расчетный срок предусмотрено увеличение площади земель, занимаемых зонами производственной, инженерной и транспортной инфраструктур на 226,4 га. Общая площадь данной зоны в границах поселения составит 1529,5 га.

Параметры зон специального назначения

В состав зон специального назначения могут включаться зоны, занятые кладбищами, зелёными насаждениями специального назначения, объектами размещения отходов потребления и иными объектами, размещение которых может быть обеспечено только путем выделения указанных зон и недопустимо в других территориальных зонах.

В настоящем генеральном плане выделены следующие подзоны зоны специального назначения:

* зона размещения кладбища традиционного захоронения;
* зона размещения площадки сортировки и первичной переработки ТБО;
* санитарно-защитная зона (озеленение санитарно-защитного назначения).

В границах Стародеревянковского сельского поселения расположено 6 действующих кладбищ.

На расчетный срок генеральным планом предусмотрено:

* расширение территорий кладбищ в х. Сладкий Лиман (определено обслуживание х. Трудовая Армения), в х. Борец Труда и х. Мигуты;
* закрытие существующих кладбищ в ст. Стародеревянковской, х.Большие Челбасы и х. Ударный;
* выделение территории под новые территории для кладбищ традиционного захоронения в северо-западной части ст. Стародеревянковской (для обслуживания ст. Стародеревянковской и х. Черкасский), северо-западнее х. Ударный, южнее х. Большие Челбасы (для обслуживания х. Большие Челбасы, х. Украинка и х. Шевченко).

Санитарно-защитная зона является обязательным элементом любого объекта, который является источником воздействия на среду обитания и здоровье человека. Санитарно-защитная зона утверждается в установленном порядке в соответствии с законодательством Российской Федерации при наличии санитарно-эпидемиологического заключения о соответствии санитарным нормам и правилам.

Ширина санитарно-защитной зоны устанавливается с учётом санитарной классификации, результатов расчётов ожидаемого загрязнения атмосферного воздуха и уровней физических воздействий, а для действующих предприятий - натурных исследований.

Территория санитарно-защитной зоны предназначена для:

* обеспечения снижения уровня воздействия до требуемых гигиенических нормативов по всем факторам воздействия за ее пределами;
* создания санитарно-защитного барьера между территорией объекта и территорией жилой застройки;
* организации дополнительных озелененных площадей, обеспечивающих экранирование, ассимиляцию и фильтрацию загрязнителей атмосферного воздуха и повышение комфортности микроклимата.

В данном проекте предусмотрены мероприятия по постепенному выносу на нормативное расстояние от застройки предприятий, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду. Высвободившиеся территории подлежат обязательному озеленению густокронными породами деревьев, обладающих фитонцидными свойствами.

49

При невозможности переноса объектов предлагается перепрофилирование или модернизация таких производств для обеспечения нормативных санитарно-защитных разрывов.

Генеральным планом на расчетный срок определено под зону специального назначения 111,5 га территорий.

Параметры зон сельскохозяйственного использования

Данным генеральным планом помимо прочих выделены зоны

сельскохозяйственного использования. К данной зоне относятся сельскохозяйственные угодья вне границ населенных пунктов - земли сельскохозяйственного назначения, сельскохозяйственные угодья в границах населенных пунктов - земли

сельскохозяйственного использования, а также территории садово-дачных товариществ и объектов сельскохозяйственного производства. В генеральном плане выделены подзоны:

* земли сельскохозяйственного назначения (земли категории сельскохозяйственного назначения, предусмотренные для использования как сельскохозяйственные угодья);
* зоны сельскохозяйственного использования (территории сельскохозяйственного использования в границах населенных пунктов в качестве огородов, садов, выпасов, сенокосов без размещения объектов капитального строительства)
* садово-дачные хозяйства (земли сельскохозяйственного назначения,

предназначенные для ведения гражданами садоводства на садово-дачных участках)

* зона объектов сельскохозяйственного производства (территории объектов

сельскохозяйственного производства - ферм, полевых станов, тепличных хозяйств и проч., предназначенных для осуществления сельскохозяйственной производственной

деятельности на землях сельскохозяйственного назначения или землях населенных пунктов).

Таким образом, генеральным планом на расчетный период определены территории данной функциональной зоны общей площадью 31741,2 га, земли сельхозиспользования - 138,1 га в том числе территории садово-дачных товариществ - 4,6 га; земли сельхозназначения - 31213,9 га, в том числе территории садово-дачных товариществ - 32,5 га.

При освоении территорий, выделенных генеральным планом в данную функциональную зону, при размещении, проектировании, строительстве и эксплуатации вновь строящихся, реконструируемых промышленных объектов и производств, объектов транспорта, связи, сельского хозяйства, энергетики, опытно-экспериментальных производств, объектов коммунального назначения, спорта, торговли, общественного питания и др., являющихся источниками воздействия на среду обитания и здоровье человека в обязательном порядке необходимо руководствоваться СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200- 03 " Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов. Новая редакция".

Параметры иных функциональных зон

Данным генеральным планом помимо прочих выделены такие зоны, как:

* земли лесного фонда, к которым относятся территории в установленных границах земель государственного лесного фонда, хозяйственная деятельность в границах которых осуществляется согласно Лесному законодательству РФ;

50

- зоны естественных природных ландшафтов, к которым относятся территории неизмененных ландшафтов прибрежных территорий и территорий балок, предназначенные для улучшения экологической ситуации и обеспечения дополнительных видов отдыха населения, преимущественно эпизодического, а также некоторых видов хозяйственной деятельности населения (сенокосы и др.).

Генеральным планом на расчетный срок выделено 1835,3 га территорий под зону рекреационного назначения.

Ввиду наличия большого историко-культурного потенциала данной территории после проведения соответствующих археологических и иных работ также возможна организация зон культурного притяжения (например, музейные археологические комплексы под открытым небом, демонстрационные исторические поселения, казачьи деревни и т.д.).

51

1. 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 Стародеревянковского сельского поселения Каневского района определяет главным принципом развития поселения создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

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

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

По состоянию на 2018 г. численность населения Стародеревянковского сельского поселения Каневского района составила 15845 человек.

Прогнозная численность населения Стародеревянковского сельского поселения принята в соответствии с проведенными расчетами в «Схеме градостроительного планирования с генеральными планами населенных пунктов Каневского района Краснодарского края».

Генеральным планом Стародеревянковского сельского поселения предлагается развитие всех населенных пунктов.

В целом, прогнозная численность Стародеревянковского сельского поселения на расчетный срок к 2034 году составит 19,470 тыс. человек (увеличение на 23,2% ).

Прогнозная численность населения представлена в таблице 2.1.

Таблица 2.1

Прогнозная оценка численности населения Стародеревянковского сельского поселения на расчетный срок генерального плана

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Суще ствующе е положение, тыс.чел | Проект. на расчетный срок, тыс. чел | Прирост  населения,  тыс.чел. |
| Стародеревянковское с/п | 15,805 | 19,470 | 3,665 |
| станица Стародеревянковская | 13,024 | 16,000 | 2,976 |
| хутор Большие Челбасы | 0,439 | 0,500 | 0,061 |
| хутор Борец Труда | 0,168 | 0,200 | 0,032 |
| хутор Мигуты | 0,532 | 0,700 | 0,168 |
| хутор Сладкий Лиман | 0,849 | 1,000 | 0,151 |
| хутор Трудовая Армения | 0,148 | 0,200 | 0,052 |
| хутор Ударный | 0,409 | 0,550 | 0,141 |
| хутор Украинка | 0,074 | 0,090 | 0,016 |
| хутор Черкасский | 0,110 | 0,150 | 0,040 |
| хутор Шевченко | 0,052 | 0,080 | 0,028 |

52

Демографическая ситуация сельского поселения на протяжении последних лет характеризуется некоторым уменьшением численности населения, как за счёт естественной убыли, так и за счёт механического оттока населения.

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

Характерной демографической особенностью Краснодарского края является высокий механический прирост населения. Станица Стародеревянковская также подтверждает данную тенденцию. В силу своих благоприятных природно­климатических условий, удобного транспортно-географического положения, благоприятных условий для видения бизнеса станица обладает высоким механическим приростом населения, который хоть и не перекрывает естественную убыль населения, но является фактором, стабилизирующим общую численность постоянного населения. При этом в ст. Стародеревянковская наблюдается положительное значение сальдо миграции сельского населения.

Большое влияние на демографические процессы оказывает уровень занятости населения, доходов, обеспеченности жильем и жилищные условия, экология, уровень социального обеспечения и образования.

Одной из задач при формировании мероприятий по развитию территории муниципального образования является создание условий для жизни населения до такого уровня, при котором рождаемость будет превышать смертность, а миграционная убыль перерастет в миграционный приток.

53

1. 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 Стародеревянковском сельском поселении Каневского района не были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Стародеревянковском сельском поселении Каневского района.

1. вариант - на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог и пешеходных объектов в нормативное состояние - обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров. Усовершенствование типов покрытий отдельно взятых улиц. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекта организации дорожного движения.
2. вариант - на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются в первом варианте. В добавление ожидается расширение существующей сети дорог в районах перспективной застройки других улиц.
3. вариант - на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавления ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Стародеревянковского сельского поселения Каневского района, обеспечение транспортной доступности площадок перспективной застройки и повышение качества, а также безопасности существующей дорожной сети, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

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.

54

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

55

1. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ
   1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Стародеревянковского сельского поселения сохраняется существующая система обслуживания населения общественным пассажирским транспортом, осуществляющих перевозки внутри сельского поселения в соответствии с основными маршрутами, определенными в паспортах маршрутов. В случае планирования новых маршрутов, необходимо учитывать изменения количества транспорта общего пользования.

Предусматривается развитие линий автобуса по всей магистральной уличной сети, на конечных пунктах линий общественного пассажирского транспорта организация разворотных колец, а также поэтапное обновление и модернизация основных объектов железнодорожного транспорта.

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

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

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

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

Рекомендуемая ширина новых улиц и дорог в красных линиях в соответствии со СП 42.13330.2011:

* магистральные улицы и дороги - 50 - 75 м;
* магистральные улицы - 40-80;
* улицы и дороги местного значения - 15 - 25 м.

Ширина новых улиц и дорог дана условно и может колебаться в указанных значениях. Конкретные красные линии улиц должны быть установлены путем составления поперечных профилей на дальнейших стадиях проектирования.

56

В соответствии с рекомендациями строительных норм и правил, габариты проезжих частей улично-дорожной сети приняты:

* магистральные улицы и дороги общесельского значения - 14 - 21 м;
* магистральные улицы районного значения - 7 - 14 м;
* улицы и дороги местного значения - 6 - 9 м.

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.

Для обеспечения нужд автомобильного транспорта в пределах станицы Стародеревянковская необходимо предусмотреть размещение необходимого количества СТО, площадок для отдыха на внешних транспортных направлениях.

В соответствии с требованиями СНиП 2.05.02 - 85 «Автомобильные дороги» п.10.14 число постов на дорожных СТО в зависимости от расстояния между ними и интенсивности движения рекомендуется принимать: при расстоянии 80-100 км и интенсивности 2000-4000 единиц/сутки - количество постов при одном СТО принимается равное 1-3. Размещение СТО принимается одностороннее.

На расчетный срок необходимо сохранить территорию существующего автопарка для хранения автобусов, работающих на местных и внешних маршрутах.

В соответствии с рекомендациями СНиП 2.07.01-89\* размещение 85 - 90 % парка индивидуальных средств автомототранспорта следует предусматривать на селитебных территориях, что должно решаться на следующих стадиях проектирования.

Дополнительно к существующим местам постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта нет необходимости в строительстве многоэтажных гаражей- стоянок, подземных гаражей и гаражей в комплексе со зданиями и сооружениями.

Перечень мероприятий: мероприятий не предусматривается.

* 1. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Магистральные улицы районного значения дополняют и дублируют систему сельских главных улиц. В связи с высоким уровнем автомобилизации и ожидаемым его повышением ряд магистральных улиц предназначается только для легкового автотранспорта. В целях развития транспортной сети Стародеревянковского сельского поселения Каневского района, первоочередное внимание следует уделить ремонту и поддержанию нормативного состояния путепровода через железнодорожные пути, обеспечивающего транспортную связность территорий.

В целях обеспечения требований гражданской обороны, через железнодорожные линии у путепроводов на расстоянии не ближе 50 м от них, а также на пересечениях железнодорожных линий проездами с невысокой интенсивностью движения, необходимо сохранение существующих охраняемые переезды в одном уровне. Перечень мероприятий: мероприятий не предусматривается.

* 1. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функции и этапы внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий,

57

которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки.

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

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

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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

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

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

* 1. 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

58

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

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

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

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

* системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения безопасности дорожного движения;
* контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД;
* превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов принятых регулирующими органами мер;

59

* формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

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

Таким образом, мониторинг БДД - это прогнозно-аналитическая система непрерывного сбора, обработки и исследования информации о современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулирующими органами с целью эффективного функционирования и

совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

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

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для Стародеревянковского сельского поселения Каневского района, предложение по внедрению систем мониторинга не является

60

рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети поселения.

* 1. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

61

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

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

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

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

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

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

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

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

62

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

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

В рамках разработки КСОДД для Стародеревянковского сельского поселения Каневского района предусматривается развитие линий автобуса по всей магистральной уличной сети, на конечных пунктах линий общественного пассажирского транспорта, организация разворотных колец для полного удовлетворения спроса на перевозки существующими маршрутами.

* 1. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта:

* Реконструкция автодороги г. Краснодар - г. Ейск (56,474 км в территории района);
* Реконструкция автодороги ст. Стародеревянковская - ст. Ленинградская - ст. Кисляковская (14,150 км в пределах района);
* Реконструкция автодороги ст. Стародеревянковская - ст. Новодеревянковская (38,790 км в пределах района).
  1. 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 Стародеревянковском сельском поселении Каневского района является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

* 1. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

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

63

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

В рамках разработки КСОДД для Стародеревянковского сельского поселения Каневского района предложений по дополнительному ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

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

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

В настоящее время в ст. Стародеревянковская ограничение скоростного режима до 20-40 км/ч введено в местах скопления людей.

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

* 1. 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.

64

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

* размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов
* строительство гаражей для хранения индивидуальных средств автомототранспорта в зоне многоэтажной капитальной застройки.

1. 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 станицых, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и станицы в целом.

В населенных пунктах Стародеревянковского сельского поселения Каневского района не выявлено сильных затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично­дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на недостаточном уровне.

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

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

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

Интенсивность транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов Стародеревянковского сельского поселения Каневского района требует введения новых

65

объектов светофорного регулирования. Светофорным объектом необходимо оборудовать перекрестки:

* ул. Красная с улицей Ленинградская;
* ул. Красная - ул. Мира.

1. 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.

Мероприятия по изменению режимов работы светофоров в Стародеревянковском сельском поселении Каневского района нет необходимости. Введение новых светофорных объектов планируется в связи с присутствием на территории поселения проблемных участков: перекрестки ул. Красная - ул. Ленинградская; ул. Красная - ул. Мира.

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

Анализ условий дорожного движения в Стародеревянковском сельском поселении Каневского района показал, что основным опасным фактором является не качественное состояние дорожного покрытия. Основным направлением, по снижению помех движению и факторов опасности, будет ремонт улично-дорожной сети.

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

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

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

1. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Кроме проведенных мероприятий по формированию доступной среды жизнедеятельности для инвалидов, обеспечивающих максимальную возможную интеграцию инвалидов во все сферы жизни общества необходимо предусмотреть формирования доступной среды для инвалидов по категориям:

* для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата, в том числе на кресле-коляске или с дополнительными опорами должны быть изменены параметры проходов и проездов, предельные уклоны профиля пути, качество поверхности путей

66

передвижения, оборудование сельской среды для обеспечения информацией и общественным обслуживанием, в том числе транспортным;

* для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, должны быть изменены параметры путей передвижения (расчетные габариты пешехода увеличиваются в связи с пользованием тростью), поверхность путей передвижения (с них устраняются различные препятствия), должно быть обеспечено получение необходимой звуковой и тактильной (осязательной) информации, качество освещения на улицах;
* для инвалидов с дефектами слуха, в том числе полностью глухих, должна быть обеспечена хорошо различимая визуальная информация и созданы специальные элементы сельской среды, например, таксофоны для слабослышащих.

1. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.
2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.
3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год.
4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.
5. 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.
6. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности.

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

1. Организация велосипедного движения

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

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

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

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

67

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Стародеревянковского сельского

поселения Каневского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №  п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| 1 | реконструкции существующих автодорог общего пользования, повышения их технических категорий с учетом возрастающих грузопотоков в направлении Ейского района | реконструкция | расчетный  срок |
| 2 | создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающим к ним  территориям | новое  строительство | расчетный  срок |
| 3 | Реконструкция автодороги г. Краснодар - г. Ейск (56,474 км в территории района, в границах сельского поселения) | реконструкция | расчетный  срок |
| 4 | Реконструкция автодороги ст. Стародеревянковская - ст. Ленинградская - ст. Кисляковская (14,150 км в пределах района, в границах сельского  поселения) | реконструкция | расчетный  срок |
| 5 | Реконструкция автодороги ст. Стародеревянковская - ст. Новодеревянковская (38,790 км в пределах района, в границах сельского  поселения) | реконструкция | расчетный  срок |
| 6 | Приобретение и установка дорожных знаков | строительство | расчетный  срок |
| 7 | Строительство искусственных неровностей | строительство | расчетный  срок |
| 8 | Текущий ремонт автомобильных дорог местного значения в гравийном  исполнении | реконструкция | расчетный  срок |
| 9 | Строительство и ремонт тротуаров | строительство,  ремонт | расчетный  срок |
| 10 | Нанесение дорожной разметки | реконструкция | расчетный  срок |
| 11 | Организация уличного освещения автомобильных дорог | строительство | расчетный  срок |
| 12 | Строительство автостоянок около объектов обслуживания | строительство | расчетный  срок |
| 13 | Организация остановок общественного транспорта | строительство | расчетный  срок |
| 14 | Строительство новых объектов инфраструктуры автосервиса | строительство | расчетный  срок |

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

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

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно­транспортной 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 федерального, регионального и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

68

1. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Стародеревянковского сельского поселения Каневского района предложений по размещению дополнительных специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

69

1. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИИ

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

70

1. 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.

71

Оценка требуемых объемов финансирования

Таблица 6.1

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | Годы  реализации | Объем финансирования, тыс. руб. | | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия |
| всего | в разрезе источников финансирования | | | |
| краевой  бюджет | районный  бюджет | местный  бюджет | внебюджетные  источники |
| 1 | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | 2018-2034 | 1350 | - | - | 1350 | - | инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства |
| 2 | Разработка проекта организации дорожного движения | 2018-2034 | 870 | - | - | 870 | - | разработка проекта организации дорожного движения |
| 3 | Оборудование светофорных объектов на перекрестках ул. Красная - ул. Ленинградская, ул. Красная - ул. Мира ст. Стародеревянковская | 2018-2034 | 8940 | - | 5000 | 3940 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 4 | реконструкции существующих автодорог общего пользования, повышения их технических категорий с учетом возрастающих грузопотоков в направлении Ейского района | 2018-2034 | 167924 | 10000 | 78952 | 78972 | - | Повышение доступности услуг |
| 4 | создание единой системы транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающим к ним территориям | 2018-2034 | 96800 | 30000 | 36500 | 30300 | - | Повышение доступности услуг |
| 5 | Реконструкция автодороги г. Краснодар - г. Ейск (56,474 км в территории района) | 2018-2034 | 577743 | 577743 | - | - | - | Повышение доступности услуг |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | Годы  реализации | Объем финансирования, тыс. руб. | | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия |
| всего | в разрезе источников финансирования | | | |
| краевой  бюджет | районный  бюджет | местный  бюджет | внебюджетные  источники |
| 6 | Реконструкция автодороги ст. Стародеревянковская - ст. Ленинградская - ст. Кисляковская (14,150 км в пределах района) | 2018-2034 | 128690 | 128690 | - | - | - | Повышение доступности услуг |
| 7 | Реконструкция автодороги ст. Стародеревянковская - ст. Новодеревянковская (38,790 км в пределах района) | 2018-2034 | 252192 | 252192 | - | - | - | Повышение доступности услуг |
| 8 | Приобретение и установка дорожных знаков | 2018-2034 | 684200 | - | - | 684200 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 9 | Строительство искусственных неровностей | 2018-2034 | 168740 | - | - | 168740 | - | Повышение безопасности дорожного движения |
| 10 | Текущий ремонт автомобильных дорог местного значения в гравийном исполнении | 2018-2034 | 13769 | 10000 | 769 | 3000 | - | повышение качества дорог |
| 11 | Строительство и ремонт тротуаров | 2018-2034 | 11414 | 10000 | - | 1414 | - | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 12 | Нанесение дорожной разметки | 2018-2034 | 6489,5 | - | 6000 | 489,5 | - | автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 13 | Организация уличного освещения автомобильных дорог | до 2034 | 298021 | 50000 | - | 248021 | - | Повышение безопасности |
| 14 | Строительство автостоянок около объектов обслуживания | до 2034 | 106804 | - | - | - | 106804 | создание комфортных условий для граждан |
| 15 | Организация остановок общественного транспорта | 2018-2034 | 50980 | - | - | 50980 | - | Повышение доступности услуг |
| 16 | Строительство новых объектов инфраструктуры автосервиса | 2018-2034 | 72410 | - | - | - | 72410 | Повышение доступности услуг |

73

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование мероприятия | Годы  реализации | Объем финансирования, тыс. руб. | | | | | Непосредственный результат реализации мероприятия |
| всего | в разрезе источников финансирования | | | |
| краевой  бюджет | районный  бюджет | местный  бюджет | внебюджетные  источники |
|  | ВСЕГО: |  | 2647337 |  |  |  |  |  |

74

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

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

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

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

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

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

Из статьи 22 196-ФЗ следует, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Для завершения формирования нормативно-правовой базы необходимо обеспечить принятие следующих программ на территории Стародереянковского СП:

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

Данные в Программе предложения по организации дорожного движения предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов

местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по организации дорожного движения.

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

76

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

77