Разработано:

Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»

Генеральный директор
ООО «ЭнергоАудит» _____ **С.А. Антонов**

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ АРХАНГЕЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТИХОРЕЦКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

до 2036 года

согласовано:

Администрация Архангельского сельского поселения Тихорецкого района Краснодарского края

Глава Архангельского сельского поселения Тихорецкого района _____ **Е. М. Абашкин**

2018 год

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ 4
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 5
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ....6
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ АРХАНГЕЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТИХОРЕЦКОГО РАЙОНА 11
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 11
1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД....11
1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД....17
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 21
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики...24
1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 33
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств....34
1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков....35
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием....36
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 36
1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 37
1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 39
1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 40
1.14. Существующая территориально-планировочная организация Архангельского сельского поселения.... 41
2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 44
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 46
4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ....48
4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 48
4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 48
4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 49
4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 49
4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации....50
4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 52
4.7. Применение реверсивного движения 54
4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения....54

4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков**Ошибка! Закладка не определена.**
4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 54
4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 55
4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 55
4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 56
4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 56
4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 57
4.16. Режимы работы светофорного регулирования 57
4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 57
4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 57
4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 58
4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 58
4.21. Организация велосипедного движения 58
4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 58
4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 59
4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств ..59
5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 60
6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 61
7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 64
ЗАКЛЮЧЕНИЕ 66

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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого района Краснодарского края.

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

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

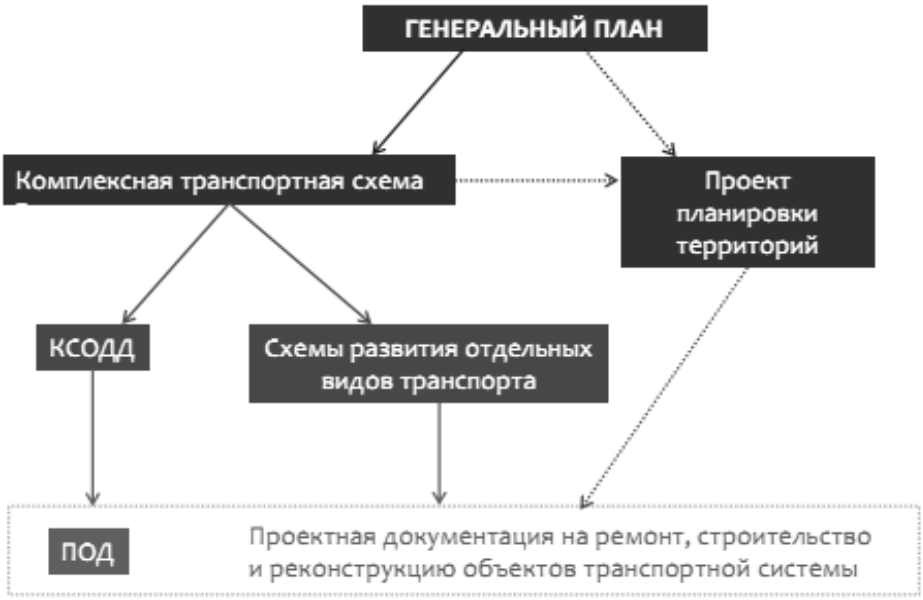
- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
- Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
- Генеральный план Архангельского сельского поселения, разработанный ООО «Бюро инженерного обеспечения территорий «Гидравлика» в 2017 году.

Схема организации дорожного движения разработана до 2036 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

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

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

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

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Общие сведения об Архангельском СП Тихорецкого района Краснодарского края

Законом Краснодарского края от 07.06.2004 № 711-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Тихорецкий район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – городского и сельских поселений – и установлении их границ» образовано в составе муниципального образования Тихорецкий район и наделено статусом сельского поселения муниципальное образование Архангельского сельское поселение.

Архангельское сельское поселение расположено в южной части Тихорецкого района. С запада поселение граничит с муниципальным образованием Выселковский район, с юга – с муниципальным образованием Кавказский район. На юго-западе поселение имеет общую границу с Отрадненским сельским поселением Тихорецкого района. С северо-западной, северо-восточной, восточной стороны Архангельское сельское поселение граничит соответственно с сельскими поселениями Тихорецкого района – Алексеевским, Юго-Северным, Хоперским.

На территории Архангельского сельского поселения расположено два населенных пункта: станица Архангельская – административный центр сельского поселения и п. Малороссийский. Населенные пункты расположены в непосредственной близости, но между ними с юга на север проходит железная дорога с ближайшей станцией в северной стороне – г. Тихорецк и на юге ближайшая станция - г. Кропоткин.

Гидрография сельского поселения представлена р. Борисовка, по которой проходит северная граница поселения и р. Челбас с ее притоками. Русло реки Челбас разрезает станицу Архангельскую с юго-востока на северо-запад, тем самым создавая естественное деление населенного пункта на районы.

Численность населения Архангельского сельского поселения по состоянию на 01.01.2018 г. составила 10,535 тыс. человек.

Территория Архангельского сельского поселения составляет 1446 га, что соответствует 7,2 % от общей площади Тихорецкого района.

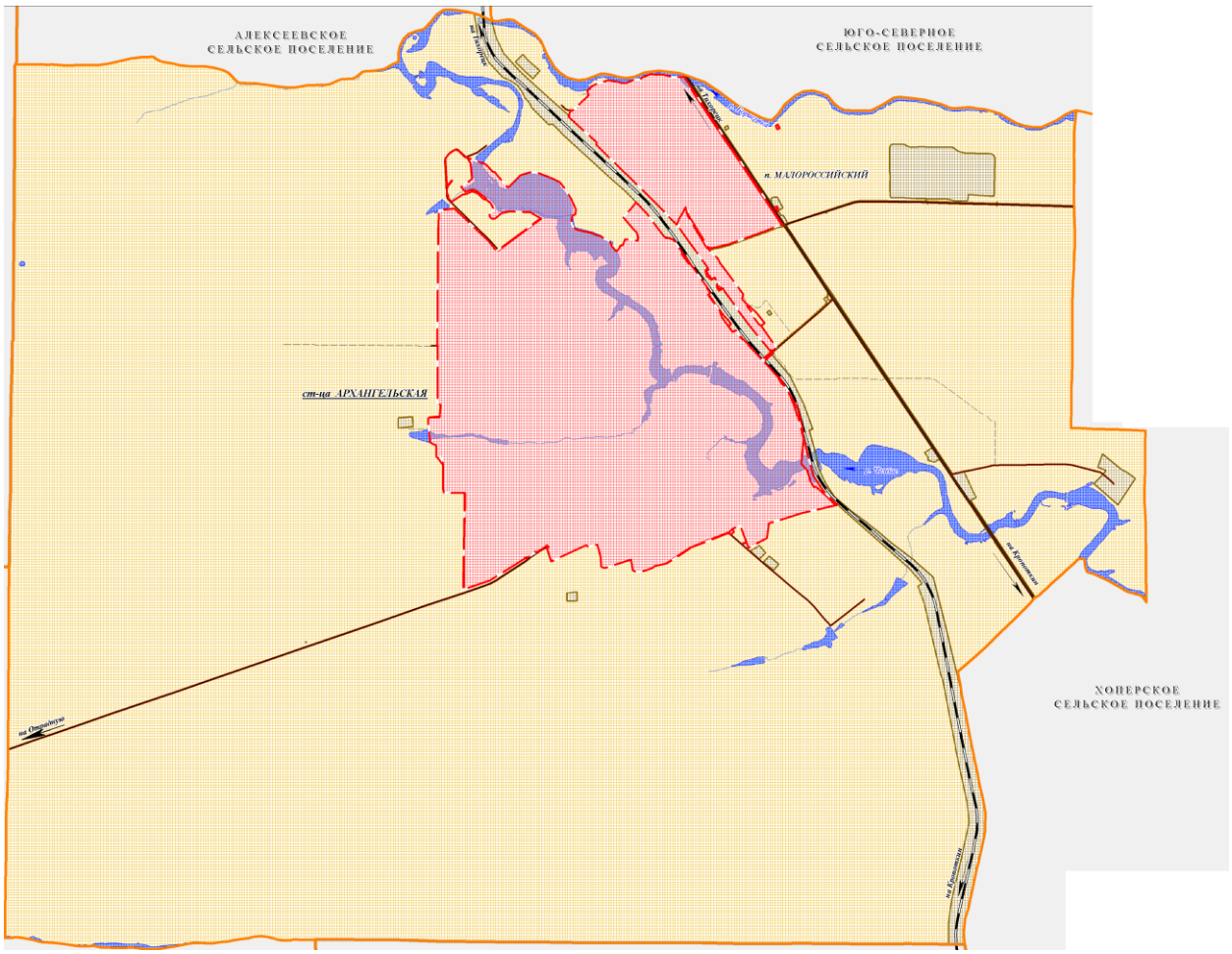


Рисунок 1.1. Схема расположения границ Архангельском СП Краснодарского края.

Таблица 1.1

Динамика численности населения

год	Численность населения, чел.
2014	10375
2015	10440
2016	10452
2017	10435
2018	10535

Экономическая сфера

Количество зарегистрированных на территории поселения предприятий - 35, в том числе, по основным видам деятельности: сельское хозяйство - 3, перерабатывающие предприятия – 4, розничная торговля и общественное питание - 27, прочие - 1.

ст-ца Архангельская

На территории станицы по заготовке и хранению зерна специализируется предприятие ОАО «Малороссийский элеватор» (ул. Садовая, 1). В 2017 г. элеватор принял на хранение 70 тыс. тонн зерна, а в 2018 г. – 80 тыс. тонн зерна. Число работников на предприятии - 63 человека.

К категории малых предприятий относится ООО «Селянка». Вид экономической деятельности предприятия - производство хлебобулочных изделий и растительного масла (ул. Первомайская, 71).

Выпускаемая продукция - хлеб, масло растительное. За 2017 г. объем выпущенной продукции составил: хлеба - 168,3 тонн, растительного масла – 2586 т. Численность работающих - 12 человек.

На территории станицы расположено предприятие ЗАО ИПС «Зори Кавказа», на птицеводческой станции которой ведется инкубация и выращивание молодняка птицы (ул. Калинина, 145). Численность работающих на предприятии - 21 человек.

Одним из крупнейших предприятий Архангельского сельского поселения является: ЗАО «Сахарный комбинат Тихорецкий» (пос. Малороссийский, ул. Мичурина, 1). Комбинат имеет численность работников 500 человек. В 2017 году предприятие увеличило производственную мощность, переработано 693 тыс. тонн, производство сахара, что значительно превышает показатели прошлых лет. С приходом АО фирмы «Агрокомплекс» им Н.И.Ткачева комбинат изменился в лучшую сторону, прошла серьезная реконструкция, только во время подготовки к сезону в 2017 году на переоснащение выделено порядка 170 миллионов. За 2017 год было получено 95 897 тонн сахарного песка.

На территории населенного пункта по ул. Фрунзе, 15 действует молокоприемный пункт ООО "Меркурий" для приема и закупки молока у населения.

На территории Архангельского сельского поселения имеются 3 сельскохозяйственных предприятия - это предприятия: ООО «Интеграл-Агро», ООО «Заречье» (зарегистрировано на территории Хоперского сельского поселения), ООО «Тихорецкагроинвест».

Основной вид деятельности ООО "ИНТЕГРАЛ-АГРО" – животноводство и растениеводство. В этом году ООО "ИНТЕГРАЛ-АГРО" продолжило увеличение КРС, на 2018 год численность КРС составляет – 1200 голов, из них 500 голов - молочное стадо, которое в день дает 12 тонн молока. За 2017 год предприятием было получено 6505 тонн озимой пшеницы, 1362 тонн озимого ячменя, 13379 тонн сахарной свеклы, 970 тонн кукурузы, 331 тонн подсолнечника. Урожайность озимой пшеницы в 2018 году составила - 82,7 ц/га, озимого ячменя - 75,0 ц/га. Численность работников – 48 человек.

ООО «Заречье» на территории Архангельского сельского поселения имеет 1360 га земель сельскохозяйственного назначения. Основной вид деятельности предприятия - семеноводство и растениеводство. Семенной центр ООО «Заречье» под руководством Киященко В.А. совместно с компанией «Bayer» производит семена озимой пшеницы, ячменя и сои. Совместный протравочный центр позволит обрабатывать до 5 тысяч тонн высококачественного семенного материала в сезон. Урожайность озимой пшеницы в 2018 году составила - 77,3 ц/га, озимого ячменя - 80,7 ц/га. Численность работающих - 45 человек.

Сельскохозяйственным предприятием, зарегистрированным на территории поселка Малороссийского, является ООО «Тихорецкагроинвест» (ул. Мичурина, 1). Основной вид деятельности - растениеводство. Выпускаемая продукция - озимая пшеница, озимый ячмень, кукуруза, подсолнечник, сахарная свекла. В 2018 г. урожайность озимой пшеницы составила - 69,7 ц/га, что позволило получить 5 300 тонн.

Услуги населению в сфере ЖКХ оказывает предприятие МУП «ЖКХ Архангельского с.п.» (ул. Калинина, 147). Численность работающих - 17 человек.

На территории Архангельского поселения в малых формах хозяйствования зарегистрировано 36 крестьянско-фермерских хозяйств, 389 личных подсобных хозяйств.

За границей населенного пункта на территории Архангельского сельского поселения расположены следующие производственные объекты:

– База крестьянско-фермерского хозяйства;

– 3 полевых стана.

В черте населенного пункта на территории Архангельского сельского поселения расположены:

– Производственные помещения ЗАО «Сахарный комбинат тихорецкий»;

– Производственные помещения ОАО «Малороссийский элеватор»;

– Инкубаторная станция.

Площадь земель промышленности на территории муниципального образования составляет 2,65 га, земель сельскохозяйственного назначения – 11 536,38 га, земель сельскохозяйственного использования в границе населенного пункта – 13,56 га.

Климат

Климатическая характеристика сельского поселения составлена по материалам метеорологической станции II-го разряда г. Тихорецк, климатическому справочнику по Краснодарскому краю, выпуск 13 и СП 131.13330.2011 (СНиП 23-01-99*).

Рассматриваемая территория находится в IIIБ климатическом районе, для которого характерен умеренно-континентальный климат с жарким летом и прохладной зимой с небольшим снежным покровом и небольшими отрицательными температурами. Для характеристики температурного режима ниже приводится средне-годовое, максимальное и минимальное значение температуры воздуха в ^{0}С, согласно СП 131.13330.2011:

Таблица 1.2

Среднегодовые значения температуры воздуха

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год
-3,8	-3,0	2,4	10,0	16,6	20,2	23,2	22,6	17,0	10,6	4,0	-1,2	9,9

Наиболее холодным месяцем в году является январь, со средне-месячной температурой -3,8^{0}С, наиболее теплым – июль, со среднемесячной температурой +23,2^{0}С.

Вегетационный период в среднем продолжается 6-7 месяцев. Среднегодовая температура воздуха составляет 10,3^{0}С.

Абсолютный минимум и максимум температуры воздуха приведен в таблице 1.3.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Год
Абс. мин. температуры в ^{0}С	-30	-34	-22	-11	-2	4	9	6	-6	-10	-27	-32	-34
Абс. мак. температуры в ^{0}С	18	20	33	33	35	38	40	42	38	36	28	18	42

Амплитуда колебания температуры воздуха составляет 75^{0}С.

Средние даты наступления первых заморозков приходятся на III-ю декаду октября, средние даты последних заморозков приходятся на середину апреля.

Средняя продолжительность безморозного периода 192 дня.

Первые заморозки на поверхности почвы наблюдаются в начале октября, последние – в конце апреля.

Средняя глубина промерзания почвы 31 см, наименьшая 14 см, наибольшая 69,6 см. Устойчивое промерзание почвы начинается к концу ноября, полное оттаивание заканчивается в начале марта.

Средняя температура наиболее холодной 5-дневки (-22^{0}С).

Продолжительность отопительного периода 162 дня, средняя температура отопительного периода 0,2^{0}С . Зимняя вентиляционная (-7^{0}С).

Солнечная радиация является одним из основных климатообразующих факторов. Годовой приход прямой солнечной радиации составляет 126 ккад/см^2. Годовые суммы рассеянной радиации при безоблачном небе составляют 28-37 ккал/см^2. Годовой приход суммарной радиации при реальных условиях облачности составляет около 111 ккал/см^2. При этом вклад рассеянной радиация составляет 45%. Это говорит о том, что почти на всей рассматриваемой территории преобладает сравнительно малооблачная погода. Это подтверждается и годовым количеством часов солнечного сияния – 2146 час. Число дней без солнца – 61 за год.

Отрицательные температуры воздуха в зимний период и жаркое лето требуют необходимую теплозащиту зданий и сооружений в холодный период и защиту от излишнего перегрева в теплый период.

В комплексе градостроительных мероприятий необходимо предусмотреть ветровую защиту зданий, путей сообщения и др. сооружений от восточных и северо-восточных ветров, которые особенно опасны в зимний период – приводят к снежным заносам путей сообщения.

В целом климатические условия Архангельского сельского поселения благоприятны для проживания.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ АРХАНГЕЛЬСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТИХОРЕЦКОГО РАЙОНА

Автодорожная сеть Архангельского сельского поселения состоит из автодорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения, которые имеют асфальтобетонное, гравийное и грунтовое покрытие проезжей части. Восточнее станицы Архангельская с северо-запада на юго-восток проходит автомобильная дорога федерального значения М29 «Кавказ». Так же на территории поселения располагаются автомобильная дорога регионального значения «ст-ца Архангельская – ст-ца Нововладимировская» и автомобильная дорога межмуниципального значения «Подъезд к станице Еремизино-Борисовской».

В западной части поселения проходит участок Северо-Кавказской железнодорожной магистрали «Ростов - Минеральные Воды – Баку», которая обеспечивает основные железнодорожные связи Европейской части России с Каспийским побережьем Кавказа. В станице Архангельская расположено основное эксплуатационное предприятие железнодорожного транспорта, имеющее путевое развитие, устройства и сооружения для организации перевозок пассажиров и грузов - железнодорожная станция «Малороссийская». Немного севернее станции находится остановочный пункт 1519 км, а у южной границы поселения - остановочный пункт Бекешевский.

На сегодняшний день, поселение в целом имеет достаточную обеспеченность внешними транспортными связями.

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

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

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

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

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

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

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

1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории Архангельского сельского поселения

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 «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией

дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

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

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

а) федеральный уровень:

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

б) региональный уровень:

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

в) местный уровень:

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

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

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

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

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

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

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

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

1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории Архангельского сельского поселения

К основным параметрам дорожного движения относятся параметры дорожного движения, характеризующие среднюю скорость передвижения транспортных средств по дорогам, потерю времени (задержку) в передвижении транспортных средств или

пешеходов, среднее количество транспортных средств в движении, приходящиеся на один километр полосы для движения (плотность движения).

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

1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

Уставом Архангельского сельского поселения Тихорецкого района, принятым решением Совета Архангельского сельского поселения Тихорецкого района от 24 марта 2016 года № 102, 26 мая 2017 года № 171, 31 мая 2018 года № 223) к вопросам местного значения поселения относятся осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения и обеспечение безопасности дорожного движения на них, включая создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля за сохранностью автомобильных дорог местного значения в границах населенных пунктов поселения; принятие мер к обустройству дорог поселения предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов; организация работы объектов сервиса в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности; представление информации участникам дорожного движения о наличии объектов сервиса и расположении ближайших медицинских организаций, организаций связи, а равно

информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог; определение размера вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами при движении по автомобильным дорогам местного значения; иные полномочия, предусмотренные законодательством.

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» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Архангельского сельского поселения Тихорецкого района фактически решают орган местного самоуправления Архангельского сельского поселения Тихорецкого района.

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

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

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

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

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

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

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

В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством

установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого района, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения населения по актуальным вопросам, касающимся развития населенного пункта. 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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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 муниципального

образования Тихорецкий район, главы Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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.

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

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

1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования

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

- генеральный план поселения; муниципального района;
- схема территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования Архангельского сельского поселения устанавливают границу Архангельского сельского поселения, 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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого района

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

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Архангельского 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 поселка, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории.

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

Таблица 1.4

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Архангельского сельского поселения Тихорецкого района

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
1	Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью 10,5 км, VI категории (на 1 очередь – 3 км))	строительство	расчетный срок
2	Строительство СТО мощностью 2 поста для обслуживания преимущественно транзитного транспорта	строительство	расчетный срок
3	Размещение дополнительных автобусных остановок в количестве 1 штук в ст. Архангельская	строительство	расчетный срок

1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП)

Мероприятия по планировке территории Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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».

1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории

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

- проект планировки территории;
- проект межевания территории.

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

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

1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2036 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р).

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

Цели Транспортной стратегии:

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

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению

уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

На уровне Архангельского сельского поселения Тихорецкого района действуют:

- разработанная программа Комплексного развития социальной инфраструктуры Архангельского сельского поселения Тихорецкого района Краснодарского края на 2016-2026 годы;
- разработанная Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Архангельского сельского поселения Тихорецкого района на период с 2016-2026 годы.

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

Общая протяженность дорожной сети общего пользования в границах Архангельского сельского поселения Тихорецкого района составляет 92 115,2 м. Из них 5 096 м – дороги регионального и межмуниципального значения, 2 530 м – ведомственные автомобильные дороги. Дороги местного значения составляют 84 489,2 м., из них: 22 571 м с асфальтно-бетонным покрытием, 39 134,2 м с гравийным покрытием, 22 734 м с грунтовым покрытием.

«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.

«Проезжая часть» — элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

«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.

«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 Архангельского сельского поселения являются проезжая часть, обочина, тротуар. Дороги в асфальтобетонном исполнении оборудованы разделительными полосами. В населенных пунктах организовано одноярусное пересечение проезжих частей и пешеходных переходов.

Перечень автомобильных дорог представлен в таблице 1.5.

Таблица 1.5

Перечень автомобильных дорог местного значения, расположенных в Архангельском сельском поселении Тихорецкого района включенных в реестр муниципальной собственности Архангельского сельского поселения Тихорецкого района для исполнения вопросов местного значения

№ п/п	Наименование улиц	Протяженность, м.	в т.ч. с покрытием			Ширина проезжей части в асф.исп., м	Ширина зем. Полотна в асф.исп., м
			асфальтно-бетонным	гравийным	грунтовым		
1	Прямая	1650	1650			6,0	10,0
2	Выгонная	475		475			
3	Партизанская	3381	2978	334	69	6,0	10,0
4	Буденного	1614	854	601	159	4,0	
5	Пер. Зеленый	303		303			
6	Аульская	1762		488	1274		
7	Халтурина	1872		841	1031		
8	Советская	4582	1547	2543	492	6,0	10,0
9	Красная	3569,2		2824	746		
10	Пер. Красный	225		225			
11	Пер. Рабочкомовский	507			507		
12	Кирова	1859	1262	597		6,0	10,0
13	Красноармейская	2237		2124	113	6,0	10,0
14	Комсомольская	2610		1879	731	6,0	10,0
15	Пер. Комсомольский	200	200			3,5	
16	Пролетарская	1165	329		836	6,0	8,0
17	Веселая	1230		500	730		
18	Макарова	2759		2159	600		
19	Станичная	596		596			
20	Северная	510			510		
21	Виноградского	742		742			
22	Степная	1237	1237			6,0	10,0
23	Тихорецкая	643		443	200		
24	Безрукова	362			362		
25	Московская	691		136	555		
26	Поветкина	1251		1251			
27	Поташная	339			339		
28	Пискохи	2146	1598	548		6,0	10,0
29	Садовая	1653	365	623	665	4,0	6,0
30	Пер. Кустарный	247		247			
31	К-Маркса	1211		260	951		
32	Первомайская	720	78	642			
33	Ленина	1421	1421			6,0	10,0
34	Набережная	1195		850	345		
35	Пушкина	1025		1025			
36	Кубанская	1204		689	515		
37	Калинина	1579	1579			6,0	10,0
38	Киселева	936		936			
39	Восточная	380		380			
40	Южная	3150		1967	1183		
41	Пионерская	511		511			
42	Фрунзе	1425	203	1222			
43	Ворошилова	1152		417	735		
44	Пер. Ворошилова	386			386		
45	Гагарина	885		885		6,0	10,0
46	Пер. Гагарина	185		185			
47	Отрадная	1160		381	779		
48	Короткая	644			644		
49	Пер. Средний	985		485	500		
50	Пер. Калинина	368			368		
51	Курявого	356		356			
52	Мира	1534	747	50	737	6,0	10,0
53	Майская	1362		937	375		
54	Юбилейная	299		299			

55	Полевая	164		164			
56	Спортивная	1337	Брусчатка 310	417	610		
57	Школьная	1555	737	502	316	6,0	10,0
58	Мичурина	1794	1022	324	448	6,0	10,0
59	Первомайская	384	384				
60	Жлобы	3556	1699	1857			
61	Молодежная	478		478			
62	Гражданская	312		175	137		
63	Зеленая	314	314				
64	Пер. Южный	946	946			6,0	10,0
65	Пер. Кочубея	376	376			6,0	10,0
66	Пер. Котельный	247	247			6,0	10,0
67	Пер. Речной	190	190				
68	Проезд от ул. Макарова №165 до ул. Красной	401			401		
69	Проезд от ул. Макарова №29 до ул. Красной (Карасев мост)	285			285		
70	Проезд от ул. Макарова №38до ул. Партизанской	340			340		
71	Проезд от Поташной№45 до ул. Садовой	134			134		
72	Проезд от ул. Пискохи№51 до ул. Полевой	142	142				
73	Проезд от ул. Пискохи№1 до пер.Южный	234		234			
74	Проезд от ул. Калинина №143-А до ул. Киселева	189		189			
75	Проезд от ул. Киселева до ул. Калинина№147(райо н ЖКХ)	156	156				
76	Проезд от ул. Фрунзе№61 до ул. Южной	200		200			
77	Проезд от ул. Отрадной до ул. Красной (район водозабора)	642			642		
78	Проезд Молодежный от ул. Полевой до ул. Мичурина	489		489			
79	Проезд от ул. Жлоба до ул. Зеленой	257		257			
80	Проезд от ул. Киселева №35 до ул. Южной	402			402		
81	Проезд от ул. Поветкина №29 до ул.К.Маркса (Зона отдыха)	589			589		
82	Проезд от ул.К.Маркса№34 до ул. Пушкина	224			224		

83	Проезд от ул. Курявого №12 до ул. Пушкина	108			108		
84	Проезд от ул. Буденного до ул. Макарова	1029		1029			
85	Проезд от ул. Партизанской до ул. Советской	271			271		
86	Проезд от ул. Комсомольской№24 до ул. Красной	254			254		
	ИТОГО	84489,2	22571	39134.2	22734		

Участки автомобильной дороги регионального значения, проходящей через Архангельское сельское поселение Тихорецкого района представлены в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Участки автомобильной дороги регионального значения, проходящей через Архангельское сельское поселение Тихорецкого района представлены в таблице

№ п/п	Наименование улиц	Протяженность, м.	в т.ч. с покрытием			Ширина проезжей части в асф.исп., м	Ширина зем. Полотна в асф.исп., м
			асфальтно-бетонным	гравийным	грунтовым		
1	Калинина	1249	1249			6,0	10,0
2	Гагарина	256	256			6,0	10,0
3	Кирова	754	754			6,0	10,0
4	Красноармейская	832	832			6,0	10,0
5	Комсомольская	266	266			6,0	10,0
6	Садовая	751	751			6,0	10,0
7	Первомайская	621	621			6,0	10,0
8	Ленина	367	367			6,0	10,0

Показатели уличной сети Архангельского сельского поселения Тихорецкого района, характеризующие состояние дорожного движения, указаны в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Показатели уличной сети Архангельского сельского поселения

КАТЕГОРИЯ ДОРОГ И УЛИЦ	РАСЧЕТНАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, КМ/Ч	ШИРИНА В КРАСНЫХ ЛИНИЯХ, М	ШИРИНА ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ, М	ЧИСЛО ПОЛОС ДВИЖЕ-НИЯ	НАИМЕНЬ-ШИЙ РАДИУС КРИВЫХ В ПЛАНЕ, М	НАИБОЛЬ-ШИЙ ПРО-ДОЛЬНЫЙ УКЛОН, ‰	ШИРИНА ПЕШЕХОДНОЙ ЧАСТИ ТРОТУАРА, М
Магистральные дороги:							
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.

На территории Архангельского СП имеются следующие транспортные сооружения:

- железнодорожный мост;
- 3 автодорожных моста в центральной части ст. Архангельская;
- 19 автобусных остановок;
- путепровод над железной дорогой;
- станция технического обслуживания на 6 постов;
- дорожное ремонтно-строительное управление (ДРСУ);
- 3 автозаправочные станции (АЗС);
- автогазозаправочная станция (АЗГС) на 2 газораздаточные колонки;
- гаражи общей вместимостью 37 машино-мест;
- гаражи для хранения автотранспорта на 150 машино-мест в п. Малороссийский у северной границы поселка.

Транспортно-эксплуатационные характеристики:

На территории Архангельского сельского поселения Тихорецкого района размещено дорожное ремонтно-строительное управление (далее по тексту –ДРСУ), которое обслуживает автомобильные дороги федерального значения

Данная дорожная служба, регулярно проводит работы по ремонту федеральных дорог, очистки от снега, обработки дорог противо-гололедными материалами, сбором мусора с обочин дорог, ремонтом и содержанием остановочных пунктов.

На основе анализа фактической ситуации, принята следующая классификация улиц Архангельского сельского поселения Тихорецкого района в таблице 1.8.

Таблица 1.8

Классификация улиц

Категория сельских улиц и дорог	**Наименование улицы**	**Протяженность, км**	**Площадь покрытия, кв.м**	**Тип покрытия**
Главная улица	Садовая (краевая дорога)	0,751	4,506	а/б
	Красноармейская(краевая дорога)	0,832	4,992	а/б
	Комсомольская(краевая дорога)	0,266	1,596	а/б
	Ленина (краевая дорога) (местного значения)	0,367 1,184	2,202 7,104	а/б а/б
	Первомайская (краевая дорога)	0,621	3,726	а/б
	Гагарина (краевая дорога)	0,256	1,536	а/б
	Калинина (краевая дорога) (местного значения)	1,249 1,179	7.494 7.074	а/б а/б
	Кирова (краевая дорога) (местного значения)	0,754 1,262	4.524 7.572	а/б а/б
	Партизанская	1,979	11,874	а/б
	Степная	1,237	7,422	а/б
	Советская	1,547	9,282	а/б
Главная улица	Первомайская пос. Малороссийский	0,384	2,304	а/б
Основная улица в жилой застройке	Прямая	1,650	9,900	а/б
	Выгонная	0,475	1,900	гравийная
	Партизанская	0,334 0,069	1,336 0,276	Гравийн грунт
	Буденного	0,854 0,601 0,159	5,124 2,404 0,636	а/б гравийн
	Пер. Зеленый	0,303	1,212	гравийная
	Аульская	0,488 1,274	1,952 5,0960	Гравийн грунт
	Халтурина	0,841 1,031	3,3640 4,1240	Гравийн грунт
	Советская	2,543 0,492	10,1720 1,9680	Гравийн грунт
	Красная	2,824 0,746	11,2960 2,9840	гравийная
	Пер. Красный	0,225	0,900	гравийная
	Пер. Рабочкомовский	0,507	2,028	грунтов
	Кирова	0,597	2,388	гравийная

	Красноармейская	2,237	8,948	гравийная
	Комсомольская	1,879 0,731	7,516 2,924	Гравийн грунт
	Пер. Комсомольский	0,200	0,800	гравийная
	Пролетарская	0,329 0,836	1,316 3,344	а/б грунт
	Веселая	0,500 0,730	2,0 2,920	Гравийн грунт
	Макарова	2,159 0,600	8,6360 2,400	Гравийн грунт
	Станичная	0,596	2,384	гравийная
	Северная	0,510	2,040	грунт
	Виноградского	0,742	2968	гравийная
	Тихорецкая	0,442 0,200	1,768 0,800	Гравийн грунт
	Безрукова	0,362	1,448	грунт
	Московская	0,691	2,764	грунт
	Поветкина	1,251	5,004	гравийная
	Поташная	0,399	1,596	грунтовая
	Пискохи	1,598 0,548	9,588 2,192	а/б гравийная
	Садовая	0,365 0,623 0,665	2190 2,4920 2,6600	а/б гравийн грунт
	Пер. Кустарный	0,247	0,988	Гравийн
	К-Маркса	0,260 0,951	1,040 3,8040	Гравийн грунт
	Первомайская	0,642 0,078	2568 0,4680	Гравийн а/б
	Набережная	0,850 0,345	3,400 1,380	гравийн. Грунтов.
	Пушкина	1,025	4100	гравийная
	Кубанская	0,689 0,515	2,7560 2,06	Гравийн грунт
	Калинина	0,400	2400	а/б
	Киселева	0,936	3,744	гравийная
	Восточная	0,380	1,520	гравийная
	Южная	1,967 1,183	7,8680 4,7320	гравийн грунт
	Пионерская	0,511	2,044	гравийная
	Фрунзе	0.203 1,222	1,218 4,888	а/б гравийная
	Ворошилова	0,417 0,735	1,6680 2,9400	Гравийн грунт
	Пер. Ворошилова	0,386	1544	грунт
	Гагарина	0,885	3,540	гравийная
	Пер. Гагарина	0,185	0,740	гравийная
	Отрадная	0,381 0,779	1,5240 3,1160	Гравийн грунт
	Короткая	0,644	2,5760	Грунт.
	Пер. Средний	0,485 0,500	1,940 2,000	Гравийн грунт
	Пер. Калинина	0,368	1,472	грунт
	Курявого	0,356	1,424	гравийная
	Мира	0,747 0,050 0,737	4,482 0,200 2,9480	а/б гравийн грунт
	Майская	0,937	3,7480	Гравийн

		0,375	1,500	грунт
	Юбилейная	0,299	1,196	гравийная
	Полевая	0,164	0,656	гравийная
	Спортивная	0,310 0,417 0,610	1,24 1,668 2,4400	брусчатк гравийн грунт
	Школьная	0,737 0,502 0,316	4,422 2,0080 1,2640	а/б гравийн грунт
	Мичурина	1,022 0,342 0,448	6,132 1,2960 1,7920	а/б гравийн грунт
Основная улица в жилой застройке	Жлобы	1,699 1,857	10,194 7,428	а/б гравийная
	Молодежная	0,478	1,912	гравийная
	Гражданская	0,175 0,137	0,7000 0,5480	Гравийн грунт
	Зеленая	0,314	1,8840	а/б
	Пер. Южный	0,946	5,676	а/б
	Пер. Кочубея	0,376	2,256	а/б
	Пер. Котельный	0,237	1,422	а/б
	Пер. Речной	0,190	1,1400	а/б
Второстепенная улица в жилой застройке	Проезд от ул. Макарова №165 до ул. Красной	0,401	604	гравийная
	Проезд от ул. Комсомольской№24 до ул. Красной	0,254	1016	грунтов
	Проезд от ул. Макарова №38до ул. Партизанской	0,340	1360	грунтов
	Проезд от Поташной№45 до ул. Садовой	0,134	536	грунтов
	Проезд от ул. Пискохи№51 до ул. Полевой	0,142	852	а/б
	Проезд от ул. Пискохи№1 до пер.Южный	0,234	936	гравийная
	Проезд от ул. Калинина№143-А до ул. Киселева	0,189	756	гравийная
	Проезд от ул. Киселева до ул. Калинина№147(район ЖКХ)	0,156	935	а/б
	Проезд от ул. Фрунзе№61 до ул. Южной	0,200	800	гравийная
	Проезд от ул. Отрадной до ул. Красной (район водозабора)	0,642	2568	грунтов
	Проезд Молодежный от ул. Полевой до ул. Мичурина	0,489	1956	гравийная
	Проезд от ул. Жлоба до ул. Зеленой	0,257	1028	гравийная
	Проезд от ул. Киселева №35 до ул. Южной	0,402	1608	грунтов
	Проезд от ул. Поветкина №29 до ул.К.Маркса (Зона отдыха)	0,589	2356	гравийная
	Проезд от ул.К.Маркса№34 до ул. Пушкина	0,224	896	грунтов
	Проезд от ул. Курявого №12 до ул. Пушкина	0,108	408	гравийная
	Проезд от ул. Буденного до ул. Макарова	1,029	4116	гравийная
	Проезд от ул. Партизанской до ул. Советской	0,271	1084	гравийная
	Проезд от ул. Макарова №29 до ул. Красной (Карасев мост)	0,285	1140	грунтовая

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

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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого района представлены в таблице 1.9.

Таблица 1.9

Виды транспорта

Вид транспорта	Описание
Железнодорожный транспорт	Между населенными пунктами Архангельского сельского поселения проходит железнодорожная магистраль Тихорецк-Кропоткин. В ст.Архангельской находится железнодорожная станция «Малороссийская»
Водный транспорт	Водный транспорт не используется
Воздушный транспорт	Воздушные перевозки не осуществляются. Для воздушных перелетов население пользуется аэропортом г. Краснодар, расположенном в 152 км от сельского поселения
Автомобильный транспорт	Передвижение на территории Архангельского сельского поселения осуществляется с использованием личным и общественным транспортом.

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

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

В настоящее время уровень автомобилизации составляет 300 автомобилей на 1000 жителей (3196 единиц).

В малоэтажной жилой застройке в ст-це Архангельская проживает около 90 человек, в поселке Малороссийский – 740 человек, учитывая текущий уровень обеспеченности населения индивидуальными автомобилями необходимая вместимость гаражей составляет порядка 25 машино-мест в ст-це Архангельская и 200 в п. Малороссийский. Для размещения автотранспорта жителей малоэтажной застройки в п. Малороссийский необходимо дополнительно разместить гаражи вместимостью порядка 50 машино-мест.

Хранение индивидуального транспорта жителями индивидуальной жилой застройки осуществляется на приусадебных участках.

Передвижение на территории Архангельского сельского поселения осуществляется с использованием личным и общественным транспортом. На территории поселения расположены 19 автобусных остановок. Также со ст. Архангельской ходит автобус в г. Тихорецк по федеральной дороги Р-217. В Архангельском сельском поселении также имеются проходящие рейсы, в направлении г. Тихорецк- ст. Еремизино-Борисовская - 1 раз в день; г. Тихорецк – ст. Отрадная - 1 раз в день; г.Тихорецк – ст. Хоперская -1 раз в день.

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

В таблице 1.10 представлена динамика количества перевезенных пассажиров за 2011-2018 годы.

Таблица 1.10

Динамика количества перевезенных пассажиров за 2011-2018 годы

Наименование показателя	**2011 год**	**2012 год**	**2013 год**	**2014 год**	**2015 год**	**2016 год**	**2017 год**	**2018 год**
Количество перевезенных пассажиров, тысяч человек	1263	1287	1288	1350	1378	1400	1530	1619

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

Для комфортного обслуживание и эксплуатации автотранспорта в Архангельском сельском поселении организованы объекты придорожного сервиса. Перечень представлен в таблице 1.11.

Таблица 1.11

Перечень зданий и сооружений объектов придорожного сервиса

Наименование сооружения	**Местоположение**
Нефтяная компания Роснефть	ст. Архангельская, ФАД Кавказ 58км+600м
АЗС№9 «Транспорт»	Трасса Павловская -Махачкала 58 км +400м
АГНС	Тр. Ростов – Махачкала 161км+750м
АЗС№216 «Транспорт»	Трасса Павловская -Махачкала 62 км +100м
СТО ИП Мотырин А.Н.	ст. Архангельская, ул. Гагарина,7-а
СТО ИП Суворов В.Б.	ст. Архангельская, ул. Садовая, 56
СТО ИП Курской В.Н.	Трасса Павловская -Махачкала 58 км
СТО Шиномонтаж	Трасса Павловская -Махачкала 58 км
СТО ИП Тонких С.В.	ст. Архангельская, ул. Кирова,63
СТО ИП Чепурных В.Н.	ст. Архангельская, ул. Гагарина,40-а

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

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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 Архангельском сельском поселении Тихорецкого 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. Пешеходное и велосипедное движение, происходит в центральной части населенных пунктов по тротуарам, в остальной части населенных пунктов в основном по проезжим частям улиц, и частично по пешеходным дорожкам (тротуарам).

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

Параметры дорожного движения

Для хранения и обслуживания подвижного состава массового пассажирского транспорта, грузового и легкового автотранспорта на территории сельского поселения имеются достаточное число мест хранения автотранспорта. В дополнение к существующим на территориях перспективной застройки, реконструкции зон среднеэтажной и малоэтажной застройки необходимо предусматривать территории размещения одноуровневых паркингов, располагаемых вне пределов жилой застройки, примыкающих к улично-дорожной сети.

В станице Архангельская расположены места постоянного хранения индивидуальных средств автомототранспорта. Размещение этих мест хранения предусмотрено преимущественно на селитебных территориях или вблизи них с соблюдением нормативного радиуса пешеходной доступности.

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

1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Для передвижения пешеходов в Архангельском сельском поселении расположены тротуары:

- ст. Архангельская - ул. Кирова, ул. Калинина, ул. Первомайская, ул. Советская, ул. Садовая и ул. Карла Маркса, ул.Фрунзе, ул.Ворошилова;
- п. Малороссийский – ул. Школьная, ул. Мира и ул. Мичурина.

В соответствии с проектом организации дорожного движения необходимо строительство тротуаров в ст. Архангельская по ул. Степная, ул. Ленина, ул. Партизанская, ул. Пискохи, ул. Фрунзе и ул. Калинина, ул.Комсомольская.

В Архангельском сельском поселении осуществляется велосипедное движение в местах общего пользования в неорганизованном порядке. Строительство велосипедных дорожек в Архангельском сельском поселении не планируется.

Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют 5,6% от общего количество автомобилей в поселении.

Коммунальные службы Архангельского сельского поселения имеют свои транспортные средства.

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

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

Дорожная сеть Архангельского 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 Архангельского сельского поселения у детских и общеобразовательных учреждений (ул.Ленина, ул.Первомайская в ст.Архангельской и ул.Школьная в пос.Малороссийском) на нерегулируемых пешеходных переходах установлены и работают светофоры марки Т-7.

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

1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации 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 «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 «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

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

Дорожные знаки, дорожная разметка на территории Архангельского сельского поселения ежегодно обновляются по мере необходимости администрацией Архангельского сельского поселения. В настоящее время дорожные знаки и дорожная разметка находятся в удовлетворительном состоянии.

1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

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

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

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

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

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

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

Анализ статистики аварийности за 2015-2018 годы показал, присутствие смертельных случаев ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об недостаточной эффективности применения данного метода организации дорожного движения на улицах населенных пунктов Архангельского сельского поселения.

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. 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 Архангельского сельского поселения соответствует требованиями норм по освещению средних населенных пунктов.

Опоры представлены железобетонными и металлическими, с воздушным подводом питания. Требования освещенности и яркости дорожного покрытия соответствует требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Как следствие – условия дорожного движения в Архангельском 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.

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

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов Архангельского сельского поселения отсутствует.

Организация велосипедного движения в населенных пунктах Архангельского сельского поселения находится на относительно низком уровне.

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

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

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Основными видами ДТП в станице Архангельская являются столкновение транспортных средств, наезды на пешеходов, наезды на препятствие. Более 80% всех ДТП связаны с нарушениями ПДД водителями транспортных средств. Более трети всех 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.

За период с 2015 года по 2018 года зарегистрировано 20 дорожно-транспортных происшествия (ДТП).

Информация по ДТП в Архангельском сельском поселении за период 3 года, представлена в таблице 1.12.

Таблица 1.12

Информация о ДТП

Параметры	**2015-2018**
количество ДТП	20

количество погибших	4
ранено	7
из них:	
наезд на пешехода	11
наезд на велосипедиста	8
наезд на препятствие	1

1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

При подготовке и проведении опроса 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.

2. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, 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.

1.14. Существующая территориально-планировочная организация Архангельского сельского поселения

На территории Архангельского сельского поселения расположено два населенных пункта: станица Архангельская – административный центр сельского поселения и п. Малороссийский. Населенные пункты расположены в непосредственной близости, но между ними с юга на север проходит железная дорога с ближайшей станцией в северной стороне – г. Тихорецк и на юге ближайшая станция - г. Кропоткин.

ст-ца Архангельская

Жилая застройка станицы характеризуется следующими параметрами:

– площадь территории жилой застройки – 939,1 га, в том числе: индивидуальной – 936,5 га, малоэтажной - 3,7 га (в т.ч. за границей населенного пункта расположено 1,1 га территории малоэтажной жилой застройки и 3,4 га территории индивидуальной жилой застройки);

– средняя плотность населения на территории жилой застройки - 9 чел./га.

Малоэтажная жилая застройка представлена многоквартирными двухэтажными жилыми домами. Количество многоквартирных жилых домов - 5 шт., суммарная общая площадь - 2,9 тыс.кв.м, количество проживающих - 90 человек. Плотность населения в малоэтажной жилой застройке - 36 чел./га.

Согласно пункту 5.1 СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов» в санитарно-защитных зонах (далее СЗЗ) не допускается размещение объектов для проживания людей. В населенном пункте порядка 15% жилых территорий расположено на территории СЗЗ различных объектов. Объектами, требующими градостроительных ограничений, являются:

свалка ТБО (размер СЗЗ 1000 м), скотомогильник (1000 м); бойня (300 м), молочно-товарная ферма (300 м), зерноток (100 м), стоянка сельхозтехники (100 м), кладбище (50 м), ОАО «Малороссийский элеватор» (100 м), железная дорога (100 м), склады (50 м), маслоцех (100 м).

п. Малороссийский

Жилая застройка поселка характеризуется следующими параметрами:

– площадь территории жилой застройки – 76,2 га, в том числе индивидуальной – 68,5 га, малоэтажной - 7,7;

– средняя плотность населения на территории жилой застройки - 22 чел./га.

Малоэтажная жилая застройка представлена 17 многоквартирными жилыми домами и двумя общежитиями. Этажность жилых домов не превышает трех этажей. По ул. Школьная расположен один пятиэтажный многоквартирный жилой дом. Суммарная

общая площадь жилых домов - 18,1 тыс.кв. м, количество проживающих - 740 человек. Плотность населения в малоэтажной жилой застройке - 96 чел./га.

Два многоквартирных жилых дома суммарной общей площадью 1,6 тыс.кв.м. являются ветхими (степень износа более 60%).

В СЗЗ предприятий и объектов расположено более 10% жилых территорий.

Источниками СЗЗ являются: свалка ТБО (1000 м), ЗАО «Сахарный комбинат «Тихорецкий» (500 м), ГРС (300 м), автомобильная дорога федерального значения (100 м), гаражи индивидуального транспорта (35 м).

Технико-экономические показатели территории представлены в таблице 1.13.

Таблица 1.13

Технико-экономические показатели территории

№ п/п	Наименование показателя	Единица измерения	Современное состояние	Расчетный срок
1	**ТЕРРИТОРИЯ**			
1	**Общая площадь территории Архангельского сельского поселения в установленных границах**, в том числе	**тыс. га** **тыс. га/чел**	**15663,0**	**15663,0**
1.1	Общая площадь муниципального образования ***вне границ*** населенных пунктов	**га**	**13399,5**	**13410,8**
		(…)	85,55	85,62
1.2	Общая площадь земель в границах населенных пунктов, в том числе:	**га**	2263,5	2252,2
		(…)	14,45	14,38
	ст-ца Архангельская	**га**	**1940,7**	**1926,1**
		(…)	12,39	12,30
	п. Малороссийский	**га**	**322,8**	**326,1**
		(…)	2,06	2,08
1.3	Общая площадь *функциональных зон* различного назначения, в том числе:	**га**	15393,1	15446,8
		(…)	98,28	98,62
1.3.1	**жилых зон**, в том числе	**га**	**1034,8**	**1176,4**
		(…)	6,61	7,51
	Средне этажная жилая застройка	**га**	-	1,2
		(…)	-	0,01
	Малоэтажная жилая застройка	**га**	22,4	21,3
		(…)	0,15	0,14
	Индивидуальная жилая застройка	**га**	1012,1	1153,9
		(…)	6,46	7,37
1.3.2	**общественно-деловых зон**, в том числе	**га**	**27,7**	**33,5**
		(…)	0,18	0,21
	Административно-делового назначения	**га**	1,2	-
		(…)	0,007	-
	Учебно-образовательного назначения	**га**	11,5	
		(…)	0,073	
	соцобеспечения	**га**	0,8	-
		(…)	0,005	-
	Социально-бытового назначения	**га**	3,0	-
		(…)	0,019	-
	здравоохранения	**га**	1,8	-
		(…)	0,012	-
	Культурно-досугового назначения	**га**	2,7	-
		(…)	0,017	-
	Спортивного назначения	**га**	2,7	-
		(…)	0,017	-
	Торгового назначения	**га**	4,0	-

		(…)	0,026	-
1.3.3	**зон производственного и коммунально-складского назначения**	**га**	**139,3**	**151,1**
		(…)	0,89	0,96
	Коммунально-складского назначения	**га**	2,8	
		(…)	0,02	
	промышленности	**га**	136,5	
		(…)	0,87	
1.3.4	**зон инженерной инфраструктуры**	**га**	**95,0**	**96,6**
		(…)	0,61	0,62
1.3.5	**зон транспортной инфраструктуры**	**га**	**263,1**	**312,3**
		(…)	1,68	1,99
	Железнодорожного транспорта	**га**	258,4	-
		(…)	1,65	-
	Автомобильного транспорта	**га**	4,7	-
		(…)	0,03	-
1.3.6	**зон сельскохозяйственного использования**	**га**	**13425,5**	**13161,2**
		(…)	85,71	84,03
	Сельскохозяйственных угодий	**га**	13251,2	13012,3
		(…)	84,60	83,08
	Сельскохозяйственных производств	**га**	174,3	148,9
		(…)	1,11	0,95
1.3.7	**зон специального назначения**, в том числе	**га**	**19,1**	**22,6**
		(…)	0,05	0,14
	Ритуального назначения	**га**	11,9	15,0
		(…)		0,09
	Складирование и захоронение отходов	**га**	7,2	7,6
		(…)		0,05
1.3.8	**зон акваторий**	**га**	**382,4**	**380,3**
		(…)	2,44	2,43
1.3.9	**Зона застройки сезонного проживания**	**га**	**-**	**23,0**
		(…)	-	0,15
1.3.10	**Рекреационная зона**, в том числе	**га**	**6,2**	**89,8**
		(…)	0,04	0,57
	Мест общего пользования	**га**	6,2	89,8
		(…)	0,04	0,57
1.4	**Территория улично-дорожной сети и проездов (территория общего пользования)**	**га**	**269,9**	**216,2**
		(…)	1,72	1,38

2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

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

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

По состоянию на 01.01.2018 г. численность населения Архангельского сельского поселения Тихорецкого района составила 10535 жителей.

Демографическая ситуация в сельском поселении, несмотря на некоторые положительные сдвиги (в последние годы наблюдается сокращение смертности и рост рождаемости), остается напряженной. Для стабилизации и улучшения демографической ситуации необходимо осуществить комплекс мер, направленных на рост рождаемости, снижение смертности, обеспечение занятости населения.

Прогноз численности населения

Для расчетов параметров развития территории Архангельского сельского поселения (объем социально-бытового, жилищного строительства, нагрузки на инженерную и транспортную инфраструктуру) был осуществлен прогноз численности населения.

Прогнозирование численности населения сельского поселения на период до 2036 г. производилось в составе проекта схемы территориального планирования муниципального образования Тихорецкий район.

Численность населения рассчитывалась по трем вариантам, которые отличаются между собой параметрами рождаемости, смертности и миграции населения.

Согласно I варианту, сохраняются существующие тенденции естественного и механического движения населения, а значит, при условии естественной убыли населения в течение последующих 20 лет, численность населения сельского поселения к концу расчетного срока сократится на 8% относительно уровня 2016 г. и составит 9,73 тыс. человек.

Во II варианте рост численности населения сельского поселения к концу расчетного срока составит 2% относительно уровня 2016 г. В данном варианте разрыв между показателями естественного движения населения - смертностью и рождаемостью к концу расчетного срока сократится до минус 26 человек, как за счет роста рождаемости (рождаемость увеличится на 63% относительно 2016 г.), так и за счет снижения смертности населения (смертность сократится на 15%).

В III варианте прогнозируется рост численности населения сельского поселения на 9,4% относительно уровня 2016 г. Естественный прирост населения примет положительное значение уже в 2028 г.

Для расчета параметров развития территории сельского поселения принимается II вариант прогноза, согласно которому рост численности населения к концу расчетного срока составит 2% относительно уровня 2016 г. (таблица 5). Согласно концепции демографической политики РФ на период до 2033 г. в расчет принимались следующие значения:

коэффициент смертности - 18,7 на 1000 человек;

коэффициент рождаемости - 13,9 на 1000 человек;

коэффициент сальдо миграции - 5,7 на 1000 человек.

Таблица 2.1

Прогноз численности населения Архангельского сельского поселения

Наименование населенного пункта	**Факт**	**Прогноз (на конец года)**			**% роста (снижения)**
	на начало 2016 г.	**2021 г.**	**2026 г.**	**2036 г.**	
Архангельское сельское поселение	**10 560**	**10 445**	**10 485**	**10 770**	**2,0**
в том числе					
ст-ца Архангельская	8 857	8760	8800	9050	2,2
п. Малороссийский	1 703	1685	1685	1720	1,0

Для анализа перспективы развития народного хозяйства муниципального образования, очень важно знать, как изменится со временем возрастная структура населения, а именно доля населения трудоспособного возраста.

Половозрастная структура населения изменится следующим образом: численность населения младше трудоспособного возраста увеличится примерно на 30% по отношению к исходному периоду времени и в общей структуре населения составит порядка 22,6%, увеличение численности населения трудоспособного будет незначительным - на 1% (57,3%). Численность населения старше трудоспособного возраста, наоборот, сократится на 23% (20,1%).

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

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

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

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

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Архангельском сельском поселении Тихорецкого 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 Архангельском сельском поселении Тихорецкого района.

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

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

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавления ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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 развитие транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения.

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

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

4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Архангельского 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.

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

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

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

- дороги местного значения, по которым осуществляется транспортная связь населенных пунктов сельского поселения с внешними дорогами;
- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественным центром;
- 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 учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе в пределах общественных центров.

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.

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

- магистральные улицы и дороги общего 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 сельского поселения необходимо предусмотреть размещение необходимого количества СТО, площадок для отдыха на внешних транспортных направлениях.

4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

В связи с высоким уровнем автомобилизации и ожидаемым его повышением ряд магистральных улиц предназначается только для легкового автотранспорта. В целях развития транспортной сети Архангельского сельского поселения Тихорецкого района, первоочередное внимание следует уделить ремонту и реконструкции существующего покрытия проезжих частей, замене старых технических средств обеспечения безопасности дорожного движения.

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.

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

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

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

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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

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

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

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

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

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

Еще один весомый аргумент – возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе в результате одновременного

прогнозирования результатов деятельности субъектов управления со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

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

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

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

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

Можно сделать следующие выводы:

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

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

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

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

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

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

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

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

4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного

объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

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

4.7. Применение реверсивного движения

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

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

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

В Архангельском сельском поселении Тихорецкого 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 Архангельском сельском поселении Тихорецкого района нет.

4.8. 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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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.

4.9. 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 Архангельском сельском поселении Тихорецкого района является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

4.10. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

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

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

4.11. 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. Архангельская ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления людей.

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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.

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

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

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

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

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

4.14. 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 Архангельского сельского поселения Тихорецкого района не требует введения объектов светофорного регулирования.

4.15. 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 Архангельском сельском поселении Тихорецкого района не предусматриваются.

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

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

4.17. 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.

4.18. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

В рамках разработки КСОДД для Архангельского сельского поселения Тихорецкого района по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов администрацией поселения по дорогам местного значения на остановочных карманах планируется установка остановочных павильонов и установка пандусов и тактильной плитки.

На региональной дороге, проходящей через ст.Архангельскую, все остановочные павильоны оборудованы пандусами и тактильной плиткой для обеспечения благоприятных условий для движения инвалидов.

4.19. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.
2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.
3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.
4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.
5. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.
6. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.
7. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности.

Анализ маршрутов движения детей к образовательным учреждениям не выявил необходимости внесения в них изменений, за исключением обновления материальной базы ТСОДД.

4.20. Организация велосипедного движения

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

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

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат

информацию об участках УДС, реконструкция которых повысит пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Архангельского сельского поселения Тихорецкого района

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
1	Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью 10,5 км, VI категории (на 1 очередь – 3 км))	строительство	расчетный срок
2	Строительство СТО мощностью 2 поста для обслуживания преимущественно транзитного транспорта	строительство	расчетный срок
3	Размещение дополнительных автобусных остановок в количестве 1 штук в ст. Архангельская	строительство	расчетный срок
4	Перенос краевой дороги	строительство	расчетный срок
5	установка искусственных неровностей на краевой дороге на ул. Первомайской (возле детской школы искусств)	строительство	расчетный срок

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

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

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

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

4.23. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

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

5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

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

Периоды реализации:

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

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 6.1 раздела 6

6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.					Непосредственный результат реализации мероприятия
			всего	в разрезе источников финансирования				
				краевой бюджет	районный бюджет	местный бюджет	внебюджетные источники	
1	Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства	2018-2030	610	-	-	610	-	Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства
2	Актуализация проекта организации дорожного движения	2018-2030	530	-	-	530	-	Разработка проекта организации дорожного движения
3	Реконструкция автомобильных дорог общего пользования местного значения протяженностью 10,5 км, VI категории (на 1 очередь – 3 км))	2018-2036	12015	10000	-	2015	-	Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам
4	Строительство СТО мощностью 2 поста для обслуживания преимущественно транзитного транспорта	2018-2036	16780	-	-	-	16780	Повышение доступности услуг
5	размещение дополнительных автобусных остановок в количестве 1 штук в ст. Архангельская	2018-2036	1260	-	-	1260	-	Повышение доступности услуг
6	Перенос краевой дороги	2018-2036	19406	19406	-	-	-	Обеспечение безопасности дорожного движения
7	установка искусственных неровностей на краевой дороге на ул. Первомайской (возле детской	2018-2036	220	220	-	-	-	Обеспечение безопасности дорожного движения

№ 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	
	школы искусств)							
8	Обновление ТСОДД	2018-2036	8940	-	-	8940	-	Обеспечение безопасности дорожного движения
	ВСЕГО:		**105053**					

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

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

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

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

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

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

Из статьи 22 196-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 Архангельском 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 Архангельском СП, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Архангельского сельского поселения Тихорецкого 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.