

**администрация мерчанского сельского поселения крымского района**

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| от | от 19.12.2019 | № 197  село Мерчанское |

**Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Мерчанского сельского поселения Крымского района**

**Краснодарского края до 2035 года**

В соответствии с [Федеральным законом](http://municipal.garant.ru/document?id=86367&sub=0) от 06 октября 2003 года № 131-ФЗ "Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации", с [Федеральным законом](http://municipal.garant.ru/document?id=10005643&sub=0) от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", с пунктом 4 "б" Перечня поручений Президента Российской Федерации от 11 апреля 2016 года № Пр-637 ГС и согласно положениям Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 "Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения", постановляю:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Мерчанского сельского поселения Крымского района Краснодарского края до 2035 года (прилагается).

2. Ведущему специалисту администрации Мерчанского сельского поселения Крымского района (Годиновой) обнародовать настоящее постановление путём размещения на информационных стендах, расположенных на территории муниципального образования и разместить на официальном сайте администрации Мерчанского сельского поселения Крымского района в информационной сети Интернет.

3. Контроль за выполнением настоящего постановления оставляю за собой.

4. Постановление вступает в силу со дня обнародования.

Глава Мерчанского сельского

поселения Крымского района Е.В. Прокопенко

Приложение

к постановлению администрации

Мерчанского сельского поселения Крымского района

от 19.12.2019 № 197

**Комплексная схема**

**Организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Мерчанского сельского поселения Крымского района Краснодарского края**

**Часть 1.**

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 Мерчанского сельского поселения Крымского района Краснодарского края.

Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на повышение безопасности и эффективности организации дорожного движения (ОДД) на территории Мерчанского сельского поселения, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

1. Федеральный закон от 10декабря1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
2. Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
3. Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
4. Схема территориального планирования Крымского района Краснодарского края;
5. Генеральный план Мерчанского сельского поселения.

Схема организации дорожного движения разработана до 2035 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



**Часть 2. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ**

**Общие сведения о Мерчанском сельском поселении Крымского района Краснодарского края**

Мерчанское сельское поселение расположено в восточной части Крымского района Краснодарского края. Административный центр района находится в селе Мерчанском на расстоянии 18 км от города Крымска – административного центра Крымского района, и на расстоянии 90 км от города Краснодар – административного центра Краснодарского края.

Связь с г. Крымском и г. Краснодаром по автомобильной дороге 03Н-287 х. Новоукраинский – с. Мерчанское – х. Ястребовский и А-146 Краснодар - Верхнебаканский.

Район граничит:

на севере и северо-западе- с Южным сельским поселением Крымского района Краснодарского края;

на востоке и юго-востоке- с Абинским районом Краснодарского края;

на юге-западе - с Пригородным сельским поселением Крымского района;

на западе – с Крымским городским поселением.

В состав Мерчанского сельского поселения входят 5 населенных пунктов:

1. Село Мерчанское с населением 1031 человека;
2. Хутор Веселый с населением 478 человек;
3. Хутор Мова с населением 209 человек;
4. Хутор Ястребовский с населением 215 человек;
5. Хутор Майоровский с населением 195 человек.

Село Мерчанское расположено в центральной части поселения на автомобильной дороге межмуниципального значения х. Новоукраинский – с. Мерчанское – х.Ястребовский. Хутора Веселый, Майоровский и Ястребовский находятся в южной части земель поселения. х. Мова - в северной.

Население поселения 2128 чел.

Общая площадь земель Мерчанского сельского поселения в административных границах составляет – 6526,08га (в соответствии с Генеральным планом Мерчанского сельского поселения), земли населенных пунктов – 569,22 га (8,7% от общей площади). Наибольшую площадь занимают земли сельскохозяйственного назначения – 3440,4 га (52% от общей площади) и земли лесного фонда – 2445,91 га (37% от общей площади).

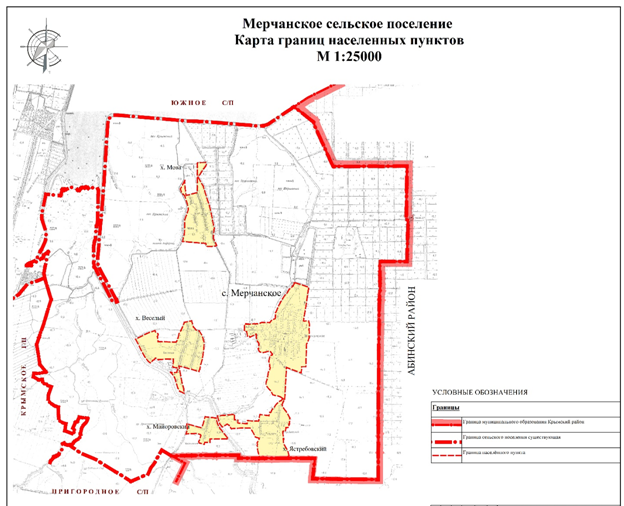


Рисунок1.1 – Схема расположения границ Мерчанского сельского поселения

**Климат**

Мерчанское сельское поселение характеризуется умеренно континентальным влажным климатом. Местность примечательна сухой и теплой осенью, мягкой зимой с оттепелями и знойным летом. Зима здесь обычно начинается в декабре, однако уже в феврале наступают оттепели. В марте нередко отмечается возврат холодов. Для зимы характерна неустойчивая погода с чередованием коротких морозных и теплых периодов, отсутствием промерзания почвы и устойчивого снежного покрова. Осадки выпадают в виде снега, дождя и мокрого снега. Весна наступает рано – к началу марта уже сходит снег, однако заморозки наблюдаются до апреля. Лето наступает в середине мая и продолжается до сентября. Самым теплым месяцем считается июль. Благоприятный для сельскохозяйственных культур климат позволяет получать обильные урожаи выращиваемых культур.

Среднегодовая температура воздуха +12,4°С (по данным 2010-2018 гг. метеорологической станции в г. Крымске). Среднемесячная температура июля (самого жаркого месяца в году) +24,2°С, а января (самого холодного месяца) +1°С.

За год выпадает в среднем 653 мм осадков. Наибольшее количество осадков наблюдается в зимний период года – в декабре и январе количество осадков в среднем составляет 70 мм. Влажность воздуха в среднем за год составляет 70%. Наибольшая влажность наблюдается в период с октября по март.

Снежный покров наблюдается в основном в январе и не превышает в отдельные дни 20 см.

Наибольшие порывы ветра наблюдаются в январе и достигают 23 м/с. Наиболее ветренный период года – с января по март (в среднем 7,3 м/с).

**Часть 3. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО**

**ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ**

**МЕРЧАНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

Транспортная инфраструктура включает в себя объекты и элементы, обеспечивающие функционирование транспортной системы: улично-дорожную сеть и внеуличную транспортную сеть.

Основной вид транспорта – автомобильный.

Транспортный каркас Мерчанского сельского поселения представлен автодорогами регионального и местного значения. На территории поселения имеется автомобильная дорога 03Н-287 х. Новоукраинский – с. Мерчанское – х. Ястребовский, которая является основной внутренней и внешней транспортной связью сельского поселения, т.е. связывает между собой населенные пункты, входящие в состав сельского поселения, а также связывает сельское поселение с соседними муниципальными образованиями.

В Мерчанском сельском поселении искусственные сооружения представлены мостами через р. Абин и ее притоки. Транспортные развязки на территории сельского поселения отсутствуют.

Трубопроводных магистралей на территории сельского поселения нет.

**3.1 Описание используемых методов и средств получения исходной информации**

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

1. Исходная информация, полученная от заказчика согласно примерному перечню 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.

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

**3.2.1. 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:

1. реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
2. 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;
3. ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
4. содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
5. ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

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

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

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

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

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

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

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

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

а) федеральный уровень:

1. разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
2. 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;
3. обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

1. 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;
2. 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:

1. 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;
2. 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 поселковых 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:

1. 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.);
2. 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);
3. 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.);
4. 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.);
5. 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.).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

Уставом Мерчанского сельского поселения, принятым Советом Мерчанского сельского поселения Крымского района, к полномочиям администрации в области использования автомобильных дороги осуществления дорожной деятельности относится:

1. дорожная деятельность 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;
2. обустройство дорог поселения предусмотренными объектами сервиса в соответствии с нормами проектирования, планами строительства и генеральными схемами размещения указанных объектов;
3. организация работы объектов сервиса в целях максимального удовлетворения потребностей участников дорожного движения и обеспечения их безопасности;
4. представление информации участникам дорожного движения о наличии объектов сервиса и расположении ближайших медицинских организаций, организаций связи, а равно информацию о безопасных условиях движения на соответствующих участках дорог;
5. определение размера вреда, причиняемого тяжеловесными транспортными средствами при движении по автомобильным дорогам местного значения;
6. иные полномочия, предусмотренные законодательством.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. 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;
2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 (ред. От 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
3. 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:

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

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Мерчанского сельского поселения в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы: сайт Администрации Мерчанского сельского поселения (<https://merchanskoesp.ru>), сайт Крымского района Краснодарского края (<https://krymsk-region.ru/>). Новости также можно получить из социальных сетей (<https://vk.com/smi.krymsk>, <https://ok.ru/groupkrymskregion>, [www.instagram.com/smi.krymsk](http://www.instagram.com/smi.krymsk)), электронных средств массовой информации (<http://krimsk.bezformata.com/>, <https://призыв24.рф>), газеты «Призыв».

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание.

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.

**3.4 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.

**3.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

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

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

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

**3.4.1.1 Анализ Генерального плана Мерчанского сельского поселения**

Генеральный план Мерчанского сельского поселения на срок до 2031 г. был утвержден решением Совета Мерчанского сельского поселения Крымского района №86 от 09.11.2011.

В населенных пунктах Мерчанского сельского поселения генеральным планом предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенных пунктов и прилегающих к ним территорий, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Генеральным планом Мерчанского сельского поселения предусмотрено увеличение площади улиц, дорог ,проездов внутри населенных пунктов (таблица 1.1).

Таблица 1.1

Изменение технико-экономического показателя Генерального плана в части транспортной инфраструктуры

| № п/п | Наименование показателя | Единица измерения | Современное состояние | 2031 г. |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| 1 | Улицы, дороги, проезды, площадки с. Мерчанское | га | 31,15 | 39,00 |
| 2 | Улицы, дороги, проезды, площадки х. Веселый | га | 7,11 | 7,43 |
| 3 | Улицы, дороги, проезды, площадки х. Майоровский | га | 2,29 | 2,29 |
| 4 | Улицы, дороги, проезды, площадки х. Мова | га | 8,9 | 8,9 |
| 5 | Улицы, дороги, проезды, площадки х. Ястребовский | га | 6,54 | 6,54 |

Так, Генеральным планом предусмотрен перспективный рост численности населения Мерчанского сельского поселения Крымского района. С учетом численности населения следует ожидать, что уровень автомобилизации населения рассматриваемого поселения, как и всего района в целом, будет расти и, в свою очередь, влиять как на экономический рост, так и на развитие дорожной отрасли.

**3.4.2. 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:

1. проект планировки территории;
2. 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.

К документам по планировке территории относится Схема территориального планирования (СТП) Крымского района сроком до 2029 г.

Мероприятий в области транспортной инфраструктуры и организации дорожного движения на территории Мерчанского сельского поселения Схемой территориального планирования не предусмотрено.

**3.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

1. 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;
2. разработка, рассмотрение, утверждение (одобрение) и реализация документов стратегического планирования по вопросам, отнесенным к полномочиям органов местного самоуправления;
3. мониторинг и контроль реализации документов стратегического планирования, утвержденных (одобренных) органами местного самоуправления;
4. 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 2033 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

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

Цели Транспортной стратегии:

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

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

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

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

Транспортная система района представлена автомобильным, железнодорожным транспортом.

Автомобильный транспорт представлен сетью автомобильных дорог регионального и местного значения, является наиболее перспективным и социально значимым для муниципального района. Между населенными пунктами района также имеется автобусное сообщение.

В целом по сельскому поселению протяженность дорог:

* Региональных – 14,849 км;
* Местных– 26,778 км.

Автомобильный транспорт имеет значение первостепенной важности для осуществления связей производственного и пассажирского характера.

Связь населенных пунктов с административным центром рассматриваемого района - с. Мерчанским осуществляется региональной дорогой 03Н-287 х. Новоукраинский – с. Мерчанское – х. Ястребовскийи местными дорогами.

Данная автодорога связывает между собой населенные пункты и имеет выход на основное внешнее направление - областную трассу А-146 Краснодар - Верхнебаканский.

Перечень автомобильных дорог Мерчанского сельского поселения и их характеристики указаны в таблице 1.2.

Анализ сложившейся ситуации выявляет следующие недостатки:

- низкий уровень технического состояния сети автодорог местного значения;

- преобладание щебеночного покрытия дорог.

Таблица 1.2

Перечень автомобильных дорог Мерчанского сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование дорог/улиц** | **Тип покрытия** | **Протяженность дорог, км/значение** | | **Скорость движения, км/час** | **Плотность движения (число авт. на 1 км** | **Интенсивность движения транспорта, ед/сут** | **Коэффициент загрузки** | **Категория дороги** |
| **местного** | **региональ**  **ного** |
| ***х. Мова*** | | | | | | | |  |
| ул. Чапаева | щебень | 0,83 | 0,709 | 60 | 45 | 158 | 0,225 | V |
| ул. Лесная | щебень | 1,645 | - | 60 | 134 | 134 | 0,67 | V |
| Подъезд к х.  Мова | асфальт/щебень | - | 2,520 | 60 | 273 | 600 | 0,3 | IV |
| ***х. Веселый*** | | | | | | | |  |
| ул. Мичурина | щебень | 1,806 | - | 60 | 143 | 172 | 0,086 | V |
| ул. Пушкина | асфальт | 1,857 | 0,800 | 60 | 1336 | 1750 | 0,875 | IV |
| ***х. Ястребовский*** | | | | | | | |  |
| ул. Вишневая | щебень | 1,1 | - | 60 | 82 | 82 | 0,41 | V |
| ул.Бригадная | щебень | 0,8 | - | 60 | 74 | 74 | 0,37 | V |
| ул.Центральная | щебень | 1,5 | - | 60 | 478 | 478 | 0,239 | IV |
| Подъезд к х.Ястребовский | щебень | - | 0,785 | 60 | 344 | 620 | 0,31 | IV |
| ***с. Мерчанское*** | | | | | | | |  |
| ул. Кирова | щебень | 0,745 | - | 60 | 120 | 120 | 0,6 | V |
| ул. Мира | асфальт | 0,943 | - | 60 | 1100 | 1100 | 0,55 | IV |
| ул. Ленина | асфальт | 0,961 | - | 60 | 1100 | 1100 | 0,55 | IV |
| ул. Советская | асфальт | 1,656 | 1,700 | 60 | 1100 | 1100 | 0,55 | IV |
| ул. Гвардейская | щебень | 1,592 | - | 60 | 134 | 134 | 0,67 | V |
| ул. Заречная | щебень | 1,050 | - | 60 | 42 | 42 | 0,21 | V |
| ул. Калинина | асфальт/ щебень | 1,700 | - | 60 | 81 | 81 | 0,41 | V |
| ул. Горького | щебень | 0,920 | - | 60 | 140 | 140 | 0,7 | V |
| ул. Пролетарская | щебень/асфальт | 0,63 | 0,4 | 60 | 1300 | 1300 | 0,65 | IV |
| ул. Зеленая | щебень | 1,312 | - | 60 | 50 | 50 | 0,25 | V |
| пер. Садовый | щебень | 0,445 | - |  |  |  |  |  |
| пер. Степной | щебень | 0,296 | - |  |  |  |  |  |
| дорога к кладбищу (по адресному ориентиру – сельское поселение Мерчанское, 1,7 км. На северо – восток от села Мерчанского) | щебень | 3,000 | - |  |  |  |  |  |
| ***х. Майоровский*** | | | | | | | |  |
| ул. Супруненко | щебень | 1,55 | - | 60 | 246 | 394 | 0,123 | V |
| дорога к кладбищу х. Майоровский (от дома № 22 по ул.Супруненко до адресного ориентира 650 м от ул. Супруненко х. Майоровский) | щебень | 0,440 | - |  |  |  |  |  |

**3.6 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**

Мерчанское сельское поселение расположено в восточной части Крымского района Краснодарского края.

Село Мерчанское – административный центр Мерчанского сельского поселения - расположено в центральной части поселения. Хутора Веселый, Майоровский и Ястребовский находятся в южной части земель поселения. х. Мова - в северной.

Транспортный каркас Мерчанского сельского поселения представлен автодорогами регионального и местного значения. На территории поселения имеется автомобильная дорога 03Н-287 х. Новоукраинский – с. Мерчанское – х. Ястребовский, которая является основной внутренней и внешней транспортной связью сельского поселения, т.е. связывает между собой населенные пункты, входящие в состав сельского поселения, а также связывает сельское поселение с соседними муниципальными образованиями.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Мерчанского сельского поселения представлены в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Виды транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Интенсивность использования** |
| Железнодорожный транспорт | В настоящее время на территории Мерчанского сельского поселения Крымского района Крымского района железная дорога отсутствует.  Ближайшая железнодорожная станция «Украинский» находится на расстоянии 9 км от сельского поселения в Пригородном сельском поселении Крымского района. |
| Водный транспорт | Водный транспорт не используется |
| Воздушный транспорт | Воздушные перевозки не осуществляются |
| Автомобильный транспорт | Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан |

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

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка Мерчанского сельского поселения. Численность парка автомобилей представлена в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Численность парка автомобилей

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование транспорта** | **2019г.** | |
| **Общ. кол-во** | **На 1000 чел.** |
| 1 | Легковые автомобили | 849\* | 402 |
| \*Объем автопарка принят в соответствии с Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Мерчанского сельского поселения | | | |

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

Размещение открытых стоянок для временного хранения легковых автомобилей предполагается в жилых районах, в промышленных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. Длительное содержание автомобилей для населения, проживающего в частных домах, предусмотрено на приусадебных участках.

Хранение грузовых автомобилей, осуществляющих перевозки потребительских и строительных грузов, предусмотрено в строительных хозяйствах, а грузовых автомобилей, используемых для перевозки промышленных грузов, - на территории обслуживаемых ими предприятий.

Пассажирские транспортные услуги на территории Мерчанского сельского поселения оказывают автотранспортные предприятия и представители малого бизнеса частные перевозчики (легковое такси).

Таблица 1.5

Маршруты общественного транспорта, проходящие по территории Мерчанского сельского поселения

| **№ п/п** | **№ маршрута** | **Наименование маршрута с промежуточными и конечными пунктами** | **Рейсов в день, шт** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 106 | Автостанция г. Крымск – с. Мерчанское | 13 |

Перевозка пассажиров по маршруту осуществляется двумя маршрутными такси, в час пик добавляется еще одно маршрутное такси.

Остановочные пункты маршрутов общественного транспорта находятся в следующих населенных пунктах: с. Мерчанское («с. Мерчанское»), х. Веселый («Хутор Веселый»), х. Майоровский («Хутор Майоровский»). В остальных населенных пунктах остановки общественного транспорта отсутствуют.

Перемещение жителей населенных пунктов Мерчанского сельского поселения на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования.

На территории Мерчанского сельского поселения отсутствуют здания и сооружения автосервиса (АЗС и СТО). Ближайшие АЗС и СТО находятся вне границ сельского поселения – в г. Крымске и г. Абинске.

**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 Мерчанского сельского поселения скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час.Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00. Более подробная информация о параметрах движения по автомобильным дорогам Мерчанского сельского поселения представлена в таблице 1.2.

Маршрутные такси и автобусы по территории Мерчанского сельского поселения передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машиномест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей составит 525 машиномест.

Информация по существующим обустроенным парковочным местам на территории населенных пунктов Мерчанского сельского поселения отсутствует.

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

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

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

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории сельских поселений Мерчанского сельского поселения, можно сделать вывод о том, что имеется дефицит парковочных мест, отмечается у объектов притяжения и вдоль улично-дорожной сети. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

**3.8 Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков**

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах. Городские маршруты общественного транспорта на территории сельского поселения отсутствуют.

На территории Мерчанского сельского поселения перевозки грузов осуществляются ООО агрофирмой «Мерчанское» и частными предпринимателями, движение грузовых транспортных средств по территории Мерчанского сельского поселения является транзитным.

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами. По состоянию на 01.01.2017 используется одна единица специализированного транспорта

**3.9 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.

Существующая транспортная схема населенных пунктов представлена регулярной сеткой улиц и дорог. Улично-дорожная сеть сложилась в виде непрерывной системы, но зачастую без учета функционального назначения улиц и дорог, интенсивности транспортного, велосипедного и пешеходного движения, архитектурно-планировочной организации территории и характера застройки.

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

-поселковая дорога – осуществляет связь населенного пункта с внешней дорогой общей сети, в сложившихся условиях она является частью дороги межмуниципального значения;

-главные улицы – осуществляют связь жилых территорий с общественным центром;

-улицы в жилой застройке:

1. основная – осуществляет связь внутри жилых территорий и с главной улицей по направлениям с интенсивным движением,
2. второстепенная – осуществляет связь между основными жилыми улицами,
3. проезд – связь жилых домов, расположенных в глубине квартала, с улицей.

Дорожно – транспортная сеть Мерчанского сельского поселения Крымского района состоит из дорог IV категории, предназначенных для не скоростного движения (IV категория – две полосы движения, ширина полосы 3,0 метра, ширина проезжей части 6,0 метров)

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 населенных пунктов Мерчанского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Анализ интенсивности транспортных потоков не выявил необходимости введения светофорного регулирования на улицах населенных пунктов.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам как по проезжей части, так и по тротуарам.На расчетный срок строительство велосипедных дорожек не планируется в связи с отсутствием финансирования.

**3.10 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 (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

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

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

1. 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);
2. 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);
3. 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);
4. 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);
5. 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);
6. 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);
7. ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст).

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

Общее количество дорожных знаков по данным Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры на территории сельского поселения - 259. Светофорное регулирование на территории Мерчанского сельского поселения отсутствует.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

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

**3.11 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 на территории Мерчанского сельского поселения осуществляется с помощью следующих основных методов:

1. ограничение скоростного режима;
2. 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. В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

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

Анализ статистики аварийности за 2018 год показал наличие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об неэффективности применения данного метода организации дорожного движения на улицах населенных пунктов Мерчанского сельского поселения.

Система уличного освещения на территории Мерчанского сельского поселения требует развития в соответствии с требованиями нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.).

Пешеходное движение в населенных пунктах Мерчанского сельского поселения происходит в основном по проезжим частям. Отсутствие тротуаров у дорог создает неудобства для жителей поселения, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Таким образом, 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. Организация велосипедного движения в населенных пунктах Мерчанского сельского поселения отсутствует. Потребность в развитии велотранспортной инфраструктуры крайне мала.

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

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

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

Был проведен анализ ДТП за период 2018 года. В этот период на территории Мерчанского сельского поселения зарегистрировано 1 ДТП, в которых погиб 1 человека (по открытым данным официального сайта ГИБДД Показатели состояния безопасности дорожного движения <http://stat.gibdd.ru/>). ДТП произошло на территории х. Веселый, по адресу Пушкина, 14, вид ДТП – наезд на пешехода. Причиной совершения данного ДТП является нарушение правил приоритета, перехода проезжей части.

Важную роль в совершении иных дорожно-транспортных происшествий играют сопутствующие причины такие как:

1. управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС;
2. управление ТС в состоянии алкогольного опьянения;
3. управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС;
4. употребление водителем алкогольных напитков, наркотических, психотропных или иных одурманивающих веществ после ДТП, к которому он причастен, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;
5. несоблюдение требований ОСАГО;
6. основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги:
7. неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
8. отсутствие, плохая видимость вертикальной разметки;
9. дефекты покрытия;
10. отсутствие освещения.

**3.13 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.

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**3.14 Существующая территориально-планировочная организация Мерчанского сельского поселения**

Мерчанское сельское поселение расположено в восточной части Крымского района Краснодарского края. В состав Мерчанского сельского поселения входят 5 населенных пунктов. Село Мерчанское расположено в центральной части поселения на автомобильной дороге межмуниципального значения х. Новоукраинский – с. Мерчанское – х.Ястребовский. Хутора Веселый, Майоровский и Ястребовский находятся в южной части земель поселения. х. Мова - в северной.

Транспортный каркас Мерчанского сельского поселения сформирован вдоль автомобильной дороги 03Н-287 х. Новоукраинский – с. Мерчанское – х. Ястребовский, которая является основной внутренней и внешней транспортной связью сельского поселения, т.е. связывает между собой населенные пункты, входящие в состав сельского поселения, а также связывает сельское поселение с соседними муниципальными образованиями.

*Село Мерчанское* представляет собой единый массив, состоящий в основном из жилой зоны. С запада развитие села ограничивается наличием реки Мерчанки и производственной зоны при въезде в населенный пункт. С юга, востока и севера населенный пункт граничит с землями сельскохозяйственного назначения. В северо-восточной части к населенному пункту примыкают рисовые чеки.

Все эти внешние факторы определяют границы градостроительных интересов села Мерчанского как центра Мерчанского сельского поселения.

Предполагается развитие жилых территорий в южном направлении на прилегающих землях сельскохозяйственного использования в существующих границах населенного пункта. Намечено дальнейшее развитие усадебного строительства.

Производственные территории расположены в западной и восточной части села.

Общественно-деловая зона представлена существующим общественным центром села, расположенным на пересечении основных улиц населенного пункта – ул. Ленина и ул. Пролетарской.

На берегу реки Мерчанка расположено кладбище, генеральным планом предлагается к закрытию.

*Хутор Веселый* в планировочном отношении представляет собой единый, компактный населенный пункт, включающий в себя жилую застройку, промышленную зону и общественный центр.

Жилая зона занимает большую часть территории хутора и предназначена для размещения индивидуальной застройки. Развитие жилой зоны населенного пункта возможно на неосвоенных территориях в границах населенного пункта к западу от существующей жилой застройки

Общественный центр сформировался в центральной части хутора. Здесь располагаются клуб (не действующий и разрушенный), магазины товаров повседневного спроса и детский сад.

Производственная зона хутора расположена в центральной части.

В западной части населенного пункта расположено кладбище.

*Хутор Майоровский*. Развитие жилой зоны будет происходить за счет уплотнения застройки. Общественно-деловая зона хутора представлена магазином.

*Хутор Мова*. Развитие жилой зоны населенного пункта проектом не предусмотрено, увеличение численности населения не предполагается.

Производственная зона представлена не действующей полеводческой бригадой.

В северной части населенного пункта расположено кладбище.

*Хутор Ястребовский* в планировочном отношении представляет собой единый, компактный населенный пункт, включающий в себя жилую застройку, промышленную зону и общественный центр.

Существующие объекты обслуживания населения хутора, представлены клубом, баней и магазином (клуб и баня разрушены).

Производственная зона в настоящее время не действует.

В северной части населенного пункта, в жилой застройке, расположено действующее кладбище, которое в настоящее время предложено к закрытию.

**Часть 4. 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.

Схема территориального планирования Крымского района и Генеральный план Мерчанского сельского поселения определяет главным принципом развития сельских поселений создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

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

1. численность населения;
2. уровень автомобилизации населения.

В настоящее время численность населения Мерчанского сельского поселения составляет 2128 жителей.Проектная численность населения принята на основании Генерального плана Мерчанского сельского поселения.

Таблица 2.1

Прогнозная оценка численности населения (в разрезе населенных пунктов Мерчанского сельского поселения)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование населенного пункта | Численность населения, человек | | | | | | | | |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2030 | 2031-2035 |
| **Мерчанское с.п., в т.ч.:** | **2128** | **2127** | **2136** | **2145** | **2154** | **2163** | **2172** | **2181** | **2226** |
| с. Мерчанское | 1031 | 1038 | 1054 | 1071 | 1087 | 1104 | 1121 | 1137 | 1220 |
| х. Веселый | 478 | 480 | 482 | 484 | 485 | 487 | 489 | 491 | 500 |
| х. Мова | 209 | 203 | 196 | 190 | 184 | 177 | 171 | 165 | 133 |
| х. Ястребовский | 215 | 215 | 215 | 214 | 214 | 214 | 214 | 213 | 212 |
| х. Майоровский | 195 | 196 | 196 | 197 | 197 | 198 | 198 | 199 | 201 |

Прогноз уровня автомобилизации на территории Мерчанского сельского поселения приведен в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Прогноз уровня автомобилизации на территории Мерчанского сельского поселения

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026-2030 | 2031-2035 |
| Численность легковых авт., шт | 849 | 852 | 855 | 858 | 861 | 864 | 867 | 870 | 885 |

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

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

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

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

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

**Часть 5. 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:

1. применения более совершенного покрытия на имеющихся улицах и дорогах;
2. строительство новых дорог с капитальным типом покрытия;
3. 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 Мерчанском сельском поселении не было выявлено проблемных участков автодорог с высокой загруженностью. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

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

1 вариант –на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог и пешеходных объектов в нормативное состояние – обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров, ремонт 35% бортового камня. Усовершенствование типов покрытий отдельно взятых кварталов. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекту 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 Мерчанского сельского поселения.

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

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

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

**Часть 6. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ**

**6.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий**

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

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

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

Основной дорогой Мерчанского сельского поселения, по которой наблюдается наиболее интенсивное движение транспортных потоков, является региональная автодорога 03Н-287 х. Новоукраинский – с. Мерчанское – х. Ястребовский.

Категории дорог местного значения общего пользования подразделяются на:

дороги населенных пунктов;

дороги муниципального района;

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

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

Категории дорог утверждаются органом местного самоуправления поселения, муниципального района.

Дорожно – транспортная сеть Мерчанского сельского поселения состоит из дорог IV-V категории, предназначенных для не скоростного движения. Перечень автодорог, их значение и категория Мерчанского сельского поселения указаны в таблице 1.2 данной схемы.

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:

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

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

Главные улицы и улицы в жилой застройке (основные) в проектируемых районах без названий выделены согласно условным обозначениям.

Ширина проектируемых главных улиц в красных линиях (рис. 1,2,3) 15,0 – 25,0 м, ширина проезжей части 7,0 – 10,5 м.

Ширина проектируемых основных улиц в застроенной территории 13,0-14,0 м. ширина проезжей части 6,0 м.

Ширина проектируемых второстепенных (переулок) улиц в жилой застройке (рис. 4.6) – 11,5 м, ширина проезжей части 5,5 м.

Поперечные профили улиц в застроенной территории поселений продиктованы сложившейся застройкой, определены конкретными условиями и при реконструкции требуют доведения при несоответствии элементов до предлагаемых (рис. 4.1-4.5) соответственно.

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

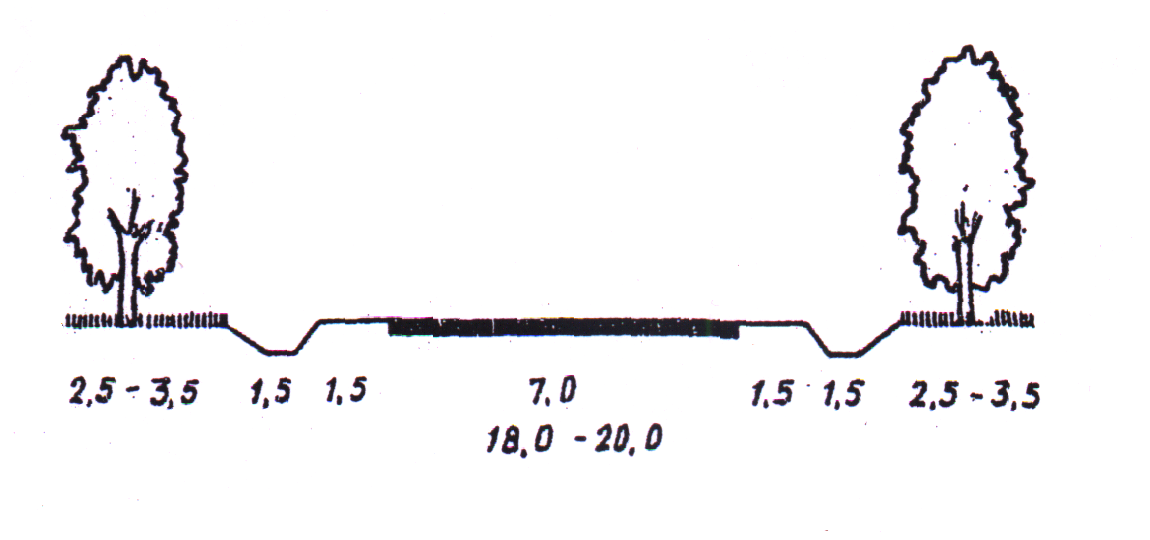


Рис. 4.1

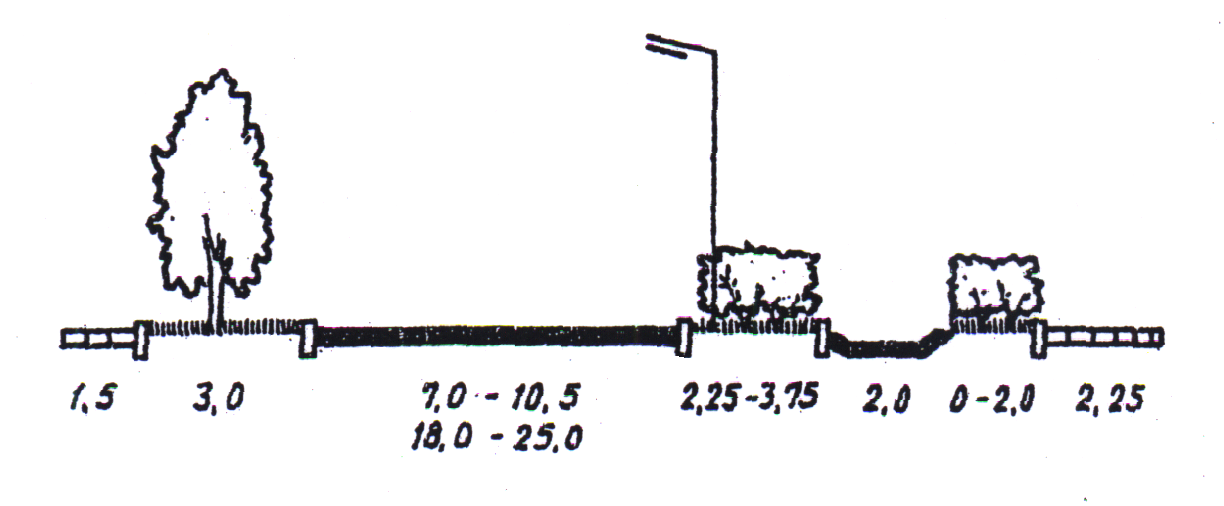


Рис. 4.2

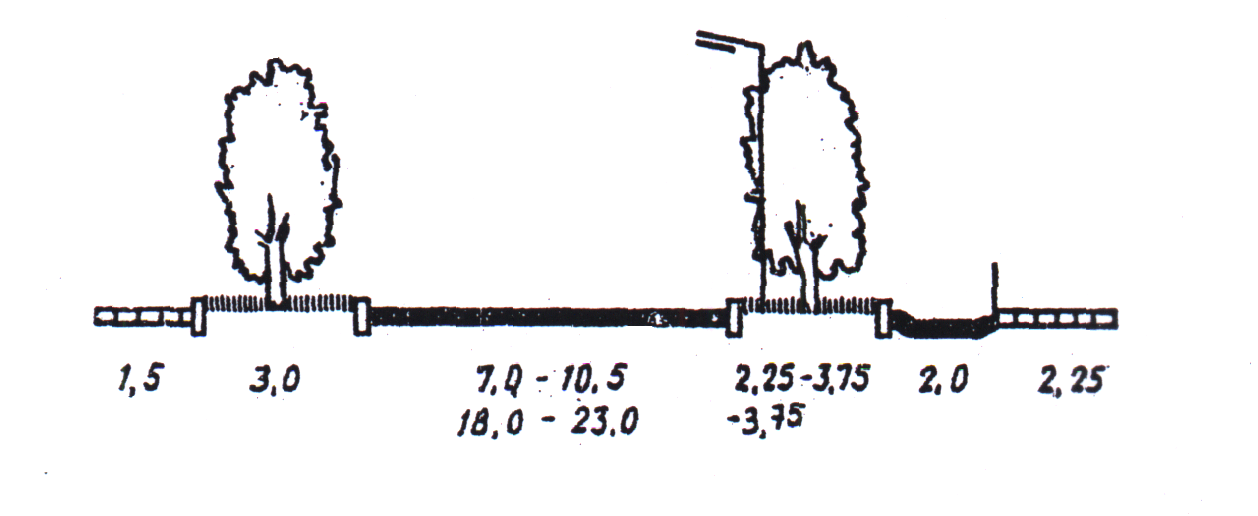


Рис. 4.3

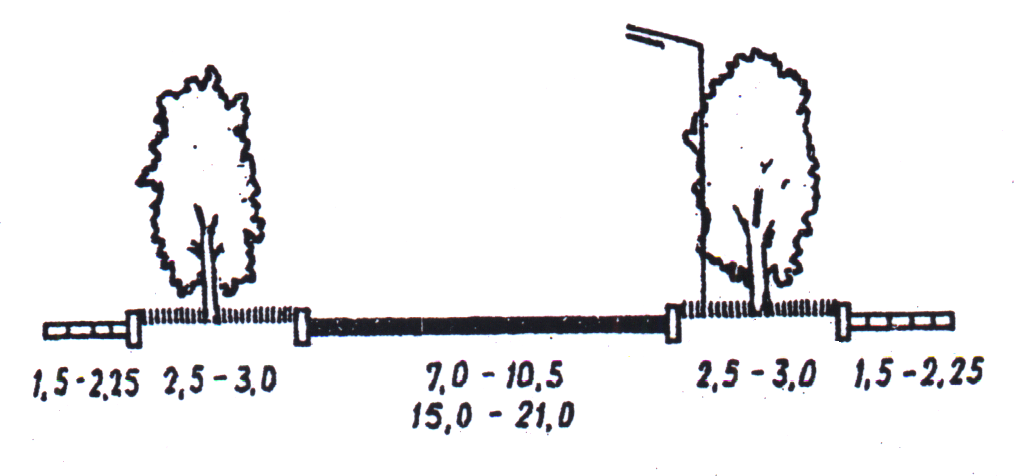


Рис.4.4

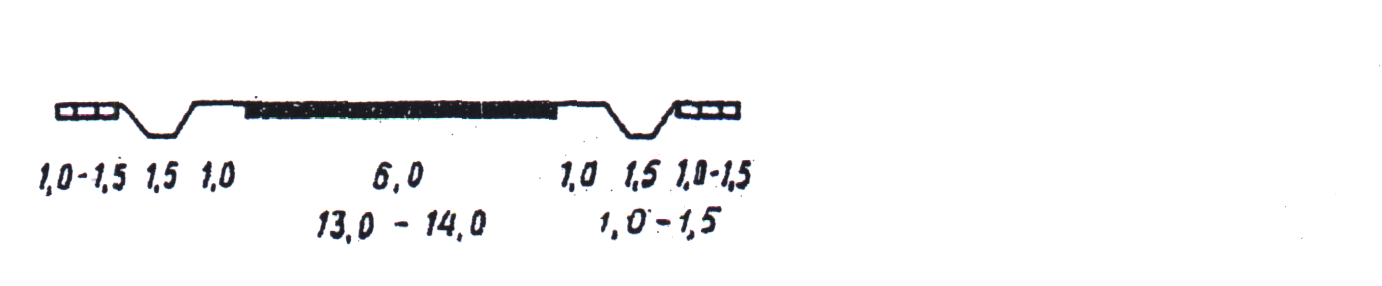


Рис. 4.5

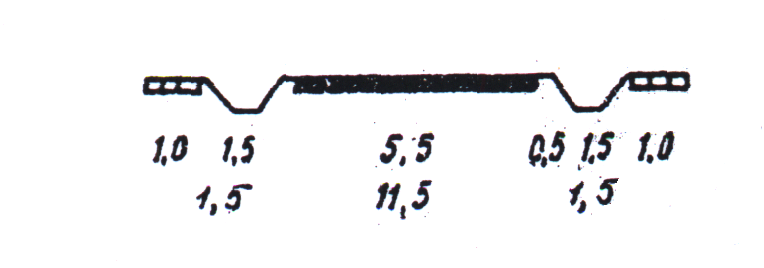


Рис. 4.6

Типовые поперечные профили проектируемых дорог.

Рис. 4.1 – поселковая дорога; Рис. 4.2, 4.3, 4.4 – главная улица; Рис. 4.5 – основная улица в жилой застройке; Рис. 4.6 – второстепенная (переулок) улица в жилой застройке.

Реконструкция главных и основных улиц предусматривает их благоустройство с устройством усовершенствованного покрытия, локальных мероприятий по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжей части улиц перед перекрестком. Это позволит при сравнительно небольших затратах добиться увеличения пропускной способности на 10 – 15%.

**6.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог**

Основные транспортные потоки в населённых пунктах проходят по дорогам федерального и регионального значения. Основные дороги района федерального и регионального значения указаны в таблице 1.2 данной схемы.

Анализ данных, полученных в результате проведения замеров интенсивности и прогнозирования перспективных потоков, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность автодорог района далека от исчерпания. Изменение распределения транспортных потоков в Мерчанском сельском поселении не планируется.

**6.4 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:

1. центральный управленческий пункт или ЦУП;
2. каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
3. 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:

1. ручное изменение режимов работы светофоров;
2. диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
3. режим «зеленой улицы»;
4. 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;
5. 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.

Дорожная сеть в Мерчанском сельском поселении не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Мерчанском сельском поселениинет.

**6.5 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:

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

Можно сделать следующие выводы:

1. 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;
2. 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;
3. 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:

1. непрерывное наблюдение;
2. оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
3. оценка текущего состояния внешней среды БДД;
4. прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
5. прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
6. оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
7. оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
8. 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 настоящей КСОДД были проведены натурные  
обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для  
выполнения натурного обследования транспортных потоков в результате  
аналитической работы были определены транспортные ключевые узлы (точки  
замеров), согласованные с Заказчиком (Администрацией муниципального  
образования). Результаты натурных обследований подтвердили актуальность  
выбранных точек замеров. По результатам проведенных исследований, было  
выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика,чтобы экономически обосновать рациональность применения систем  
мониторинга.

В будущем при увеличении транспортных потоков, при возникновении  
необходимости их применения, можно воспользоваться точками замеров  
интенсивности выбранных ранее вариантов для установки детекторов.  
Полученную с транспортных детекторов систематизированную информацию  
далее можно использовать для прогнозирования времени движения транспортных  
средств, оптимизации управления транспортным потоком, а также проследить  
динамику изменения интенсивности транспортных потоков. Таким образом, накопленные данные детектирования служат, по существу, единственным  
источником обоснованного планирования градостроительных мероприятий по  
строительству и реконструкции транспортных магистралей.

Необходимо проведение опросов по удовлетворенности транспортным комплексом, оценка населения качеством предоставляемых услуг транспортным комплексом, уровнем развития транспортной инфраструктуры.

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

**6.6 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:

1. на картографические – показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
2. 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:

1. пассивные – планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;
2. 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 Мерчанского сельского поселения внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

**6.7 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.

На территории Мерчанского сельского поселения нет необходимости в организации реве6

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

На территории Мерчанского сельского поселения действует 1 автобусный маршрут (межмуниципальный).

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

**64.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в Мерчанского сельского поселения является наиболее рациональной с точки зрения финансовых и функциональных параметров, поэтому отсутствует необходимость в ее изменении.

**6.10 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**

Для оптимизации движения грузового транспорта необходима установка знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» с табличкой 8.3.1 «Направление действия» на улицах у въезда в населенные пункты.

Проведение данных мероприятий позволит оптимизировать движение грузового транспорта и исключить его заезд в центральную часть населенных пунктов, что улучшит экологическую ситуацию и повысит безопасность дорожного движения в черте станицы, а также повысит привлекательность станицы для туристов.

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

На территории Мерчанского сельского поселения отсутствуют предприятия, использующие в своем производстве опасные вещества. Поэтому движение транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов является транзитным и может осуществляться по объездным дорогам.

**6.11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории**

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

1. ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
2. 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;
3. временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
4. ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

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

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

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

Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в станице.

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации в силу законодательно установленного «не штрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по улицам населенных пунктов, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным.

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для Мерчанского сельского поселения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) предусматривается развитие парковочного пространства на территориях крупных населенных пунктов. Парковочные места необходимо предусматривать вблизи строящихся центров притяжения, а также при строительстве жилых зданий.

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

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП, порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов.

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

**6.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках**

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

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

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

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

**6.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования**

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

В соответствии с ГОСТ-23457-86 "Технологические средства организации дорожного движения, Правила применения" транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и пешеходных переходах при наличии хотя бы одного из следующих условий:

*Условие 1.* Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Интенсивность движения транспортных потоков пересекающихся направлений

| **Число полос движения в одном направлении** | | **Интенсивность движения транспортных средств, ед/ч** | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Главная дорога** | **Второстепенная дорога** | **по главной дороге в двух направлениях** | **по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном направлении** |
| 1 | 1 | 750  670  580  500  410  380 | 75  100  125  150  175  190 |
| 2 и более | 1 | 900  800  700  600  500  400 | 75  100  125  150  175  200 |
| 2 и более | 2 и более | 900  825  750  675  600  525  480 | 100  125  150  175  200  225  240 |

*Условие 2.* Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой – 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш./ч.

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

*Условие 3.* Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

*Условие 4.* На перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

На территории Мерчанского сельского поселения нет необходимости в установке светофорного обеспечения на нерегулируемых перекрестках, в виду невыполнения ни одного из условий ГОСТ-23457-86 "Технологические средства организации дорожного движения, Правила применения".

**6.16 Режимы работы светофорного регулирования**

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

повышение безопасности;

повышение пропускной способности отдельных направлений движения;

перераспределение транспортных потоков.

На территории Мерчанского сельского поселения светофорное регулирование отсутствует.

Введение новых светофорных объектов на территории Мерчанского сельского поселения в связи с отсутствием на территории района проблемных участков.

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

Анализ условий дорожного движения на территории Мерчанского сельского поселения 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.

Кроме того, на территории Мерчанского сельского поселения требуется развитие системы уличного освещения в соответствии с требованиями нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Мероприятия по установке уличного освещения представлены в таблице 4.2.

Таблица 4.2.

Мероприятия по установке уличного освещения на территории Мерчанского сельского поселения

| Период | Расположение | Количество единиц | Финансирование |
| --- | --- | --- | --- |
| 2020 | х. Веселый, ул. Мичурина | 9 | Бюджет МО – 108,0 тыс. руб. |
| х. Веселый, ул. Пушкина | 10 | Бюджет МО – 120,0 тыс. руб. |
| х. Ястребовский, ул. Центральная | 10 | Бюджет МО – 120,0 тыс. руб. |
| х. Майоровский, ул. Супруненко | 10 | Бюджет МО – 120,0 тыс. руб. |

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

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

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

устройство тротуаров и пешеходных дорожек;

повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;

устройство пешеходных переходов;

обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 и др. вблизи учебных заведений, а также в местах высокой интенсивности пешеходных потоков;

повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД;

формирование пешеходных и жилых зон на территории городского поселения.

обустройство пешеходной зоны техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения на территории Мерчанского сельского поселения входят мероприятия, направленные на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий с участием пешеходов (раздел 4.17).

**6.19 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов**

При проектировании новых пешеходных дорожек и тротуаров следует учитывать обеспечение доступности использования их инвалидами и другими маломобильными группами населения.

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

**6.20 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям**

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям (ОО), является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков. Основными задачами по достижению указанной цели являются:

предотвращение дорожно-транспортных происшествий;

устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;

обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах

Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения. Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;

создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей относятся:

устройство ограждений перильного типа;

устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;

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

установка знаков «Осторожно дети»;

установка средств фото- и видеофиксации.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**6.21 Организация велосипедного движения**

Велосипедное движение является наиболее эффективным видом транспорта для передвижения по территории небольшого города, поселения и хорошей альтернативой моторизированному транспорту в виду его мало - затратности, благотворного воздействия на здоровье населения и положительного влияния на транспортную систему и экологию поселения.

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

**6.22 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 дорог различного значения, реконструкция которых повысит пропускную способность дорог и безопасность дорожного движения.

В целях развития сети дорог Мерчанского сельского поселения планируются:

мероприятия по ежегодному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения;

мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.3.

Таблица 4.3

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Мерчанского сельского поселения

| **Наименование мероприятия** | **Характеристики** | **Расположение** | **Финансирование (сумма, из какого бюджета)** |
| --- | --- | --- | --- |
| 2020 г. | | | |
| Капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения | L=1000,0 м | Мерчанское сельское поселение | Бюджет МО – 150,0 тыс. руб. |
| Краевой бюджет – 2850,0 тыс. руб. |
| 2021 год | | | |
| Капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения | L=1000,0 м | Мерчанское сельское поселение | Бюджет МО – 150,0 тыс. руб. |
| Краевой бюджет – 2850,0 тыс. руб. |
| 2022 -2030 гг. | | | |
| Капитальный ремонт автомобильной дороги местного значения | L=1000,0 м (ежегодно) | Мерчанское сельское поселение | Бюджет МО – 1350,0 тыс. руб. |
| Краевой бюджет – 25650,0 тыс. руб. |

**6.23 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения**

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходных данных о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Источниками этих данных являются органы местного самоуправления.

Данный вид мероприятий, что подтверждается практикой, значительно снижает количество нарушений Правил дорожного движения (ПДД) в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения. На данный момент средства фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения обладают широким спектром действия. При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), постановление об административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

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

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

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

Мероприятия по установке средств видеофиксации могут быть запланированы на долгосрочный период выполнения, для выполнения условий повышения численности населения и значительного увеличения транспортных потоков и пешеходной активности.

**6.24 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств**

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

**Часть 7. 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:

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

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

**Часть 8. 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 8.1.

Таблица 8.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Годы реализации** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | **Источники финансирования** | **Непосредственный результат реализации мероприятия** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Установка уличного освещения | 2020 | 468 | Муниципальный бюджет | Создание комфортных условий для всех участников дорожного движения и снижения вероятности возникновения ДТП |
| 2 | Капитальный ремонт автомобильных дорог местного значения | 2020-2030 | 1650 | Муниципальный бюджет | Улучшение качества дорог, Увеличение пропускной способности Улучшение транспортной доступности |
| 31350 | Региональный бюджет |

**Часть 9. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития улично-дорожной сети поселения являются:

применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;

координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;

координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);

запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;

разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории района должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть Мерчанского сельского поселения является элементом транспортной системы Крымского района Краснодарского края, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети 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 развитию улично-дорожной сети.

Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации КСОДД базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД.

Заказчиком КСОДД является администрация Мерчанского сельского поселения. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в Схеме. Координаторы Схемы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети Мерчанского сельского поселения.

Основными функциями администрации Мерчанского сельского поселенияпо реализации КСОДД являются:

оценка эффективности использования финансовых средств;

вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;

реализация мероприятий КСОДД;

подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;

организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;

обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;

мониторинг и анализ реализации КСОДД;

сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;

осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;

подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;

подготовка докладов о ходе реализации КСОДД главе администрации муниципального образования и предложений корректировке

осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации КСОДД.

В рамках осуществляемых функций администрация подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации КСОДД.

Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации Мерчанского сельского поселения.

Внесение изменений в КСОДД осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения КСОДД путем внесения изменений.

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

отклонений в выполнении мероприятий КСОДД предшествующий период;

приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;

снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;

в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;

уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы КСОДД в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения КСОДД составляют предложения по корректировке КСОДД и представляют их для утверждения в установленном порядке. Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

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

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора документарных данных, проведения серии замеров, анализа полученных данных.

Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимоувязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения. В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;

совершенствование и развитие опорной транспортной сети.