

**КОМПЛЕКСНЫЕ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
НА ТЕРРИТОРИИ СТАНИЦЫ СТАРОЩЕРБИНОВСКОЙ СТАРОЩЕР-
БИНОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ЩЕРБИНОВСКОГО РАЙ-
ОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

Разработано: ООО «ЭКЦ «Диагностика и Контроль»
Генеральный директор А.С. Юрченко _____
М.П.

**г. Ростов-на-Дону
2018 год**

Оглавление

Введение	стр.9
1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	...стр.11
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации .....	.....стр.11
1.2. Результаты, анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации, и органов местного самоуправления по организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	...стр.16
1.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом .....	.....стр.24
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, документов стратегического планирования .....	...стр.27
1.5. Описание основных элементов дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно – эксплуатационные характеристики .....	.....стр.31
1.6. Описание существующей организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса .....	...стр.47
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств .....	.....стр.52

1.8. Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района	стр.57
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием .....	...стр.58
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района	стр.61
1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов организации дорожного движения на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района ....	...стр.61
1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно – транспортных происшествий на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района ....	..стр.64
1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района	стр.66
1.14. Иная информация в зависимости от специфики территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, в отношении которой разрабатывается комплексные схемы организации дорожного движения .....	.....стр.67
2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения (варианты проектирования) станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	.стр.67
3. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	.....стр.68
4. Мероприятия по организации дорожного движения для предлагаемого к реализации варианта проектирования на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	....стр.69
4.1. Предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	.стр.69
4.2. Предложения по категорированию дорог станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий,	

планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству .....	..стр.69
4.3. Предложения по распределению транспортных потоков по сети дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района (основная схема) .....	.....стр.69
4.4. Предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района ....	..стр.70
4.5. Предложения по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района ...	...стр.71
4.6. Предложения по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района ...	...стр.73
4.7. Предложения по применению реверсивного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	.....стр.75
4.8. Предложения по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	.....стр.75
4.9. Предложения по организации пропуска транзитных транспортных потоков на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	.....стр.76
4.10. Предложения по организации 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 на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	..стр.76
4.11. Предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района ....	..стр.76
4.12. Предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	....стр.76

- 4.13. Предложения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского районастр.76
- 4.14. Предложения по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района или их участкахстр.77
- 4.15. Предложения по перечню пересечений, примыканий и участков дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, требующих введения светофорного регулированиястр.77
- 4.16. Предложения по режимам работы светофорного регулирования на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского районастр.77
- 4.17. Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского районастр.77
- 4.18. Предложения по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского районастр.78
- 4.19. Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского районастр.78
- 4.20. Предложения по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского районастр.78
- 4.21. Предложения по организации велосипедного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского районастр.79
- 4.22. Предложения по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, в целомстр.79
- 4.23. Предложения по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского районастр.80
- 4.24. Предложения по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств на территории станицы Старощербиновской

Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района	стр.80
4.25. Предложения по решению иных задач, определяемых спецификой разработки комплексных схем организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	....стр.80
5. Очередность реализации мероприятий на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района	стр.81
5.1. Предложения по этапам внедрения мероприятий по организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района	стр.83
6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района	стр.83
6.1. Состояние безопасности дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района	стр.85
6.2. Стоимость проектно – изыскательских и строительно – монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предлагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико – экономические и экологические показатели комплексных схем организации дорожного движения, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений) станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района ....	..стр.85
7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	...стр.89
8. Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района .....	.....стр.91
9. Предложения по развитию сети дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района ....	..стр.92
Схема ОДД ул. Розы Люксембург.....	Листы 1-8
Схема ОДД ул. Сакко Ванцети.....	Листы 9-17
Схема ОДД ул. Радищева.....	Листы 18-21
Схема ОДД ул. Чехова	Листы 22-28
Схема ОДД ул. Германа.....	Листы 29-32

Схема ОДД ул. Карла Маркса.....	Листы 33-37
Схема ОДД ул. Максима Горького.....	Листы 38-40
Схема ОДД ул. Красина.....	Листы 41-46
Схема ОДД ул. Энгельса.....	Листы 47-52
Схема ОДД ул. Первомайская.....	Листы 53-58,64,65
Схема ОДД ул. Советов.....	Листы 59-63
Схема ОДД ул. Урицкого.....	Листы 66-67
Схема ОДД ул. Чкалова.....	Листы 68-72
Схема ОДД ул. Ленина.....	Листы 73-77
Схема ОДД ул. Красная.....	Листы 78-83
Схема ОДД ул. Шевченко.....	Листы 84-94
Схема ОДД ул. Краснопартизанская.....	Листы 95-101
Схема ОДД ул. Свердлова.....	Листы 102-108
Схема ОДД пер. Южный.....	Лист 109
Схема ОДД ул. Софьи Перовской.....	Листы 110-115
Схема ОДД ул. Фрунзе.....	Листы 116-120
Схема ОДД пер. Воровского.....	Листы 121-122
Схема ОДД ул. 3-го Интернационала.....	Листы 123-126
Схема ОДД ул. Победы.....	Листы 127-128
Схема ОДД ул. Украинская.....	Листы 129-130
Схема ОДД ул. Войкова.....	Лист 131
Схема ОДД ул. 40 лет Октября.....	Листы 132-136
Схема ОДД ул. Красноармейская.....	Листы 137-141
Схема ОДД ул. Пушкина.....	Листы 142-147
Схема ОДД пер. Садовый.....	Лист 148
Схема ОДД ул. Мира.....	Листы 149-153
Схема ОДД ул. Коммунаров.....	Листы 154-155
Схема ОДД пер. Чапаева.....	Листы 156-157
Схема ОДД ул. Пионерская.....	Листы 158-160
Схема ОДД пер. Элеваторный.....	Лист 161
Схема ОДД пер. Вишневый.....	Лист 162
Схема ОДД пер. Потемкина.....	Лист 163
Схема ОДД пер. Красноармейский.....	Лист 164
Схема ОДД ул. Калинина.....	Листы 165-168
Схема ОДД ул. Строителей.....	Лист 169
Схема ОДД пер. Курина.....	Лист 170
Схема ОДД пер. Крестьянский.....	Лист 171
Схема ОДД пер. Степной.....	Лист 172
Схема ОДД ул. Дзержинского.....	Листы 173-174
Схема ОДД пер. Береговой.....	Лист 175
Схема ОДД пер. Советский.....	Лист 176
Схема ОДД пер. Школьный.....	Лист 177
Схема ОДД пер. Российский.....	Лист 178

Схема ОДД пер. Кубанский.....	Лист 179
Схема ОДД ул. Полевая.....	Лист 180
Схема ОДД ул. Речная.....	Листы 181-182
Карта транспортной инфраструктуры ст. Старощербиновская	Лист 183

Введение

Объектом исследования является транспортный комплекс станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района (далее – станция Старощербиновская), включая дороги, улично-дорожную сеть (вне зависимости от форм собственности), объекты транспортной инфраструктуры, а также территории общего пользования, предназначенные для перемещения транспортных средств и (или) пешеходов.

Цели и задачи разработки, комплексных схем организации дорожного движения станции Старощербиновская, (далее – КСОДД):

- 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 эффективности их использования;
- 5) организация транспортного обслуживания новых и 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.

КСОДД должна соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации в области градостроительной деятельности, дорожной деятельности, обеспечения безопасности дорожного движения, экологической безопасности и технического регулирования.

Разработка КСОДД базируется на следующих принципах:

- 1) учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения (далее – ОДД) на территории станции Старощербиновская;
- 2) использование мероприятий ОДД, обеспечивающих наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации;
- 3) использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере ОДД;
- 4) обеспечение комплексности при решении проблем ОДД.

КСОДД разработаны на срок до 2033 года. Корректировка КСОДД осуществляется в случае изменения дорожно – транспортной ситуации, но не реже чем 1 раз в 5 лет. Разработанные в КСОДД мероприятия представляют собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных

мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования, документацией по планировке территории станицы Старощербиновская, Генеральным планом Старощербиновского сельского поселения (далее – Генеральный план), Программой комплексного развития транспортной инфраструктуры Старощербиновского сельского поселения (далее – ПКР ТИ).

В разделе 2 КСОДД принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям ОДД определяют варианты проектирования в увязке с документами территориального планирования, документацией по планировке территории станицы Старощербиновская, документацией стратегического планирования станицы Старощербиновская, Генеральным планом, ПКР ТИ.

В разделе 3 КСОДД проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования осуществляется на основе разработки принципиальных предложений по основным мероприятиям ОДД для каждого из таких вариантов.

Оценка, сравнение, выбор предлагаемого к реализации варианта осуществляется на основании прогнозирования параметров дорожного движения, рассчитанных с использованием программирования и математического моделирования, и указанных в ПКР ТИ.

Оценка вариантов проектирования осуществляется на основе существующего и прогнозируемого уровней безопасности дорожного движения, затрат времени на передвижение транспортных средств и пешеходов, уровня загрузки дорог движением, перепробега транспортных средств, удобства пешеходного движения.

В разделе 4 КСОДД мероприятия по ОДД, разработанные в составе КСОДД, учитывают:

- возможность создания приоритетных условий для движения маршрутных транспортных средств, а также обеспечения благоприятных условий для движения пешеходов (включая инвалидов) и велосипедистов.

В разделе 5 КСОДД определена очередность разработки проекта организации дорожного движения (далее – ПОДД) на отдельных территориях. В целях проектной реализации КСОДД и (или) отдельных ее предложений, либо в качестве самостоятельного документа разрабатывается ПОДД.

Раздел 7 КСОДД разработан в целях обеспечения возможности реализации, предлагаемых в составе КСОДД, мероприятий.

Область применения – организация дорожного движения на улично-дорожной сети станицы Старощербиновская. КСОДД разработаны в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации № 43 от 17.03.2015 года «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» (с изменениями и дополнениями).

1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

В процессе работы были выполнены следующие мероприятия:

- 1) Сбор и систематизация официальных документарных статистических, технических и других данных;
- 2) Анализ собранных данных и результатов технических (математических) расчетов и оценка существующих параметров улично-дорожной сети, схемы ОДД;
- 3) Анализ работы пассажирского транспорта на территории станицы Старощербиновская;
- 4) Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно – транспортных происшествий (далее – ДТП);
- 5) Оценка транспортной доступности территории станицы Старощербиновская с учетом транспортных корреспонденций с другими сельскими поселениями (муниципальными образованиями) и территориями Щербиновского района.

Выполненные исследования использованы для разработки КСОДД.

При разработке КСОДД используется камеральный комплекс методов получения необходимых исходных данных, широко применяемых как в Российской Федерации, так и за рубежом.

Камеральный метод заключается в лабораторной обработке полученных данных и в документальном изучении исходных данных об исследуемом объекте. Документальное изучение исходных данных – изучение исходных данных об объекте без непосредственного выезда на территорию. Источником исходных данных для документального исследования при разработке проекта КСОДД являются следующие материалы:

- документы территориального планирования, документация по планировке территории, документы стратегического планирования на федеральном уровне, на уровне субъектов Российской Федерации и на уровне Щербиновского района, ПКР ТИ;
- результаты исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения;
- общие сведения о территории станицы Старощербиновская;
- классификация и характеристика дорог, дорожных сооружений;
- характеристика транспортной инфраструктуры;
- организация дорожного движения;
- данные о ДТП в динамике за период не менее трех лет;
- сведения о проведенных и планируемых мероприятиях по капитальному ремонту дорожного покрытия;

- ПОДД на территории станицы Старощербиновская;
- паспорта регулярных маршрутов общего пользования;
- дислокация знаков дорожного движения на территории станицы Старощербиновская;
- перечень парковочных мест на территории станицы Старощербиновская;
- карты градостроительного зонирования на территории станицы Старощербиновская;
- схемы расположения земельных участков станицы Старощербиновская;
- мероприятия в области улично-дорожной сети, в области капитального ремонта дорог на территории станицы Старощербиновская;
- ПКР ТИ.

Средствами получения исходной информации являются:

- официальные запросы в орган местного самоуправления;
- интернет - ресурсы (официальные сайты органов государственной власти, органов местного самоуправления, Федеральной налоговой службы, органов Государственной статистики, ОМВД РФ по Щербиновскому району, МРЭО № 8 ГИБДД ГУ МВД по Краснодарскому краю, и так далее).

Практика сбора официальных документарных статических исходных данных позволяет описать сложившуюся обстановку следующим образом:

- необходимая информация в открытых достоверных источниках представлена в неполном объеме;
- значительная часть полученных исходных данных не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к ним для использования в целях создания транспортных моделей, и требует дополнительной обработки.

Камеральный способ в настоящее время является актуальным и проверенным на практике. Исходные данные в виде характеристик транспортного потока, статистических данных и другие целесообразно импортировать в систему транспортного моделирования. Такая система позволяет хранить и актуализировать полученные данные о параметрах транспортного потока в процессе исследования, а также производить прогнозы спроса на транспорт, тем самым позволяя обосновывать строительство транспортных объектов на улично-дорожной сети станицы Старощербиновская.

Сведения о территории станицы Старощербиновская.

Основные характеристики территориального расположения станицы Старощербиновская в структуре пространственной организации Краснодарского края приведены в таблице 1.

Таблица 1 Общие сведения о территории

№	Параметры	Описание
1	Площадь территории, км ²	447,7
2	Численность населения (на 2018 год), чел.	17083
3	Плотность населения, чел/км ²	38,157
4	Количество населенных пунктов	1, административный центр станица Старощербиновская
5	Расстояние до Центра Краснодарского края (г. Краснодар)	218 км
6	Закон о границах:	Закон Краснодарского края «Об установлении границ муниципального образования Щербиновский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – сельских поселений – и установлении их границ» принятого Законодательным Собранием Краснодарского края 14.07.2004 года
7	Соседние административно-территориальные образования	- на севере – с землями Ейскоукрепленского и Екатериновского сельских поселений; - на востоке и юго-востоке – с землями Староминского района; - на юге – с землями НовоЩербиновского сельского поселения; - на западе – с землями Щербиновского сельского поселения; - на северо-западе с Ейским лиманом.

В климатическом отношении территория станицы Старощербиновская относится к северо-западной степной провинции. Климат умеренно-континентальный. В соответствии с геоморфологическим районированием территория станицы Старощербиновская входит в пределы Прикубанской равнины, аккумулятивной, аккумулятивно-денудационной, эрозионно-аккумулятивной, пологоволнистой лессовой. Рельеф Прикубанской равнины

характеризуется сочетанием невысоких водораздельных плато с широкими, но неглубокими долинами степных рек и балок.

Северная часть Старощербиновского сельского поселения, примыкающая к станции Старощербиновской, занята плавневыми землями Ейского экспериментального хозяйства по разведению и воспроизводству рыб и землями Щербиновского лесничества Каневского опытного лесхоза.

По территории ст. Старощербиновская проходят автодороги «г.Краснодар-г.Ейск» II технической категории, «ст.Старощербиновская – ст.Новощербиновская II, IV технической категории», «ст.Старощербиновская-с.Шабельское» III, V технической категории, «ст.Старощербиновская-аэропорт» IV технической категории.

С востока на запад по территории поселения проходит участок железной дороги (ЖД) «Староминская-Ейск».

Положение расположения станции Старощербиновская в структуре расселения показано на рисунке 1.

Рисунок 1 Карта административно-территориальных границ станции Старощербиновская

Ст. Старощербиновская компактно расположена на берегу р. Ея в центральной части Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района. С районным центром ст. Старощербиновской и другими населенными пунктами станицу связывают автодороги регионального и районного значения. Указанное поселение наделено статусом муниципального образования с административным центром в ст. Старощербиновской - единственным населенным пунктом в его составе. Площадь территории населенного пункта поселения - ст. Старощербиновской – 1570,2 га.

Таблица 2 Прогноз численности населения станицы Старощербиновская

Населенный пункт	2018 год	2020 год	2030 год	2033 год
станция Старощербиновская	1708 3	202 90	21 440	21440

Базовыми отраслями экономики ст. Старощербиновская являются промышленное производство и сельское хозяйство. Промышленное производство в Старощербиновском сельском поселении представлено производством и распределением электроэнергии, газа, воды и обрабатывающим производством. В производстве сельхозпродукции заняты предприятия и личные подсобные хозяйства. Основными видами сельскохозяйственной продукции производимой на территории ст. Старощербиновская являются зерно, кукуруза, сахарная свекла, семена подсолнечника, картофель, овощи, скот и птица (в живом весе), молоко, яйца.

1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации, и органов местного самоуправления по организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации – Правительство Краснодарского края, и органов местного самоуправления – Администрация Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района по ОДД по Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик проекта – Министерство транспорта РФ), должна включать в себя:

- реализацию региональной и муниципальной политики в области ОДД на территории ст. Старощербиновская;
- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах ст. Старощербиновская, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории Приморско-Ахтарского городского поселения;

- содержание технических средств организации дорожного движения (далее по тексту - ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территориях ст. Старошербиновская.

Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории станции Старошербиновская.

Целью государственной политики в сфере 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 ОДД 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 ОДД включает в себя следующие направления:

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

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

Действующее законодательство, Федеральный закон № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс, Земельный кодекс, не позволяют четко 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 ОДД;

2) разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и ОДД, 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 Щербиновского района с другими районами, входящие в состав Краснодарского края, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и ОДД местного уровня;

2) согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и ОДД, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

1) корректировка (актуализация) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (далее - ПКР ТИ) и разработка 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 ОДД 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 улично – дорожной сети далее по тексту - УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование).

Таким образом, решение проблемы перегруженности УДС ст. Старощербиновская заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру. Максимально полное использование имеющейся пропускной способности местных и региональных дорожных сетей. Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта. Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

- введение ограничений на пользование УДС транспортными средствами: постоянный временный запрет на въезд, платный въезд и парковка;

- информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и тому подобное, оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и так далее;

- 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 тому подобное);

- 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 КСОДД и актуализация КСОДД).

Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, расположенных в границах станции Старошербиновская.

Министерство транспорта Российской Федерации определяет ОДД 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. Мониторинг дорожного движения - сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств ОДД) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках УДС ст. Старошербиновская с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик УДС потребностям транспортной системы.

В пункте 1 Постановления Правительства РФ от 11.06.2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» установлено, что Министерство транспорта Российской Федерации (далее Минтранс России) 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 ОДД в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

В целях эффективного разграничения полномочий в области ОДД 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. Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах местного значения, расположенных в границах ст. Старошербиновская, находятся у Министерства транспорта Краснодарского края. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и ПОДД.

Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории станции Старошербиновская.

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, приходящиеся на 1 км 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 Администрации Староцербиновского сельского поселения Щербиновского района работ по подготовке и реализации муниципальной политики в области ОДД.

Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах станции Староцербиновская.

Минтранс России определяет ТСОДД, 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 ОДД). Установка, замена, демонтаж и содержание ТСОДД осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, законодательством Российской Федерации по БДД и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации. Согласно Федеральному закону № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по ОДД, включающая работы по содержанию и ремонту ТСОДД, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности. Согласно Федеральному закону № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», деятельность по ОДД должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) от 15.12.2004 г. № 120ст);

- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден приказом Росстандарта от 15.12.2004 г. № 121-ст);

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Росстандарта от 11.12.2006 г. № 295-ст);

- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Росстандарта от 23.10.2007 г. № 269-ст);
- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Росстандарта от 23.10.2007 г. № 270-ст);
- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Росстандарта от 15.12.2004 г. № 120ст);
- ГОСТ Р 52606-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений» (утвержден приказом Росстандарта от 11.12.2006 г. № 296-ст);
- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Росстандарта от 11.12.2006 г. № 297-ст).

Ведение реестра парковок общего пользования на территории станицы Старощербиновская.

Минтранс России определяет:

- парковка общего пользования – это парковка (парковочное место) для использования неограниченным кругом лиц;
- владельца парковки, как уполномоченный орган субъекта РФ, 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 РФ. Контроль соблюдения правил использования парковок осуществляется владельцами парковок.

В Уставе Старощербиновского сельского поселения к вопросам местного значения относятся:

- дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах станицы Старощербиновская и обеспечение БДД на них,
- создание и обеспечение функционирования парковок (парковочных мест), осуществление муниципального контроля сохранности автомобильных дорог местного значения в границах станицы Старощербиновская, осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществление дорожной деятельности в соответствии с законодательством РФ.

Финансирование работ по содержанию и ремонту УДС ст. Старощербиновская, осуществляется в соответствии с утвержденным нормативом финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения ст. Старощербиновская. В таблице 3 представлены данные по объемам финансирования мероприятий по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования ст. Старощербиновская.

Таблица 3 Нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования ст. Старощербиновская

	Классификация автомобильных дорог	Единица измерения	Норматив по автомобильным дорогам:		
			со- держание	ре- монт	капитальный ремонт
			с учетом НДС		
	Улицы и дороги местного значения	тыс . руб./км	1 96 9,996	11 717,955	68 790,139
	Проезды	тыс . руб./км	509, 259	7 731,836	-

Содержание и ремонт муниципальных дорог осуществляется по договорам, заключенным по результатам проведения конкурсных процедур, капитальный ремонт дорог выполняется в плановом порядке на основании договоров, заключенных по результатам проведения аукционов в объеме выделенных денежных средств. Капитальный ремонт и строительство дорог осуществляется на условиях со-финансирования из краевого бюджета в рамках мероприятия подпрограммы «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории Краснодарского края» государственной программы Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края».

Работы по ОДД отнесены к содержанию автомобильных дорог, то есть рассматриваются как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог ФЗ от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не регулируются и соответствующие цели не ставятся. Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории ст. Старощербиновская фактически решают органы местного самоуправления.

В ст. Старощербиновская имеется утвержденный ПОДД. Минтрансом России 17.03.2015 года был выпущен Приказ № 43, который конкретизирует нормы ФЗ-196 «О безопасности дорожного движения» в части мероприятий по ОДД (ст. 21 п.2). Указанный Приказ устанавливает перечень документов, регламентирующих мероприятия по ОДД. Такими документами являются КСОДД и ПОДД. Перечень является исчерпывающим. В рамках исполнения Поручения Президента РФ № Пр-637 (пункт «4б»), состоявшегося 14.03.2016 года, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1.12.2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных об-

разований, администрацией Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района была инициирована разработка КСОДД.

На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по ОДД, органы местного самоуправления Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории ст. Старощербиновская.

1.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

В настоящее время в РФ основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования ОДД является ФЗ от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий.

В то же время положения № 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 ОДД, тем не менее, не определяет ОДД как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности - обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения. Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – № 257-ФЗ) работы по ОДД отнесены к содержанию автомобильных дорог, то есть рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Правила дорожного движения РФ утверждены постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства РФ, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне ОДД в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и ОДД, и сама деятельность по обеспечению БДД, № 257-ФЗ, включены в дорожную деятельность. Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в РФ достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере ОДД остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение.

На основании анализа ст. 5 и ч. 1 ст. 6 № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения БДД, следует сделать вывод, что № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции РФ в сфере осуществления деятельности по ОДД. Определяя предметы ведения РФ в области обеспечения БДД, № 196-ФЗ прямо не указывает среди них осуществление деятельности по организации дорожного движения. № 196-ФЗ в редакции ФЗ от 11.07.2011 № 192-ФЗ определена общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов РФ в области обеспечения БДД. В целях эффективного разграничения полномочий в области ОДД между РФ, субъектами РФ и органами местного самоуправления, разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за РФ, субъектами РФ 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 ОДД. В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере ОДД отвечает Минтранс России.

В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению БДД. В соответствии с ФЗ от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 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 ОДД в целях повышения пропускной способности дорог. Кроме того, анализ

законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере ОДД на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения эффективности обеспечения бесперебойного и БДД.

Таким образом, действующая в РФ, равно как и в ст. Старошербиновская правовая база в сфере ОДД и смежных областях деятельности не позволяет чётко распределить обязанности и ответственность субъектов ОДД 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 ОДД, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

- Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14.03.2016 года в г. Ярославле, согласно п. «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1.12.2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;

- Приказ Минтранса России от 17.03.2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;

- Приказ Минтранса России от 26.05.2016 года № 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 ОДД условно можно разделить на два блока:

- организационно-технический, информирующий участников дорожного движения об изменениях в установленной схеме ОДД ст. Старошербиновская, вводимых на временной основе, в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

- общий информационный, предназначенный для ознакомления населения поселения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы ст. Старошербиновская, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и тому подобное.

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 поселения. Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства г. 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 Старощербиновского сельского поселения в сфере ОДД используются следующие ресурсы. Использование средств теле- и радиовещания Краснодарского края позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в ОДД и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами. Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Старощербиновского сельского поселения <http://starscherb.ru>. Теме ОДД, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Краснодарского края о результатах деятельности органов исполнительной власти Краснодарского края. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации Старощербиновского сельского поселения о результатах деятельности.

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

1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, документов стратегического планирования

В соответствии с передовыми тенденциями в области ОДД документацией по ОДД являются КСОДД и (или) ПОДД. Документация по ОДД разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, планов и программ комплексного социально-экономического развития, долгосрочных целевых программ, ПКР ТИ, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

Анализ имеющихся документов территориального планирования станицы Старощербиновская.

Согласно Градостроительному кодексу РФ от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) документами территориального планирования муниципальных образований являются: 1) генеральные планы поселений; муниципальных районов; 2) схемы территориального планирования (далее - 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).

Анализ Генерального плана и схем территориального планирования станции Старощербиновская.

Генеральный план утвержден решением Совета муниципального образования Щербиновский район от 28.04.2016 года № 16 (в редакции решения Совета муниципального образования Щербиновский район от 22.02.2017 г. № 11). Генеральный план является основополагающим документом территориального планирования. Схема территориального планирования (СТП) муниципального образования Щербиновский район, утверждена решением Совета муниципального образования Щербиновский район от 30.10.2014 г. № 7. ПКР ТИ утверждена решением Совета муниципального образования Щербиновский район от 25.10.2017 № 28. Мероприятия из Генерального плана, СТП, ПКР ТИ сведены в таблицу 4.

Таблица 4 Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры

№ п/п	Наименование мероприятий	Описание места размещения объекта	Этапы реализации проектных решений	
			1 очередь 202 0 г.	рас- четный срок 2033 г.
1	Реконструкция, приведение в соответствие с категорией II-I	г. Краснодар – г. Ейск км 185,469 ÷ км 202,825, км 202,825 ÷ км 205,194	-	+
2	Реконструкция, приведение в соответствие с категорией II, IV(III)	ст-ца Старощербиновская – с. Шабельское, км 0+000 ÷ 7+322 (тр. Развязка), км 7+322 ÷ км 44+977	-	+
3	Реконструкция, приведение в соответствие с категорией III-II	ст-ца Старощербиновская - ст-ца НовоЩербиновская, км 0+000 ÷ км 1+240 (ввод в станцию) и транспортный узел	-	+
4	Реконструкция, приведение в соответствие с категорией II	Подъезд к аэропорту ст-цы Старощербиновская, (ГК 0+030 ÷ км 2+096 транспортный узел)	-	+
5	Строительство, категория I	ст-ца Старощербиновская – Азов-	-	+

№ п/п	Наименование мероприятий	Описание места размещения объекта	Этапы реализации проектных решений	
			1 очередь 202 0 г.	рас- четный срок 2033 г.
		Сити		
6	Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объемов необходимой реконструкции или нового строительства	Ст. Старощербиновская	+	+
7	Внесение изменений в проекты организации дорожного движения	Ст. Старощербиновская	+	+
8	Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров	Ст. Старощербиновская	-	+
9	Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы	Ст. Старощербиновская	-	+
10	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов	Ст. Старощербиновская	+	+
11	Оборудование остановочных площадок	Ст. Старощербиновская	+	+

Анализ имеющейся документации по планировке территории станции Старощербиновская.

Согласно Градостроительному кодексу РФ от 29.12.2004 года N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) 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. По состоянию на 2018 год документы по планировке территории в области транспортной инфраструктуры (межевые планы) на территории ст. Старощербиновской отсутствуют. Информация об утвержденных проектах планировки размещена на официальном сайте Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района <http://starscherb.ru>.

Анализ документов стратегического планирования станции Старощербиновская.

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

мочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса РФ, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 г. № 1734-р с редакцией от 11.06.2014 года № 1032-р).

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

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

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

ботки «Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (далее - Концепция) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе. В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

На уровне Старощербиновского сельского поселения действует программа комплексного развития социальной инфраструктуры с 2017 по 2032 года, утвержденная решением № 20 от 25.10.2017г. «Об утверждении программы комплексного развития социальной инфраструктуры Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района».

В соответствии с ней до 2032 года ожидается ремонт:

- кровли СОШ № 1; отопления, библиотеки, благоустройства территории СОШ № 2; рекреации начальной школы, спортивного зала СОШ № 3; спортивной площадки, наружной канализации, усиление фундамента СОШ № 5; кровли, пешеходных дорожек МДОУ № 6; кровли, пешеходных дорожек, установка теневых навесов МДОУ № 7; оконных блоков МДОУ № 8; оконных блоков, водоотведение МДОУ № 9; кровли, система отопления, установка теневых навесов МДОУ № 1; по обеспечению доступности, и знаки доступности МБОУ ДО ДДТ, ремонт МБУК ЦНТ;
- строительство блока начального образования на 400 мест на территории МБОУ СОШ № 3;
- установка знаков доступности МБУ ДО ДЮСШ.

1.5. Описание основных элементов дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно – эксплуатационные характеристики

Автотранспортная система ст. Старощербиновская по условиям движения и доступа к ним относятся к классу – обычная автомобильная дорога (не ско-

ростная автомобильная дорога), по Постановлению Правительства РФ от 28.09.2009 года № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации», и соответствует II – IV категории.

Конфигурации территории ст. Старощербиновская сформировала транспортную схему, которая обеспечивает связь как внутри станицы, так и с районами Краснодарского края, а также с Ростовской областью.

Административный центр – ст. Старощербиновская является важным транспортным узлом, не только районного, но и общекраевого значения, где пересекаются автомобильные дороги регионального значения:

- 1 – г. Краснодар – г. Ейск (II категория);
- 2 – ст-ца Старощербиновская – ст-ца Новощербиновская (IV категория);
- 3 – ст-ца Старощербиновская – с. Шабельское (II; IV категория);
- 4 – Подъезд к аэропорту ст-цы Старощербиновская (III; IV категория);
- 5 – Подъезд к ст-це Старощербиновской (IV категория).

Следует отметить, что перераспределение транспортного движения в транспортном узле меридиального направления по существующему положению происходит непосредственно по территории ст. Старощербиновской, нарушая тем самым требования безопасности и ухудшая условия проживания в административном центре.

Эти автомобильные дороги оказывают определяющее влияние на развитие дорожного хозяйства, как прилегающих районов, так и Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района.

Размеры среднегодовой суточной интенсивности движения на основных дорогах регионального и межмуниципального значения проходящих по территории Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района колеблются от 2408 до 4137 авто/сутки.

Учет интенсивности движения и состава транспортных потоков на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения интенсивности движения на автомобильной дороге г. Краснодар – г. Ейск - 3201 – 4174 авто/сутки.

Плотность сети автомобильных дорог общего пользования на территории Щербиновского района составляет $0,374 \text{ км/км}^2$, что меньше среднекраевого значения ($0,508 \text{ км/км}^2$). При плотности населения 28 чел/км^2 (среднее значение по краю $68,105 \text{ чел/км}^2$) на каждого жителя района приходится $0,013 \text{ км}$, что больше среднекраевого показателя ($0,007 \text{ км/чел}$).

Общая протяженность дорожной сети общего пользования ст. Старощербинская составляет 101,406 км, из них улиц с твердым покрытием 60,7 км, что составляет 59,9%, техническое состояние улично-дорожной сети характеризуется как удовлетворительное. В таблице 5 обозначен реестр автодорог местного значения ст. Старощербиновская, в котором указана длина, площадь, покрытие, тротуары, площадь автодороги по участкам.

Таблица 5 Реестр автодорог местного значения ст. Старощербиновская

Автодороги	дли-на	пло-щадь	покрытие	Тротуа-ры	Площадь		
					Асф.	Гравий (Гр)	Грунт
улица Речная	994	3134	гр-щебень			3134	
переулок Бере-говой	144	432	щебень (щеб)				432
улица Степана Разина	3470	14916	асф/б, грунт-гр-щеб	3223	14916		
переулок Со-ветский	233	699	гравий			699	
улица Розы Люксембург	3495	17010	асф/б, грунт-	4046	17010		
улица Карла Либкнехта	2550	9011	гравий	2430		9011	
улица Лермон-това	3426	15533	асф/б, гр-щеб	3889			
улица Мира	2354	8580	асф/б, грунт-гр-щеб	1820	8580		
улица Перво-майская	4500	31244	асф/б, щеб	3408	31244		
улица Шевчен-ко	4770	31534	асф/б, грунт	5250	31534		
улица Сакко и Ванцетти	4600	20270	асф/б, щеб	4108	20270		
улица Красина	3175	17738	асф/б, гр-щеб	3038	17738		
переулок По-темкина	350						
переулок Чапа-ева	908	4207	асф/б, гр-щеб	708	2307	1870	
переулок Школьный	174	522	гр-щеб			522	
улица Красно-армейская	1844	10455	асф/б, грунт-щеб	2370			
переулок Юж-ный	257	1156	гравий			1156	
ул Краснопар-тизанс-кая	3259	29331	асф/б	2617,7	29331		
улица Пионер-ская	1334	5336	щеб	411,6			
переулок Во-ровского	814	2580	гпс			2580	
улица Пушкина	2798	10569	, грунт-гр-щеб	2436		10569	
улица Софьи Перовской	2395	9580	грунт	2147		9580	

улица Комсо- мольская	2767	12542	асф/б,гру нт, щеб	503	12542		
переулок Ради- щева	205	615	щеб				615
улица Дзержин- ского	1500						
улица Строи- телей	425	1275	грунт				1275
улица Промыш- ленная							
улица Свердло- ва	3030	10470	асф/б, грунт-гр- щеб	2429	10470		
переулок Садо- вый	405	1215	грунт				1215
улица Полевая	250						
улица 8 марта	3210	15590	асф/б, гр	2730	15590		
переулок Кури- на	400	1200	грунт				1200
улица 3-го ин- тернационала	1955		щебеноч- ное	1900			
переулок Кре- стьянский	184	644	щебеноч- ное			399	245
улица Тельмана	3660	16226	асф/б, грунт-гр- щеб	3755	16226		
переулок Степ- ной	125	375	грунт				375
улица Радищева	1956	8614	асф/б, грунт-гр- щеб	1811	8614		
улица Чехова	4185	21348	асф/б, щеб	3391	21348		
улица Комму- наров	985	3976	, грунт- гр-щеб	807	3976		
улица Калинина	1802	7051	асф/б, щеб	1171	7051		
улица Красная	3065	22268	асф/б, грунт	4419,6	22268		
переулок Эле- ваторный	138	414	асф/б		414		
улица Советов	2720	18552	асф/б	3651	18552		
переулок Крас- ноармейский	427	1705	Щеб	425		1281	
улица Ленина	2400	15090	асф/б	2252	15090		
улица Энгельса	2612	15672	асф/б, гравий	2790,65	15672		
улица Чкалова	2372	14091	асф/б, щеб	3668	14091		

переулок Рос- сийский	442	1579	асф/б, щеб		1012	567	
улица Фрунзе	2270	9274	Щеб,бето н-ное	1522			
переулок Ку- банский	114	342	Щеб			342	
улица Германа	1825	7249	гравий	1608		7249	
переулок Виш- невый	275						
улица Карла Маркса	2077	11064	асф/б, грунт-гр- щеб	1581	11064		
улица 40 лет Октября	1780	6300	грунт- щеб	1540		6300	
улица Максима Горького	1360	8160	асф/б	1247	8160		
улица Украин- ская	977	3968	асф/б, грунт-гр- щеб		3968		
улица Победы	704	2112	гр-щеб			2112	
улица Войкова	465	1860	грунт	407			1860
улица Урицкого	400	1869	асф/б щеб		1338	531	
улица Меди- цинская							
переулок Ме- дицинский							
Подъезд к ЦРБ	99	1802	асф	99	1802		
ИТОГО, км	101,406						

По территории ст. Старощербиновская проходит Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД) «Староминская – Ейская - Ейск». Протяженность железнодорожной линии по территории ст. Старощербиновская составляет 6,53 км. Станция Старощербиновская находится в ст. Старощербиновская. Это часть СКЖД Краснодарского отделения. Код ЕСП 515602. Располагается между Рядовой и Александровский. Здесь осуществляется операции с грузами и посадка и высадка пассажиров на пригородные поезда. На пригородном поезде можно уехать в направлении: Староминская-Тимаш. — Ейск и обратно. Стоянка непродолжительна (1-2 минуты). Электрички ходят ежедневно. До Староминской, Ейска, Александровского, 138 километра, 122 километра, Рядового и 134 км. Есть 1-этажное здание вокзала.

На рисунке 2 обозначена СКЖД ст. Старощербиновская.

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

- дороги, по которым осуществляется связь населенного пункта с внешними дорогами общей сети. К этой категории относятся улицы Чкалова

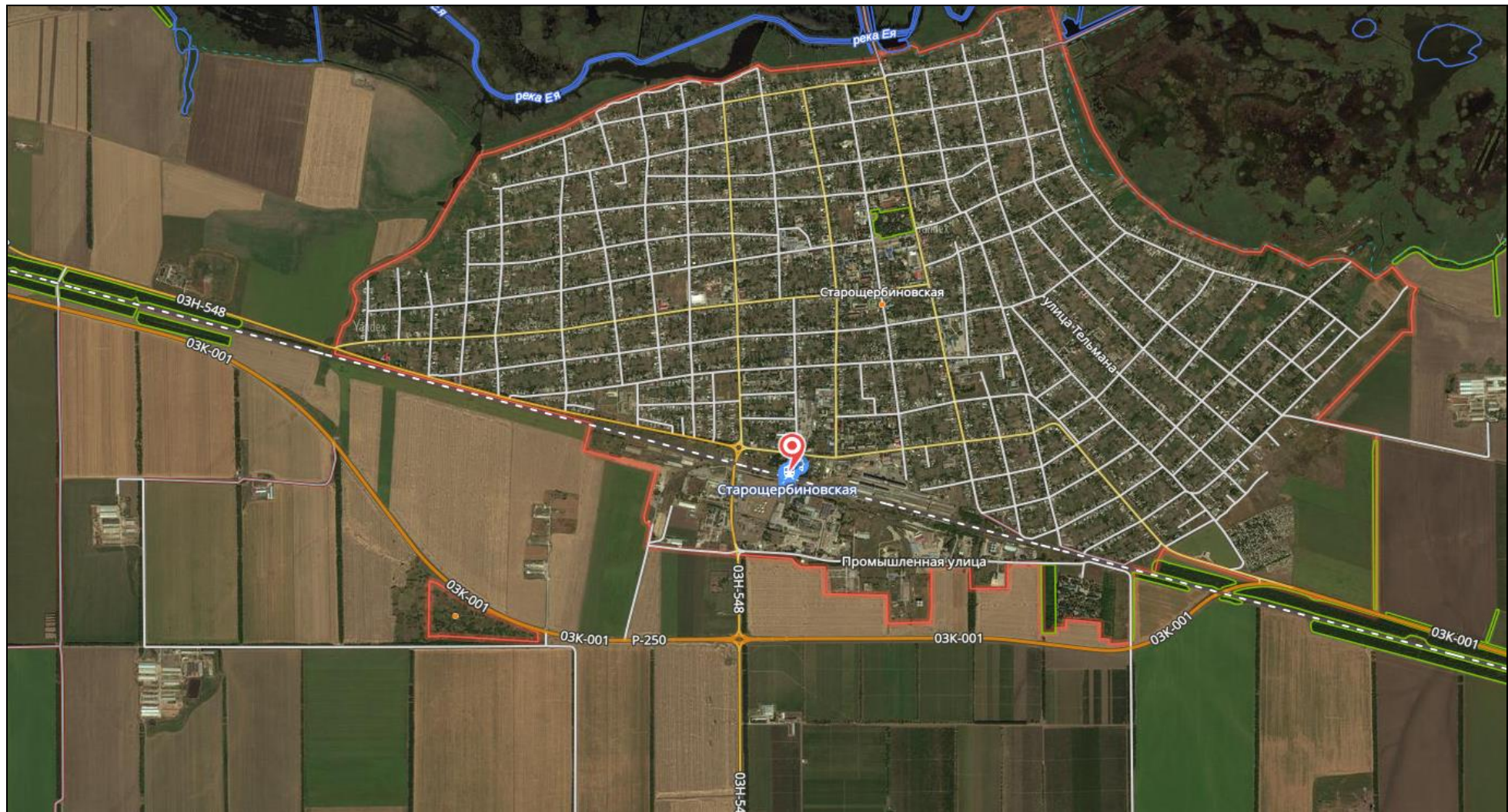
(дорога районного значения 03Н-548), Краснопартизанская (03Н-548), улица Чехова,

- главные улицы, обеспечивающие связь жилых территорий с общественными центрами и местами приложения труда. Общественный центр станицы носит линейный характер и формируется вдоль улиц Ленина, Шевченко, Красная, Первомайская, Советов;

- улицы в жилой застройке: основные, осуществляющие транспортную (без пропуска грузового и общественного транспорта), и пешеходную связь внутри жилых территорий, с главными улицами.

Железнодорожный вокзал и автовокзал образуют вокзальный комплекс по ул. Краснопартизанская.

Рисунок 2 Сеть железнодорожного и автомобильного транспорта ст. Старощербиновская



На территории ст. Старощербиновская следующие дороги:

- второстепенные, обеспечивающие связь между основными жилыми улицами, пешеходные улицы, необходимые для связи с местами приложения труда, учреждениями и предприятиями обслуживания, в том числе, в пределах общественных центров;

- производственные дороги, по которым обеспечивается транспортная связь в пределах производственных зон, а также выходы на поселковые и внешние дороги. Между ЖД магистралью и улицей Прошленная расположена промышленная зона.

На рисунке 2 представлена дорожная сеть общего пользования ст. Старощербиновская. К КСОДД прилагаются схемы ОДД в ст. Старощербиновская.

Характеристика основных элементов дорог ст. Старощербиновская представлена в таблице 6.

Таблица 6 Характеристика основных элементов дорог

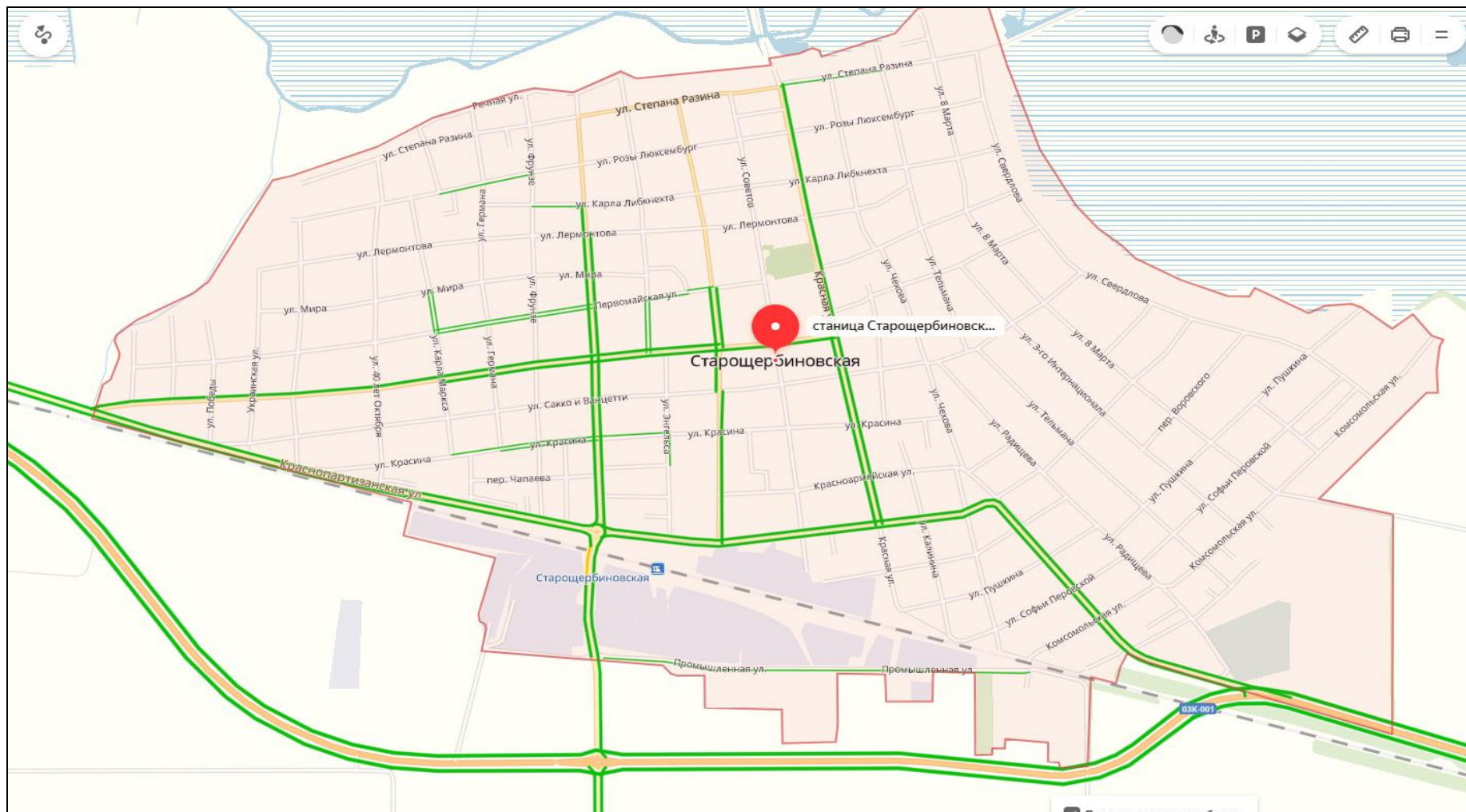
Автомобильные дороги	длина	покрытие	Скорость движения, км/час	Плотность движения (авт./1 км)	Интенсивность движения транспорта, ед./сутки	Коэффициент загрузки
улица Речная	994	гр-щебень	60	3	200	50
переулок Береговой	144	щебень (щеб)	60	3	200	50
улица Степана Разина	3470	асф/б, грунт-гр-щеб	25	8	200	100
переулок Советский	233	гравий	60	3	200	50
улица Розы Люксембург	3495	асф/б, грунт-	30	2	60	100
улица Карла Либкнехта	2550	гравий	20	3	50	100
улица Лермонтова	3426	асф/б, гр-щеб	60	3	200	50
улица Мира	2354	асф/б, грунт-гр-щеб	35	6	200	100
улица Первомайская	4500	асф/б, щеб	35	6	200	100
улица Шевченко	4770	асф/б, грунт	30	7	200	100
улица Сакко и Ванцетти	4600	асф/б, щеб	60	3	200	50
улица Красина	3175	асф/б, гр-щеб	35	6	200	100
переулок Потем-	350		60	3	200	50

кина						
переулок Чапаева	908	асф/б, гр- щеб	60	3	200	50
переулок Школь- ный	174	гр-щеб	60	3	200	50
улица Красноар- мейская	1844	асф/б, грунт-щеб	60	3	200	50
переулок Южный	257	гравий	60	3	200	50
ул. Краснопарти- занс-кая	3259	асф/б	75	3	200	100
улица Пионерская	1334	щеб	60	3	200	50
переулок Воров- ского	814	гпс	60	3	200	50
улица Пушкина	2798	, грунт-гр- щеб	60	3	200	50
улица Софьи Пе- ровской	2395	грунт	60	3	200	50
улица Комсо- мольская	2767	асф/б,грунт , щеб	60	3	200	50
переулок Радище- ва	205	щеб	60	3	200	50
улица Дзержин- ского	1500		60	3	200	50
улица Строителей	425	грунт	60	3	200	50
улица Промыш- ленная			60	3	200	50
улица Свердлова	3030	асф/б, грунт-гр- щеб	60	3	200	50
переулок Садовый	405	грунт	60	3	200	50
улица Полевая	250		60	3	200	50
улица 8 марта	3210	асф/б, гр	60	3	200	50
переулок Курина	400	грунт	60	3	200	50
улица 3-го Интер- национала	1955	щебеноч- ное	60	3	200	50
переулок Кре- стьянский	184	щебеноч- ное	60	3	200	50
улица Тельмана	3660	асф/б, грунт-гр- щеб	60	3	200	50
переулок Степной	125	грунт	60	3	200	50

улица Радищева	1956	асф/б, грунт-гр- щеб	60	3	200	50
улица Чехова	4185	асф/б, щеб	45	4	200	100
улица Коммуна- ров	985	, грунт-гр- щеб	60	3	200	50
улица Калинина	1802	асф/б, щеб	60	3	200	50
улица Красная	3065	асф/б, грунт	40	5	200	100
переулок Элева- торный	138	асф/б	60	3	200	50
улица Советов	2720	асф/б	60	3	200	50
переулок Красно- армейский	427	Щеб	60	3	200	50
улица Ленина	2400	асф/б	30	7	200	50
улица Энгельса	2612	асф/б, гра- вий	40	5	200	100
улица Чкалова	2372	асф/б, щеб	40	5	200	50
переулок Россий- ский	442	асф/б, щеб	60	3	200	50
улица Фрунзе	2270	Щеб, бетон- ное	60	3	200	50
переулок Кубан- ский	114	Щеб	60	3	200	50
улица Германа	1825	гравий	60	3	200	50
переулок Вишне- вый	275		60	3	200	50
улица Карла Маркса	2077	асф/б, грунт-гр- щеб	25	2	60	100
улица 40 лет Ок- тября	1780	грунт-щеб	60	3	200	50
улица Максима Горького	1360	асф/б	60	3	200	50
улица Украинская	977	асф/б, грунт-гр- щеб	60	3	200	50
улица Победы	704	гр-щеб	60	3	200	50
улица Войкова	465	грунт	60	3	200	50
улица Урицкого	400	асф/б щеб	60	3	200	50

улица Медицин- ская			60	3	200	50
переулок Меди- цинский			60	3	200	50
Подъезд к ЦРБ	99	асф	60	3	200	50

На рисунке 3 приведена ситуационная карта дорожного движения в ст. Старощербиновская. Зеленым цветом сплошной линией выделены участки автодороги с наиболее интенсивным движением, где зафиксирована концентрация транспортных средств. Показатели в таблице 6 КСОДД рассчитаны, исходя из условий дорожной ситуации (рисунок 3).

[illegible]

В таблице 5 отражена протяженность существующих тротуаров на территории ст. Старощербиновская. Общая протяженность тротуаров составляет 85609,55 м. Велосипедные дорожки отсутствуют. Движение организовано в местах общего пользования в неорганизованном порядке. Уличное освещение организовано в зоне прохождения тротуаров, а также в зоне прокладки асфальтированного дорожного полотна.

Дорожно-транспортная сеть ст. Старощербиновская состоит из дорог IV-V категории, предназначенных для не скоростного движения (IV категория – две полосы движения, ширина полосы 3,0 метра, ширина проезжей части 6,0 метров; V категория – одна полоса движения, ширина проезжей части 4,0-5,5 м). Технические параметры уличной сети ст. Старощербиновская, характеризующие состояние дорожного движения, указаны в таблице 7.

Таблица 7 Технические параметры уличной сети

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/ч	Ширина в красных линиях, м	Ширина полосы движения, м	Число полос движения	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продольный уклон, процентов	Ширина пешеходной части тротуара, м
Магистральные дороги:							
скоростного движения	120	50 - 75	3,75	4 - 8	600	30	-
регулируемого движения	80	40 - 65	3,50	2 - 6	400	50	-
Улицы районного значения:							
транспортно – пешеходные	70	35 - 45	3,50	2 - 4	250	60	2,25
пешеходно – транспортные	50	30 - 40	4,00	2	125	40	3,0
Улицы и дороги местного значения:							
улицы в жилой застройке	40	15 - 25	3,00	2 – 3 (с учетом использования одной полосы для стоянок легковых автомобилей)	90	70	1,5

				лей)			
улицы и дороги в производ- ственной зоне	50	15 - 25	3,50	2	90	60	1,5
парковые доро- ги	40	15 - 25	3,00	2	75	80	-
Проезды:							
Основные	40	10 - 11,5	2,75	2	50	70	1,0
Второстепен- ные	30	7 - 10	3,50	1	25	80	0,75
Пешеходные улицы:							
Основные	-		1,00	по рас- чету	-	40	по про- екту
Второстепен- ные	-		0,75	то же	-	60	по про- екту
Велосипедные дорожки	20		1,50	1 - 2	30	40	-

На территории ст. Старощербиновская УДС организовано согласно ПОДД.

Дорожная сеть ст. Старощербиновская преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно дорожное движение с рассредоточением по всей сети улиц с затруднением выделения магистралей.

Воздушные и водные перевозки в ст. Старощербиновская не осуществляются. Для воздушных перелетов население пользуется аэропортом г. Краснодар, расположенном на расстоянии 217 км по трассе.

Транспортно-эксплуатационные характеристики транспортной сети ст. Старощербиновская.

Опорная транспортная сеть на территории ст. Старощербиновская показана на рисунке 4.

При оценке практической пропускной способности конкретных дорожных условиях рекомендуется использовать уравнение: $P = \beta P_{\max}$, где β - итоговый коэффициент снижения пропускной способности, равный произведению частных коэффициентов; P_{\max} — максимальная практическая пропускная способность, легковых авто/час. При расчетах пропускной способности следует

исходить из величины максимальной практической пропускной способности P_{\max} , приведенной ниже в таблице 8.

Таблица 8 Величины максимальной практической пропускной способности P_{\max}

Автомобильные дороги, имеющие:	P_{\max} авто/час
2 полосы	3600 в оба направления
3 полосы	4000 в оба направления
4 полосы без разделительной полосы/с разделительной полосой	2100 по одной полосе 2200 по одной полосе
6 полос без разделительной полосы /с разделительной полосой	2200 по одной полосе 2300 по одной полосе
автомобильные магистрали, имеющие 8 полос	2300 по одной полосе

Рисунок 4 Опорная транспортная сеть ст. Старощербиновская



Максимальная практическая пропускная способность P_{\max} устанавливается на эталонном участке при благоприятных погодно-климатических условиях и транспортном потоке, состоящем только из легковых автомобилей. Снижение максимальной пропускной способности происходит в результате влияния различных факторов, отражение их влияния отражается в β - итоговом коэффици-

енте снижения пропускной способности. Для определения пропускной способности автомобильных дорог коэффициент β определяется по формуле:

$\beta = n f_b f_{гр} f_i f_p f_{авт} f_{тер} f_R f_v$, где n - количество полос движения в одном направлении; f_b — коэффициент, учитывающий ширину полосы движения; $f_{гр}$ — коэффициент, учитывающий долю грузовых автомобилей в потоке; f_i — коэффициент, учитывающий продольные уклоны; f_p — коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые транспортными средствами при парковке; $f_{авт}$ — коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые автобусами; $f_{тер}$ — коэффициент, учитывающий тип территории; f_R — коэффициент, учитывающий радиусы кривой в плане; f_v — коэффициент, учитывающий ограничение скорости. Анализируя схему расположения дорог и распределения интенсивности транспортных потоков (рисунок 3 КСОДД) можно выделить наиболее интенсивные участки опорной транспортной сети ст. Старощербиновская, характеристики дорожного движения которых приведены в таблице 9.

Таблица 9 Параметры дорожного движения опорной транспортной сети ст. Старощербиновская

Автодорога	P_{max}	n	f_b	$f_{гр}$	f_i	f_p	$f_{авт}$	$f_{тер}$	f_R	f_v	P
ул. Степана Разина	15	2	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	8
ул. Чкалова	20	1	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	5
ул. Ленина	22	1	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	7
ул. Красная	20	2	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	5
ул. Советов	18	1	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	3
ул. Лермонтова	19	5	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	3
ул. Первомайская	21	1	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	6
ул. Германа	18	1	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	3
ул. Шевченко	22	1	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	7
ул. 8 Марта	19	2	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	3
ул. Краснопартизанская	19	2	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	3
ул. Чехова	20	2	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	4
ул. Комсомольская	18	1	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	3

ул. Промышленная	19	2	0,39	0,4	1,0	1,0	1,0	0,5	1,0	0,6	3
------------------	----	---	------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

1.6. Описание существующей организации дорожного движения транспортных средств и пешеходов на территории дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Транспортную инфраструктуру ст. Старощербиновская образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта. Внешние транспортно-экономические связи ст. Старощербиновская с другими муниципальными образования осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузовым) транспортом.

Пешеходное и велосипедное движение в ст. Старощербиновская осуществляется по тротуарам, в границах существующей линии застройки. Система улиц ст. Старощербиновская сформирована, преимущественно, с пешеходным движением. Велосипедное движение развито слабо. Движение пешеходов и велосипедистов осуществляется совместно по тротуарам без разделения на зоны для движения посредством дорожной разметки. В летний период интенсивность велосипедного движения значительно возрастает.

Общественный транспорт ст. Старощербиновская представлен междугородными и пригородными маршрутами. Движение общественного транспорта осуществляется по дорогам общего пользования в общем потоке транспортных средств.

На УДС ст. Старощербиновская действуют маршруты регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом. На рисунках ниже остановки отмечены значком

Рисунок 5 Маршрут маршрутного такси № 3 «Рынок – Поликлиника»



Рисунок 6 Маршрут маршрутного такси № 2 «Поликлиника – ЦРБ – Туббольница»

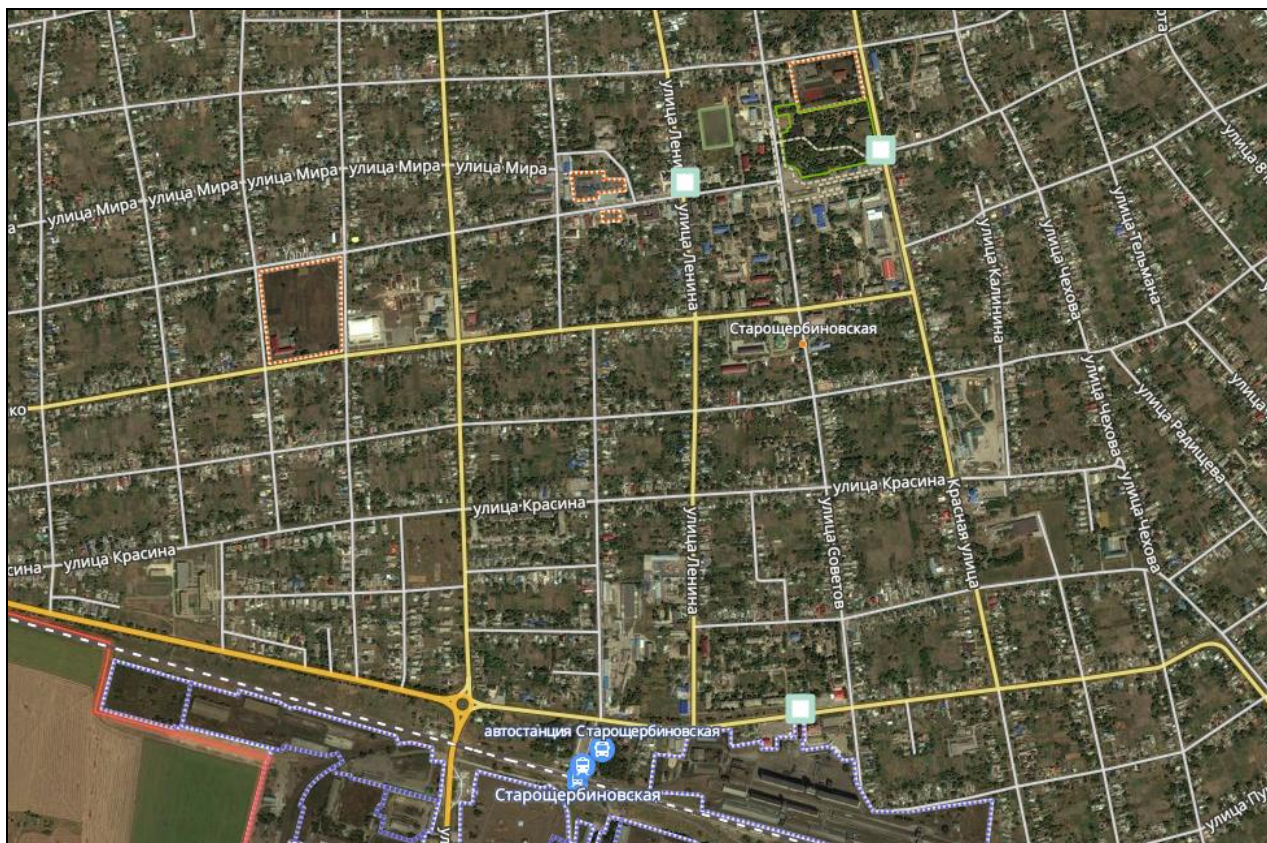


Рисунок 7 Маршрут маршрутного такси № 4 «Поликлиника – Рынок»

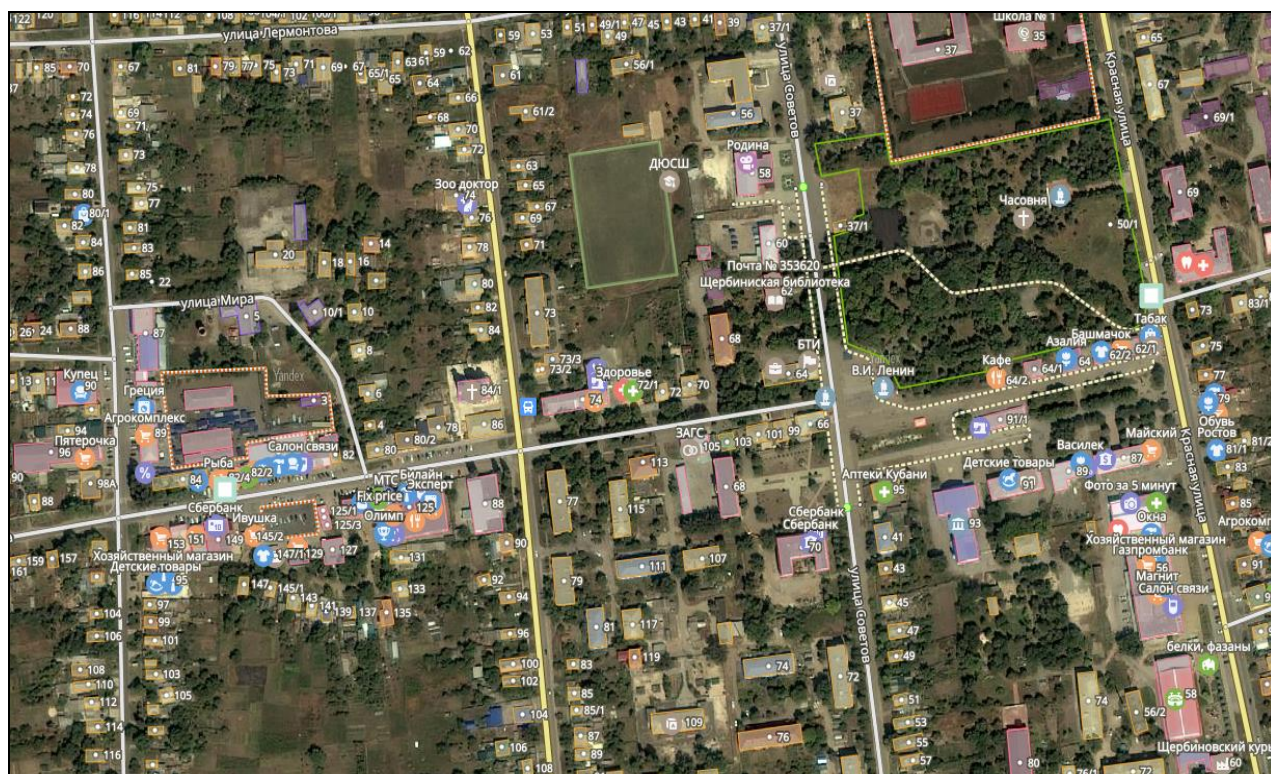


Рисунок 8 Маршрут маршрутного такси № 110 «ст. Старощербиновская - х. Красный Дар»

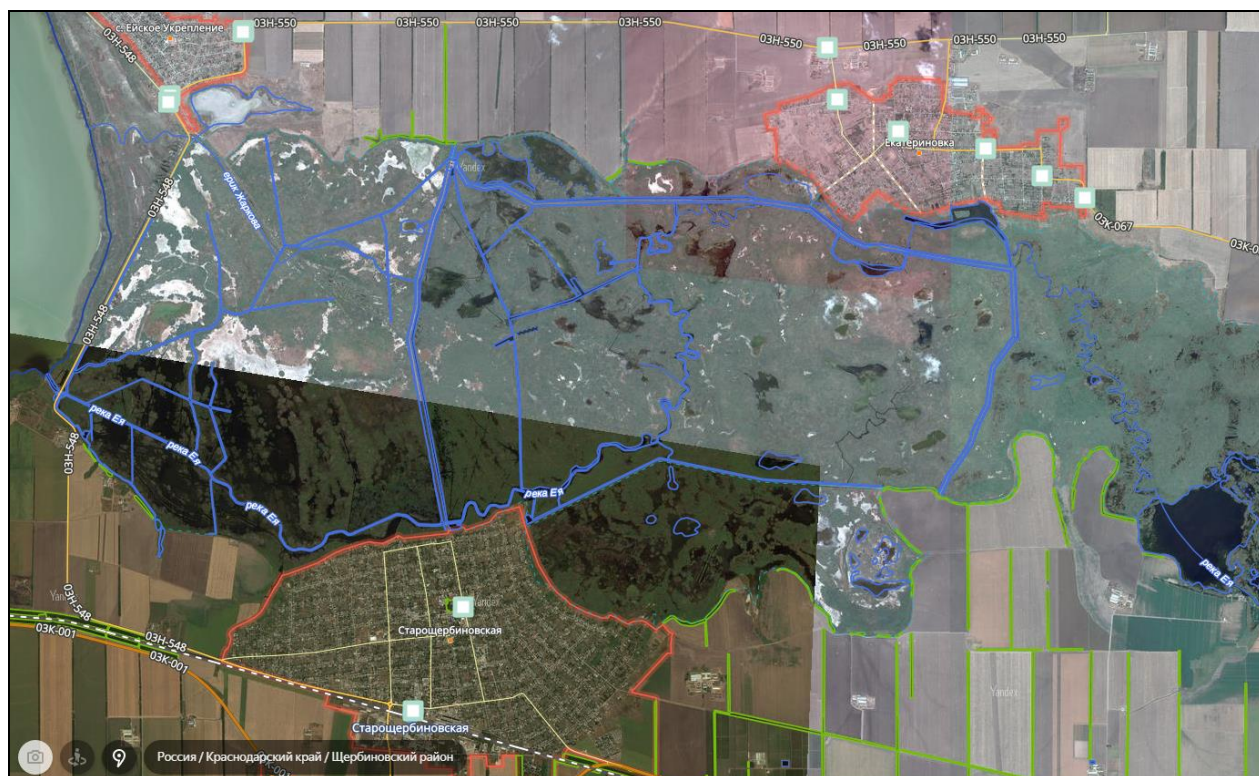


Рисунок 9 Маршрут автобуса № 106 «ст. Старощербиновская – х. Любимов»



Ежедневно на маршрутах регулярных перевозок задействовано автобусы среднего и малого класса. Автобусы выходят на линию ежедневно, без выходных. Парк автобусов, оказывающий услуги по пассажирским перевозкам имеет износ не более 50 %. Регулярные перевозки пассажиров на территории ст. Старошербиновская осуществляют перевозчики с частной формой собственности. В настоящее время на рынке транспортных услуг на городском сообщении осуществляют деятельность индивидуальный предприниматель Ковалевский Сергей Владимирович.

В вышеуказанных организациях существует график дежурств контроля на линиях автобусных маршрутов, где контролеры осуществляют контроль правильного заполнения учётного листа, выдача билетов пассажирам, движение автобусов по расписанию. Контроль на линиях проводится 1 раз в месяц. Для перевозки людей в ст. Старошербиновская существует также транспортное такси.

Как видно из схем транспортное сообщение имеет маршрутную сеть, обеспечивающую связь всех основных и главных улиц в станции Старошербиновская.

Велосипедный транспорт

Перемещение жителей ст. Старошербиновская на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных велосипедных маршрутов с велодорожками, велосипедными полосами, велосипедными парковками и велостоянками на территории ст. Старошербиновская нет. Отсутствие велосипед-

ной инфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

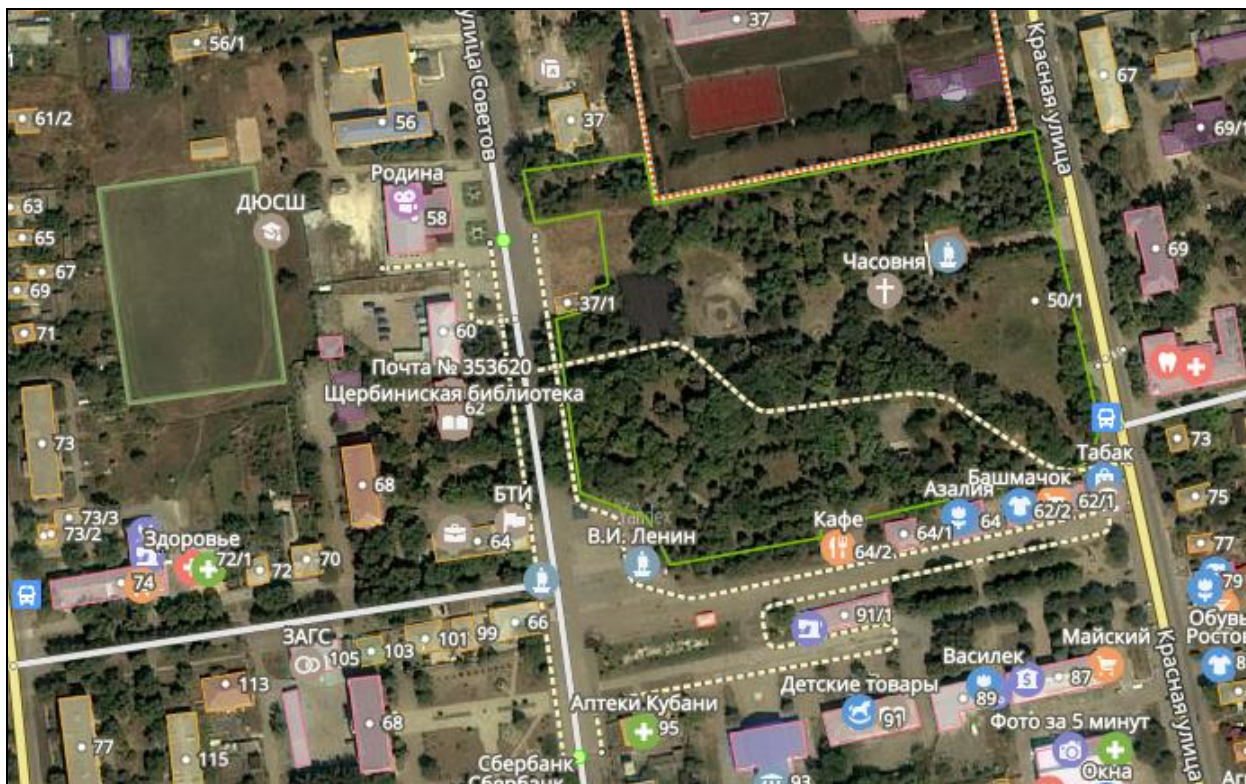
Пешеходный ход

На территории ст. Старощербиновская имеются оборудованные тротуары протяженностью 85609,55 м. Перечень тротуаров указан в таблице 5 КСОДД. На рисунке 10 ниже желтым пунктиром обозначена пешеходная зона в районе парка 40 –летия Победы.

Грузовой транспорт

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам ст. Старощербиновская преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 тонн, а также от 2 до 8 тонн. Основные направления движения грузовых транспортных средств осуществляется по региональной автодороге и главным улицам. Так же на территории ст. Старощербиновская действуют предприятия по обеспечению населения энергоресурсами. Организация дорожного движения определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку опасных и крупногабаритных грузов по центральным улицам станицы.

Рисунок 10 Пешеходная зона в районе ул. Первомайская, 91/1 (парк 40 –летия Победы)



Места для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса

Хранение автотранспорта на территории ст. Старощербиновская осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий, на придомовых участках жителей. Автотранспорт, принадлежащий предприятиям (юридическим лицам), хранится на территории этих предприятий.

На территории ст. Старощербиновская расположены 2 автозаправочные станции (далее – АЗС) по ул. Чкалова, 165 (1 единица «Роснефть»), ул. Краснопартизанская, 147/1 (АЗС Бригантина) суммарной мощностью 6 колонок.

На территории ст. Старощербиновская расположены станции технического обслуживания (далее – СТО) по ул. Чкалова, 158/1 СТО Фазтон, ул. Красина, 5 СТО Автодок, ул. Промышленная, 22 СТО Автомастер, ул. Степана Разина, 100 Автосервис.

1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств

Параметры движения

Основным параметром, характеризующим дорожное движение, является интенсивность движения. Данный параметр был получен по методике, указанной в СП 34.13330.2010 Автомобильные дороги, а также на основании отраслевого дорожного методического документа руководства по прогнозированию интенсивности движения на автомобильных дорогах, утвержденного распоряжением Росавтодора № ОС-555-р от 19.06.2003 г...

Интенсивность движения: количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги. Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в ст. Старощербиновская (таблица 11).

Таблица 11 Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
----------------------------	-------------------------------

Индивидуальный	93,9
Общественный (автобусный)	1,3
Малый грузовой	2,2
Средний грузовой	1,5
Большой грузовой	1,1

Состав движения: качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств. В ст. Старошербиновская действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи учебных заведений. По улицам станицы разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

Плотность движения (q): число автомобилей на 1 км дороги. Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq,$$

где N - интенсивность движения, %; V - скорость, км/ч; q - плотность потока, авто/км. Коэффициент загрузки дороги движением z определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги: $z = N/P$, где N - интенсивность движения, авт./ч; P - практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч. В таблице 12 выбраны участки автодорог с наиболее интенсивным движением и выраженной динамики.

Таблица 12 Исходные данные для расчета загрузки

Наименование дорог/улиц	P	N	z	q
ул. Степана Разина	15	200	13	8
ул. Чкалова	20	8	0,4	5
ул. Ленина	22	4	0,2	7
ул. Красная	20	8	0,4	5
ул. Советов	18	20	1	3
ул. Лермонтова	19	20	1	3
ул. Первомайская	21	6	0,3	6
ул. Германа	18	20	1	3
ул. Шевченко	22	4	0,2	7

ул. 8 Марта	19	20	1	3
ул. Краснопартизанская	19	25	1	3
ул. Чехова	20	11	0,6	4
ул. Комсомольская	18	20	1	3
ул. Промышленная	19	20	1	3

При коэффициенте загрузки $z < 20,0$ – уровень обслуживания движения соответствует категории А. Для категории А характерно движение автомобилей в свободных условиях, без взаимодействия. При этом наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы. Экономическая эффективность дороги низкая.

Параметры движения маршрутного транспорта

Пригородный и межуниципальный маршрутный транспорт по территории ст. Старощербиновская передвигается в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В ходе проведения анализа собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании геоинформационных сервисов в сети интернет и данных Администрации Старощербиновского сельского поселения. На первом этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Анализ полученной информации позволит оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть. В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей. Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 5979 машино-мест.

В настоящее время, обустроенное парковочное пространство согласно картам КСОДД листы (л.) 18, 169 по ул. Строителей – ул. Радищева, ул. Радищева Центр социальной защиты.

Парковочные места вдоль УДС, оборудованные в соответствии с действующими нормативами, практически отсутствуют. Можно выделить лишь несколько парковочных зон, оборудованных в заездных карманах, данного количества недостаточно при учете существующей нагрузке на УДС. Данный

факт является одной из причин хаотичной парковки вдоль УДС в центральной части станции Старощербиновская.

У объектов притяжения наблюдается аналогичная ситуация и только у части основных объектов организованы отдельные парковочные площадки общей емкостью до 10 м/м, которые не позволяют удовлетворить существующие потребности жителей.

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. 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 настоящее время на дворовых территориях отсутствуют оборудованные парковочные машино-места, и большинство жителей организовали хаотичную стоянку транспортных средств на газонах и зеленой зоне дворовых территорий.

Требуется приведение к нормативному состоянию каждого машино-места, размещенного на дворовых территориях с использованием георешетки для парковки – это одно из наиболее современных и практичных решений для создания удобного проезда или автомобильной стоянки.

В ст. Старощербиновская большая часть поселения занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 2-3 машино-места. Выявлена средняя обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств. Дефицит парковочного пространства практически отсутствует, что связано с наличием значительного количества необустроенных парковочных мест вдоль УДС и на внутридворовых территориях.

В настоящий момент ввиду наличия достаточного количества свободных земельных участков, население самостоятельно устраивает парковки в удобном для них месте. Самостоятельное устройство парковок может повлечь за собой затруднение выезда с дворовой территории, нарушение правил парковки, нерегламентированное использование участков может стать причиной, нарушения границ линий отвода различных видов коммуникаций (газопроводы, водопроводы, линии электропередач и т.д.), автомобили, припаркованные на самостоятельно устроенных парковках, могут мешать движению пешеходов и велосипе-

дистов. Парковка на газонах влечет за собой распространение грязи по УДС, что негативно складывается на здоровье жителей, также необустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, так и самих автомобилей.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории ст. Старощербиновская, можно сделать вывод о том, что в целом дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и предприятий) и вдоль УДС. В зоне жилой застройки требуется преобразование существующей хаотичной парковки в организованную «зеленую» эко-парковку и приведения существующего парковочного пространства к нормативному состоянию.

Задача эффективной организации парковочного пространства в настоящее время имеет высокую актуальность. Усредненные статистические данные показывают, что обеспеченность местами для парковки по месту проживания жителей в городах России не превышает 40%. В местах тяготения статистика еще хуже: 25% от необходимого количества.

Также по результатам исследований выявлен дефицит парковочного пространства вблизи крупных предприятий, что возможно решить за счет собственных финансовых средств у предприятий, так и посредством привлечения инвестиций.

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- для сокращения заторов на дорогах и повышения качества уличного пространства чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного автомобиле-пользования;
- для приведения спроса и предложения к точке равновесия необходимо планомерно сократить спрос;
- платная парковка не будет пользоваться спросом (в том числе многоуровневые паркинги), пока не отточены механизмы контроля, в случае нарушения правил парковки.

В результате исследования анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест проживания, мест приложения труда и отдыха;
- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей в центре станицы;
- слабый контроль существующего парковочного пространства;
- незначительное количество индивидуальных транспортных средств, находящихся в неисправном состоянии и занимающих парковочное машино-место длительные периоды.

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- увеличение числа парковочных мест во дворах;

- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;
- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
- наведение контроля, в случае нарушений дворовой парковки:
 - а) задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;
 - б) борьба с самозахватами парковочных мест во дворах;
 - в) борьба с автохламом;
- формирование сети платных стоянок в шаговой доступности от мест проживания жителей и от зон притяжения трудовых корреспонденций;
- размещение на официальном сайте Администрации Старощербиновского сельского поселения и в социальных сетях информации о существующих платных стоянках с указанием расположения, числа мест, контактов и цен;
- увеличение числа стоянок либо путём создания платных муниципальных, либо стимулированием бизнеса к созданию таких стоянок;
- изменения градостроительных требований к застройщика.

1.8. Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В южной части ст. Старощербиновской проходит ЖД магистраль «Староминская - Ейск», обеспечивающая связь Краснодарского края с побережьем Азовского моря и Ростовской областью.

ЖД станция «Старощербиновская» характеризуется наличием пассажирского движения в дальнем, местном и пригородном сообщениях. По характеру работы относится к промежуточной, по объему работы и технической оснащенности к 4 классу. Участок указанной ЖД магистрали железнодорожный транспорт пересекает транзитом, вследствие указанного не представляется возможным определить число пассажиропотока и грузопотока на территории ст. Старощербиновская. Вместе с тем, на ЖД станции «Старощербиновская» осуществляются операции с грузами и посадка и высадка пассажиров на пригородные поезда.

Доставка грузов к остальным объектам в ст. Старощербиновская осуществляется автомобильным транспортом по дорогам общего пользования без задержек в движении. Подъездные дороги к ст. Старощербиновская имеют IV-V категорию, это обеспечивает приведенную пропускную способность до 2000 автомобилей в сутки. Среднесуточный грузопоток оценочно не превышает 420 тонн. Годовой грузопоток не превышает 151,2 тысяч тонн.

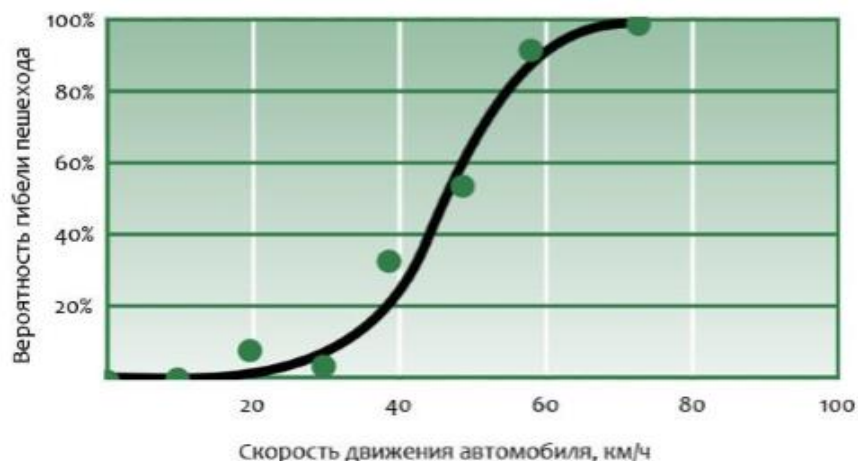
Среднесуточный пассажиропоток общественного транспорта оценочно составляет 11290 человек. Годовой пассажиропоток не превышает 135480 человек.

1.9. Результаты анализа условий дорожного движения на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, включая данные о загрузке пересечений и при- мыканий 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 УДС автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения. Дорожная сеть ст. Старощербиновская преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании дорожного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям. Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения поселения преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

Факторы, снижающие безопасность дорожного движения, на автомобильных дорогах ст. Старощербиновская, отсутствуют. В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 году была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40 км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 % (рисунок 11)

Рисунок 11 Скорость движения автомобиля, км/ч



На территории ст. Старощербиновская, в зоне действия реулируемых перекрестков, размещено 4 работающих светофорных объекта (далее - СО), в 3

фазы по 25 секунд. Анализ интенсивности транспортных потоков, выполненный на основании расчетов, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на других улицах ст. Старощербиновская в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на других улицах. На рисунках ниже обозначено СО в ст. Старощербиновская.

Основные велосипедные потоки движутся по наиболее оживленным улицам ст. Старощербиновская – Ленина, Шевченко, Красная, Первомайская, Советов, как по проезжей части, так и по тротуарам.

Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников. Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и так далее.

Рисунок 12 СО ул. Шевченко – ул. Ленина



Рисунок 13 СО ул. Шевченко – ул. Чкалова

мы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов. Организация дорожного движения в ст. Старощербиновская осуществляется с помощью следующих основных методов:

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

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории ст. Старощербиновская. Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видео-фиксации нарушений, ИДН.

Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед ИДН. Средства фото/видео-фиксации нарушений отсутствуют.

Анализ статистики аварийности по ст. Старощербиновская показал наличие смертельных случаев в ДТП только за 2017 год погиб 1 человек. Данное позволяет сделать вывод об эффективности применения метода организации дорожного движения путем установки средств фото/видео-фиксации нарушений на УДС.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается в большей степени только в центре ст. Старощербиновская. Для повышения эффективности данного метода по другим улицам необходимо проведение дополнительных мероприятий.

Одностороннее движение

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего, вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители городского поселения в первую очередь становятся нарушителями. «Одностороннее движения» «Запрет движения или въезда» «Запрет движения» может вводиться на улицах с узкой проезжей частью, где движение ТС возможно только в одном направлении, а также обозначать зону, не предназначенную для движения транспортных средств. Однако существуют проблемы контроля за, соблюдением данного режима в связи с рядом случаев, на которые требования знака не распространяются. «Запрет въезда» применяется для предотвращения движения во встречном направлении на дороге с односторонним движением, а также может быть установлен при въезде на обособ-

ленную территорию. Одностороннее движение на территории ст. Старошербиновская не предусмотрено.

Запрет стоянки и остановки транспортных средств

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств, применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, а также при высокой интенсивности движения ТС. Введение данного метода позволяет повысить пропускную способность автомобильной дороги и безопасность дорожного движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места проводить мероприятия по организации платных парковок. Остановка ТС запрещена в зоне пересечения ул. Мира - ул. Первомайская (л. 149). Необходимость введения знака 3.27 «Остановка запрещена» объясняется наличием крупного места притяжения, где остановка необходима для высадки посетителей. Требования знаков, запрещающих остановку ТС, иногда не соблюдаются жителями и гостями станции, что значительно сужает проезжую часть и провоцирует выезд ТС на полосу встречного движения при совершении объезда припаркованных автомобилей. Совершение данных правонарушений может быть связано с недостаточным контролем органов ГИБДД и редкой или отсутствующей работой эвакуатора.

Светофорное регулирование

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения. На территории ст. Старошербиновская размещено 4 работающих, в 3 фазы по 25 секунд, СО (рисунки 12-15 КСОДД). Данные СО располагаются на пересечении ул. Шевченко – ул. Ленина, ул. Шевченко – ул. Чкалова, ул. Чкалова – ул. Первомайская, ул. Первомайская – ул. Ленина.

Светофорное регулирование организовано эффективно, так как задержка времени на СО минимальна и скопившийся на перекрестке транспортный поток успевает проезжать перекресток за один светофорный цикл. Таким образом, связанное с использованием СО снижение пропускной способности улицы не оказывает существенного влияния на движение транспортных потоков, при этом достигается повышение безопасности дорожного движения на данном пересечении. Стоит отметить, что на пересечениях, где движение осуществляется в регулируемом режиме, метод светофорного регулирования оптимален.

Организация движения грузового транспорта

Движение транзитного грузового транспорта через станицу запрещено, за исключением региональных автодорог и центральных улиц.

Вместе с тем, концентрация промышленной зоны на окраине станицы по ул. Промышленная позволяет эффективно организовать движение грузового транспорта и исключить его заезд в центральную часть и жилые районы. Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный

вывод грузового транспорта за пределы ст. Старощербиновская. Существующая схема движения грузового транспорта близка к оптимальной схеме.

Организация пешеходного и велосипедного движения

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов. Это, в свою очередь, позволяет добиваться снижения автомобилепользования и связанных с ним негативных эффектов. Пешеходное движение в ст. Старощербиновская происходит по дорожкам и тротуарам, а также по пешеходным переходам. В схемах к КСОДД представлены указанные элементы.

Большая часть из имеющихся тротуаров и пешеходных дорожек соответствует градостроительным нормам. Отсутствие тротуаров у некоторых дорог станицы создает неудобства для жителей, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Расстояние между пешеходными переходами в ст. Старощербиновская находится в пределах нормативной и составляет 110 – 400 м.

Велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его мало-затратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду. Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает поселение более удобным и комфортным для жителей. Для оптимальной организации вело-транспортной инфраструктуры необходимо устройство: велосипедных полос или велодорожек, велосипедных парковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов. У значительной части населения имеется велосипедный транспорт, и они активно им пользуются. Существует потребность в развитии вело-транспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожнотранспортных происшествий на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Анализ исходных данных по аварийности

В качестве исходных данных для анализа статистики аварийности была использована информация, предоставленная управлением ОМВД России по Щербиновскому району. В ст. Старощербиновская за 2016 года произошло 14 ДТП. В результате ДТП погибших 0, пострадавших 16 человек. За 2017 год – 17 ДТП: 1 погиб и 20 ранено. За 11 месяцев 2018 года 15 ДТП: 0 погибло и 27 ранено.

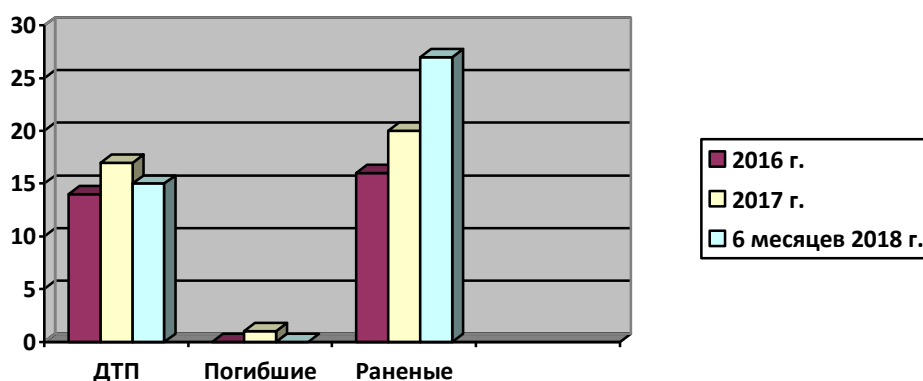
Общая статистика аварийности ст. Старощербиновская приведена в таблице 13.

Таблица 13 Статистика ДТП ст. Старошербиновская

-----	2 016 г.	2 017 г.	11 меся- цев 2018 г.
Количество учетных ДТП	1 4	1 7	15
Погибло	0	1	0
Ранено	1 6	2 0	27

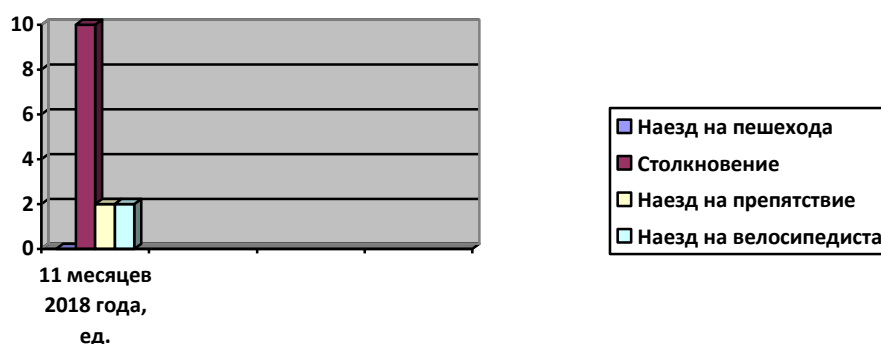
К 2017 году наблюдается увеличение количества на 2 учётных ДТП. С 2016 года до 2018 года наблюдается увеличение пострадавших в ДТП человек на 11. Погибших 0 человек. По данным таблицы 13 построена диаграмма – статистика аварийности за 2016 – 11 месяцев 2018 г. (рисунок 16).

Рисунок 16 Статистика аварийности учётных ДТП



В целом, сравнивая анализируемый период видно, что количество погибших в пределах 0 человек. Несмотря на видимое снижение показателей аварийности, существует необходимость совершенствования схем ОДД и применения современных и инновационных средств обеспечения безопасности дорожного движения, а так же выявления аварийно-опасных участков и дорожно-транспортных ситуаций. Все ДТП произошли на дорогах местного значения. Большинство ДТП произошло в период I и IV кварталов в зимний период. Основным видом учётных ДТП является: столкновение. Количество учётных ДТП по видам за 11 месяцев 2018 базового (отчетного) года показано на рисунке 17.

Рисунок 17 Распределение учётных ДТП по видам за за 11 месяцев 2018 год



Дополнительно рассмотрим статистику по количеству и видам общих ДТП по Щербиновскому району и Краснодарскому краю за 2017 год.

Рисунок 18 Распределение общего количества ДТП по видам за 2017 год



Анализ исходных данных позволяет сделать вывод о том, что основными видами ДТП являются: наезд на стоящее ТС, столкновение, наезд на велосипедиста и пешехода.

Рисунок 19 Основные причины ДТП



Важную роль так же играют сопутствующие причины такие как: управление ТС в состоянии алкогольного опьянения, управление ТС лицом, не имеющим соответствующей категории на управление ТС данного вида, несоблюдение очередности проезда, превышение установленной скорости.

Анализ аварийно-опасных участков

На основании исходных данных был проведен анализ общего количества ДТП за 11 месяцев 2018 базового (отчетного) года на улицах ст. Старощербиновская, по результатам которого не выявлены аварийные участки.

1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

На территории ст. Старощербиновская в зоне действия муниципальных маршрутов установлены информационные таблички (стенды) с расписанием движения автобусов по маршрутам.

Сотрудники ОМВД России по Щербиновскому району ежегодно совместно с учащимися образовательных учреждений проводят акции «Письма водителям», содержащие памятку водителям о том, как нужно свести себя за рулем, соблюдать все правила дорожного движения. В результате опроса водителей, такие мероприятия дисциплинируют, чтобы соблюдать правила дорожного движения.

1.14. Иная информация в зависимости от специфики территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, в отношении которой разрабатывается комплексные схемы организации дорожного движения

Иная информация в отношении территории ст. Старощербиновская отсутствует.

2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения (варианты проектирования) станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения ст. Старощербиновская принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально-экономического и градостроительного развития. При разработке сценариев развития транспортного комплекса, помимо основных показателей социально-экономического развития, учитывались макроэкономические тенденции. Анализируя сложившуюся ситуацию и ПКР ТИ можно выделить три принципиальных варианта развития транспортной инфраструктуры:

- перспективный – с учетом полной потребности строительства, реконструкции и ремонта дорог и дорожных сооружений;
- оптимальный – с учетом организации подъезда только к игровой зоне, но с учетом ее развития до полной проектной мощности;
- минимальный - с учетом обеспечения строительства в районе первоочередного освоения территории игровой зоны и начала ее функционирования.

Варианты прогноза разработаны на основе подраздела «Автомобильные дороги» раздела «Промышленность, транспорт, инженерная инфраструктура» в составе СТП.

На территории ст. Старощербиновская предполагается принять первый вариант (перспективный), как наиболее вероятный в сложившейся ситуации. Результаты реализации КСОДД определяются уровнем достижения запланированных целевых показателей (индикаторов), представленные в таблице 14.

Таблица 14 Целевые показатели (индикаторы) развития транспортной инфраструктуры

№	Наименование индикатора	Единица измерения	Показатели по годам			
			2018	2019-2020	2021-2030	2033
1	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения	%	40,1*	40,1*	40,1*	40,1*
2	Обеспеченность постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием	%	100	100	100	100
3	Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям	%	59,9*	59,9*	59,9*	59,9*
4	Протяженность пешеходных (вело-)дорожек	км	85,60955	85,60955	85,60955	85,60955
5	Количество ДТП из-за сопутствующих дорожных условий на сети дорог регионального и межмуниципального значения	%	0	0	0	0
6	Обеспеченность транспортного обслуживания населения	%	100	100	100	100
7	Количество автомобилей у населения	ед.	3417	4565	4931	4931
8	Уровень автомобилизации у населения	ед./100 чел.	200	225	230	250
9	Индекс нового строительства	%	0	0	0	0
10	Удельный вес дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции)	%	40,1*	40,1*	40,1*	0
11	Прирост протяженности дорог	км	0	0	0	0
12	Общая протяженность УДС и дорог местного значения	км	101,406	101,406	101,406	101,406

* - сохранение показателей в условиях недофинансирования дорожных работ

3. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по ОДД в увязке с развитием УДС, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2020 года и на перспективу до 2033 года. Данные мероприятия применяются в том случае, когда физический лимит про-

пусковой способности существующей УДС полностью исчерпан и применение организационных мероприятий никакого положительного эффекта уже не приносит, либо в целях перспективного развития территории, 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 и утвержденной ПКР ТИ в ст. Старощербиновская были определены следующие задачи, связанные с ОДД:

- обеспечение функционирования и развития сети автодорог,
- улучшение транспортного обслуживания населения,
- сокращение количества лиц, погибших в результате ДТП, снижение тяжести травм в ДТП.

4. Мероприятия по организации дорожного движения для предлагаемого к реализации варианта проектирования на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

4.1. Предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

На территории ст. Старощербиновская мероприятий по обеспеченности транспортной и пешеходной связанности территории в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

4.2. Предложения по категорированию дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству

Все дороги местного значения относятся к IV, V технической категории. Предложения по категорированию дорог станицы Старощербиновской с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству не предусматривается.

4.3. Предложения по распределению транспортных потоков по сети дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района (основная схема)

Изменение распределения транспортных потоков в ст. Старощербиновская, изменения в структуре УДС согласно сценарию Генерального плана не предвидится.

Вместе с тем, в области развития инфраструктуры транспорта, мероприятия в Генеральном плане разработаны, в целом для Щербиновского района. Нижеуказанные мероприятия реализуются согласно СТП и за счет средств Администрации Щербиновского района.

Для вывода транзитного автотранспорта по автодороге «ст. Старощербиновская - с. Шабельское», с территории ст. Старощербиновской предусматривается строительство хозяйственно-объездной автодороги.

Генеральным планом предлагаются территории для размещения объектов придорожного сервиса.

Для временного хранения транспортных средств жителей и гостей станции предусматриваются места парковок в общественных центрах и подцентрах обслуживания.

Генеральный план предусматривает реконструкцию вокзала и привокзальной площади на ЖД магистрали «Староминская – Ейск». Согласно СТП западнее станции от ЖД «Староминская – Ейск» предусматривается строительство ЖД на «Азов-Сити». Предусматривается устройство железнодорожного ввода на проектируемый сахарный завод.

4.4. Предложения по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением, ее функциям и этапам внедрения на территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Автоматизированные системы управления дорожным движением (далее – 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 представлено тремя основными элементами: центральный управленческий пункт (далее – ЦУП); каналы связи, в том числе специализированные контроллеры; периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией. При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий. Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контролерами движения различных типов и светофорными объектами. Подключаются контролеры к ЦУП при помо-

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

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД. В рамках разработки КСОДД для ст. Старощербиновская внедрение АССУД не является рациональным, ввиду малого количества ДТП и отсутствия образования заторов.

4.5. Предложения по организации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

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 безопасности дорожного движения (далее- 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 БДД, предотвращение кризисных ситуаций, снижение уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе - постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры 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.

Мониторинг системы БДД призван решать задачи:

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

Можно сделать следующие выводы:

- сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении БДД, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;
- в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, БДД

напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории.

Недостаточный учет факторов внешней среды на федеральном и региональном уровне, ведет к появлению внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемой регулируемыми 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 8 элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

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

Исходя из вышеизложенного, мониторинг БДД — это специально организованная и непрерывно действующая информационно-аналитическая система комплексного анализа состояния БДД. Осуществляется 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 муниципальном уровнях.

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

4.6. Предложения по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся 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 направляющих 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 так далее. 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 компьютеры и спутниковую связь. Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог). По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет избежать попадания в зону 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 транс-

портных 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 ст. Старощербиновская внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

4.7. Предложения по применению реверсивного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

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 дорожной патрульной службы (далее – ДПС), либо самими дорожными рабочими.

Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в разное время суток меняется с одного направления на другое. На территории ст. Старощербиновская нет необходимости в организации реверсивного движения, это связано с малым транспортным парком.

4.8. Предложения по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

По территории ст. Старощербиновская проходят автобусные маршруты. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители могут пользоваться железнодорожным транспортом.

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

4.9. Предложения по организации пропуска транзитных транспортных потоков на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Предложения по организации пропуска транзитных транспортных потоков на территории ст. Старощербиновской не предусматриваются.

4.10. Предложения по организации 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 на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

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

4.11. Предложения по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В рамках разработки КСОДД предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается, в виду отсутствия таких территорий.

4.12. Предложения по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств ст. Старощербиновская является рациональной и ее изменение не является необходимым.

4.13. Предложения по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В рамках разработки КСОДД предложений по формированию единого парковочного пространства не предусматривается.

4.14. Предложения по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района или их участках

Одностороннее движение организуется по двум параллельным улицам в разные стороны с целью увеличения пропускной способности дорог. В рамках разработки КСОДД предложений по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках не предусматривается, по причине превышения пропускной способности дорог интенсивности транспортного потока, на одноименных участках.

4.15. Предложения по перечню пересечений, примыканий и участков дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, требующих введения светофорного регулирования

На территории ст. Старощербиновская большая часть перекрестков является нерегулируемыми. И движение по ним осуществляется по п. 13 ПДД. Ввиду низкой загруженности дорог городского поселения, предложений по внедрению светофорного регулирования на пересечениях, не предусматривается. Большинство пересечений имеют знаки приоритетного движения.

4.16. Предложения по режимам работы светофорного регулирования на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в ст. Старощербиновская нет необходимости.

4.17. Предложения по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Анализ условий дорожного движения в ст. Старощербиновская показал, что основным опасным фактором является неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, в связи, с чем основным направлением снижения помех движению и факторов опасности будет текущий и (или) капитальный ремонт УДС.

4.18. Предложения по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В состав мероприятий, направленных на совершенствование условий пешеходного движения входят: мероприятия, направленные на снижение количества ДТП и тяжести их последствий с участием пешеходов; мероприятия по предупреждению травматизма на пешеходных переходах вблизи детских и общеобразовательных учреждений, а также в местах массового перехода пешеходов; мероприятия, направленные на обеспечение беспрепятственного перемещения пешеходных потоков.

Для вышеуказанных мероприятий требуется формирование пешеходных тротуаров, необходимых для упорядочивания движения пешеходов, укладка асфальтобетонного покрытия, ограничения дорожного полотна.

4.19. Предложения по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В силу действия ФЗ от 29.12.2017 № 477-ФЗ «О внесении изменения в статью 15 ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», на территории стоянок (остановок) транспортных средств, ст. Старощербиновская выделяется не менее 10 % мест (но не менее 1 места) для бесплатной парковки транспортных средств, управляемых инвалидами I, II групп, а также инвалидами III группы в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, и транспортных средств, перевозящих таких инвалидов и (или) детей-инвалидов. Данные парковки бесплатные. Также правом на бесплатную парковку пользуются водители транспортных средств, перевозящих инвалидов, детей-инвалидов.

4.20. Предложения по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

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 СО.

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.

4.21. Предложения по организации велосипедного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

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

4.22. Предложения по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района, в целом

На территории ст. Старощербиновская предусматриваются комплексные работы по строительству, капитальному ремонту дорог (таблица 15).

Таблица 15 Предложения по развитию сети дорог, локально-реконструкционным мероприятиям

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации
1.1.1	инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового	2018-2020, 2021-2030

	строительства	
1.1.2	комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров	2023-2030
1.1.3.	капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы	2018-2033

4.23. Предложения по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото и видеофиксации нарушений правил дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах ст. Старощербиновская необходима установка мобильных средств фото и видео-фиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля дорожного движения в аварийно-опасных местах.

При контроле дорожного движения 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 и межмуниципального значения, то необходима установка камер с целью контроля скорости движения ТС.

4.24. Предложения по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В рамках разработки КСОДД предложений по размещению специализированных стоянок задержанных ТС не предусматривается.

4.25. Предложения по решению иных задач, определяемых спецификой разработки комплексных схем организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Предложения по решению иных задач, определяемых КСОДД, в таблице 16.

Таблица 16 Предложения по решению иных задач, определяемых КСОДД

№	Наименование мероприятия	Годы реализации
---	--------------------------	-----------------

1	Внесение изменений в ПОДД	2018-2020, 2023-2030
2	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов	2018-2030
3	Оборудование остановочных площадок	2018-2030

5. Очередность реализации мероприятий на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Указанные средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для мероприятий в области транспортной инфраструктуры, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог УДС.

Реальная ситуация с возможностями федерального и краевого бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе. Таким образом, возможности органов местного самоуправления городского поселения должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Расходы на реализацию КСОДД согласно ПКР ТИ представлены в таблице ниже. Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры ст. Старощербиновская. Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

Таблица 17 Программа мероприятий КСОДД

Наименование мероприятия	Финансовые потребности по годам, тыс. руб. (в ценах 2018 года) *								
	2018-2019	2020	2021 - 2022	2023-2024	2025-2026	2027-2028	2029-2030	2031 - 2032	2033
инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и	100,0	50,0	-	50,0	50,0	50,0	50,0	-	-

улицах, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства									
комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров	-	-	-	2500,0	2500,0	2500,0	2500,0	-	-
капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы	13008,6	6800,0	-	16675,0	16675,0	16675,0	16675,0	-	-
Внесение изменений в ПОДД	100,0	50,0	-	50,0	50,0	50,0	50,0	-	-
Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов	100,0	50,0	100,0	50,0	50,0	50,0	50,0	-	-
Оборудование остановочных площадок	400,0	200,0	400,0	400,0	400,0	400,0	400,0	-	-

* финансирование определяется по итогам разработке проектно-сметной документации в установленном законом РФ порядке

5.1. Предложения по этапам внедрения мероприятий по организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Этапы внедрения мероприятий по ОДД на территории ст. Старощербиновская приняты в соответствии с утвержденной ПКР ТИ.

6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Для достижения эффективности мероприятий по ОДД ст. Старощербиновская необходимо решить задачи, связанные с повышением надежности и безопасности движения на автомобильных дорогах местного значения, а также обеспечением устойчивого функционирования дорожной сети. Это позволит сократить вредное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и в целом обеспечить устойчивость функционирования транспортной инфраструктуры.

Комплекс беззатратных мероприятий по ОДД сформирован, исходя из цели и задач настоящей Программы по повышению БДД, и включает следующие мероприятия:

- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков
- проведение анализа по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер, направленных на их устранение;
- информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения БДД;
- обеспечение образовательных учреждений поселения учебно-методическими наглядными материалами по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма;
- замена и установка ТСОДД, в том числе проектные работы;
- установка и обновление информационных панно с указанием телефонов спасательных служб и экстренной медицинской помощи;

При реализации КСОДД планируется осуществление следующих мероприятий:

- мероприятия по выявлению аварийно-опасных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения и выработка мер по их устранению;
- приобретение знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП;
- установка и замена знаков дорожного движения, мероприятие направлено на снижение количества ДТП.

Из всего вышеперечисленного следует, что на расчетный срок основными мероприятиями развития транспортной инфраструктуры ст. Старошербиновская должны стать:

на 2018-2020 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия УДС;
- паспортизация всех бесхозных участков автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- повышение уровня обустройства автомобильных дорог общего пользования за счет установки средств ОДД на дорогах (дорожных знаков),

на 2021-2033 года:

- содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- текущий ремонт дорожного покрытия УДС;
- организация мероприятий по оказанию транспортных услуг населению;
- создание велодорожек и велосипедных маршрутов;
- создание новых объектов транспортной инфраструктуры, отвечающих прогнозируемым потребностям предприятий и населения.

Мероприятия по внедрению интеллектуальных транспортных систем не планируются.

Одним из путей экономии жидкого нефтяного топлива и снижения уровня загрязнения окружающей среды является замена (полная или частичная) бензинов и дизельных топлив другими энергоносителями, не нефтяного происхождения.

Среди альтернативных типов топлива привлекает внимание целый ряд продуктов различного происхождения: сжатый природный газ, сжиженные газы нефтяного происхождения и сжиженные природные газы, различные синтетические спирты, газовые конденсаты, водород, топлива растительного происхождения и так далее. Известные способы защиты компонентов экосистем от вредного воздействия дорожно-транспортного комплекса сводятся к 4 направлениям:

1. Организационно-правовые мероприятия включают формирование нового эколого-правового мировоззрения, эффективную реализацию государственной экологической политики, создание современного экологического законодательства и нормативно-правовой базы экологической безопасности, а меры государственный, административный и общественный контроль функций по охране природы. Они направлены на разработку и исполнение механизмов экологической политики, природоохранного законодательства на транспорте, экологических стандартов, норм, нормативов и требований к транспортной технике, топливно-смазочным материалам, оборудованию, состоянию транспортных коммуникаций и другие.

2. Архитектурно-планировочные мероприятия обеспечивают совершенствование планирования всех функциональных зон поселения (промышленной, селитебной – предназначенной для жилья, транспортной, санитарно-защитной, зоны отдыха и другие) с учетом инфраструктуры транспорта и дорожного движения, разработку решений по рациональному землепользованию и застройке территорий, сохранению природных ландшафтов, озеленению и благоустройству.

3. Конструкторско-технические и эко-технологические мероприятия позволяют внедрить современные инженерные, санитарно-технические и технологические средства защиты окружающей среды от вредных воздействий на предприятиях и объектах транспорта, технические новшества в конструкции, как автотранспортных средств, так и объектов дорожного комплекса.

4. Эксплуатационные мероприятия осуществляются в процессе эксплуатации транспортных средств и направлены на поддержание их состояния на уровне заданных экологических нормативов за счет технического контроля и высококачественного обслуживания.

Перечисленные группы мероприятий реализуются независимо друг от друга и позволяют достичь определенных результатов. Максимальный эффект достигается при их комплексном применении.

Мониторинг контроля и работы транспортной инфраструктуры, качеством транспортного обслуживания населения и субъектов экономической деятельности, движением большегрузного автомобильного транспорта, определение ущерба автомобильным дорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами, осуществляет организация, оказывающая услуги в сфере транспортного обслуживания.

6.1. Состояние безопасности дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Состояние безопасности дорожного движения на территории ст. Старощербиновская содержится в разделе 1.12. «Результаты исследования причин и условий возникновения дорожнотранспортных происшествий на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района» КСОДД.

6.2. Стоимость проектно – изыскательских и строительно-монтажных работ с указанием сроков проведения работ, их очередности, с разбивкой по предлагаемым источникам финансирования, стоимость оборудования, технико – экономические и экологические показатели комплексных схем организации дорожного движения, ожидаемый эффект от внедрения мероприятий (предложений) станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Настоящий раздел заполнен в соответствие с таблицей 18.

Таблица 18 Техничко – экономические характеристики мероприятий КСОДД

№	Мероприятие	ПИР *, тыс. руб.	СМР* *, тыс. руб.	Сро- ки, год	Источники финансирования, тыс. руб.					Обору- дование, тыс. руб.	Техничко – экономи- ческие по- казатели	Экологи- ческие показате- ли	Ожидает-мый эффект от внедрения
					Федераль- ный бюд- жет	Крае- вой бюд- жет	Бюд- жет райо- на	Мест- ный бюд- жет	Про- чие				
1.1	инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автодорогах и улицах, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства	350,0	-	2018-2020, 2021-2030	-	-	-	350,0	-	-	-	соблюдение норм при производстве работ	категорирование автодорог, учет объектов, паспортизация автодорог
1.2	комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров	-	10000,0	2023-2030	-	-	-	10000,0	-	-	по техническому заданию		подготовка ПИР и проведение экспертизы строительства тротуара

1.3	капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая ПИР	-	86508,6	2018-2033	-	-	-	86508,6	-	-	по техническому заданию		автодороги местного значения должны отвечать действующим нормам и правилам
1.4	Внесение изменений в ПОДД	350,0	-	2018-2020, 2023-2030	-	-	-	350,0	-	-	по техническому заданию	соблюдение норм при производстве работ	разработка ПОДД
1.5	Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов	-	450,0	2018-2030	-	-	-	450,0	-	-	по техническому заданию		снижение ДТП
1.6	Оборудование остановочных площадок	-	2600,0	2018-2030	-	-	-	2600,0	-	-	по техническому заданию		создание комфортных условий для граждан

*ПИР - проектно – изыскательские работы

**СМР – строительно – монтажные работы

7. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития УДС ст. Старощербиновская 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 поселения 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 УДС на территории ст. Старощербиновская должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. УДС ст. Старощербиновская является элементом транспортной системы Щербиновского района и Краснодарского края, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией УДС на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в КСОДД предложения по развитию УДС 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 УДС.

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 Старощербиновского сельского поселения. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках под-

разделений 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 КСОДД. Координаторы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития УДС ст. Старощербиновская.

Основными функциями Администрации Старощербиновского сельского поселения по 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 КСОДД, 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 Старощербиновского сельского поселения и предложений о ее 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 Старощербиновского 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 в 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.

8. Предложения по внесению изменений в документы территориального планирования и документацию по планировке территории станции Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

Совершенствование нормативно-правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры ст. Старощербиновская предусматривает следующие мероприятия:

1. Внесение изменений в Генеральный план:

- при выявлении новых, необходимых к реализации мероприятий;
- при появлении новых инвестиционных проектов, особо значимых для территории;

- при наступлении событий, выявляющих новые приоритеты в развитии поселения, а также вызывающих потерю своей значимости отдельных мероприятий.

Для информационного обеспечения реализации Программы необходимо функционирование, использование и доступность сайта Старощербиновского сельского поселения <http://starscherb.ru>.

Основными задачами по нормативному правовому и информационному обеспечению реализации мероприятий являются:

- обеспечение реализации Генерального плана;

- разработка муниципальных правовых актов в области градостроительных и земельно-имущественных отношений;

- внедрение в практику предоставления земельных участков из состава земель муниципальной собственности на территории поселения для целей строительства и целей, не связанных со строительством, процедуры торгов (конкурсов, аукционов).

В современных условиях для эффективного управления развитием территории сельского поселения недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодатель-

ства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры. Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

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

9. Предложения по развитию сети дорог станицы Старощербиновской Старощербиновского сельского поселения Щербиновского района

В целях развития сети дорог ст. Старощербиновская планируются:

- мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования местного значения. Реализация мероприятий позволит выполнять работы по содержанию автомобильных дорог на них в соответствии с нормативными требованиями.

- мероприятия по ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют требованиям стандартов к эксплуатационным показателям автомобильных дорог.

- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность участков автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых показатели их транспортно-эксплуатационного состояния соответствуют категории дороги.

- мероприятия по строительству автомобильных дорог общего пользования местного значения. Реализация мероприятий позволит сохранить протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения, на которых уровень загрузки соответствует нормативному уровню. Необходимость и очередность строительства автомобильных дорог на территориях нового промышленного и жилищного строительства определяется и осуществляется застройщиком.

Предложения по развитию сети дорог ст. Старощербиновская определены в таблице 18.