ПРИЛОЖЕНИЕ

УТВЕРЖДЕНА

постановлением администрации

муниципального образования

Белоглинский район

от \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2020 № \_\_\_\_\_\_

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ БЕЛОГЛИНСКИЙ РАЙОН**

**КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

**до 2030 года**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | | |
|  | | |
|  |  |  |

2020 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc517854237)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 5](#_Toc517854238)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 6](#_Toc517854239)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ БЕЛОГЛИНСКИЙ РАЙОН 12](#_Toc517854240)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 13](#_Toc517854241)

[1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 14](#_Toc517854242)

[1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 19](#_Toc517854243)

[1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 22](#_Toc517854244)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 26](#_Toc517854245)

[1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 27](#_Toc517854246)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 28](#_Toc517854247)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 29](#_Toc517854248)

[1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 30](#_Toc517854249)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 31](#_Toc517854250)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 32](#_Toc517854251)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 33](#_Toc517854252)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 34](#_Toc517854253)

[1.14. Существующая территориально-планировочная организация муниципального образования Белоглинский район 35](#_Toc517854254)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 37](#_Toc517854255)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 39](#_Toc517854256)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 40](#_Toc517854257)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 40](#_Toc517854258)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 40](#_Toc517854259)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 41](#_Toc517854260)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 41](#_Toc517854261)

[4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 42](#_Toc517854262)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 44](#_Toc517854263)

[4.7. Применение реверсивного движения 45](#_Toc517854264)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 46](#_Toc517854265)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 46](#_Toc517854266)

[4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 46](#_Toc517854267)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 46](#_Toc517854268)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 47](#_Toc517854269)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 47](#_Toc517854270)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 48](#_Toc517854271)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 48](#_Toc517854272)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 48](#_Toc517854273)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 49](#_Toc517854274)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 49](#_Toc517854275)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 49](#_Toc517854276)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 51](#_Toc517854277)

[4.21. Организация велосипедного движения 52](#_Toc517854278)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 52](#_Toc517854279)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 53](#_Toc517854280)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 53](#_Toc517854281)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 54](#_Toc517854282)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 55](#_Toc517854283)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 63](#_Toc517854284)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 65](#_Toc517854285)

# ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории муниципального образования Белоглинский район Краснодарского края.

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

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

* Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года № 43;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29декабря 2004 года;
* Схема территориального планирования муниципального образования Белоглинский район Краснодарского края, разработанный ОАО «Институт территориального развития Краснодарского края»;
* Генеральные планы сельских поселений Белоглинского района.

Комплексная схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

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

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



# ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

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

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения о муниципальном образовании Белоглинский район Краснодарского края**

Белоглинский район впервые образован 02 июня 1924 года в составе Сальского округа Юго-Восточной области.

С 16 ноября 1924 года Белоглинский район находился в составе Северо-Кавказского края, с 10 января 1934 года — в составе Азово-Черноморского края, с 13 сентября 1937 года — в составе Краснодарского края.

01 февраля 1963 года Белоглинский район был упразднён, а его территория включена в состав Новопокровского района.

30 декабря 1966 года Белоглинский район был восстановлен в своих прежних границах.

В соответствии с Федеральным Законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» № 131-ФЗ и Законом Краснодарского края от 22 июля 2004 г. № 773-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Белоглинский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований - сельских поселений - и установлении их границ» Белоглинский район наделен статусом муниципального района, в границах которого осуществляется местное самоуправление, имеются муниципальная собственность, местный бюджет. Белоглинский район входит в состав Краснодарского края Российской Федерации. Площадь Белоглинского района составляет 1493,99 км2. Численность населения района по состоянию на 01.01.2019 г. составляет 30 441 человек.

Белоглинский район относится к северной природно-климатической зоне Краснодарского края. На севере и северо-востоке граничит с Ростовской областью, на востоке и юге — со Ставропольским краем, на западе — с Новопокровским районом Краснодарского края. Районный центр село Белая Глина расположено на расстоянии 235 км от г. Краснодара и на расстоянии 186 км от г. Ростова-на-Дону и на расстоянии 185 км от г. Ставрополя.

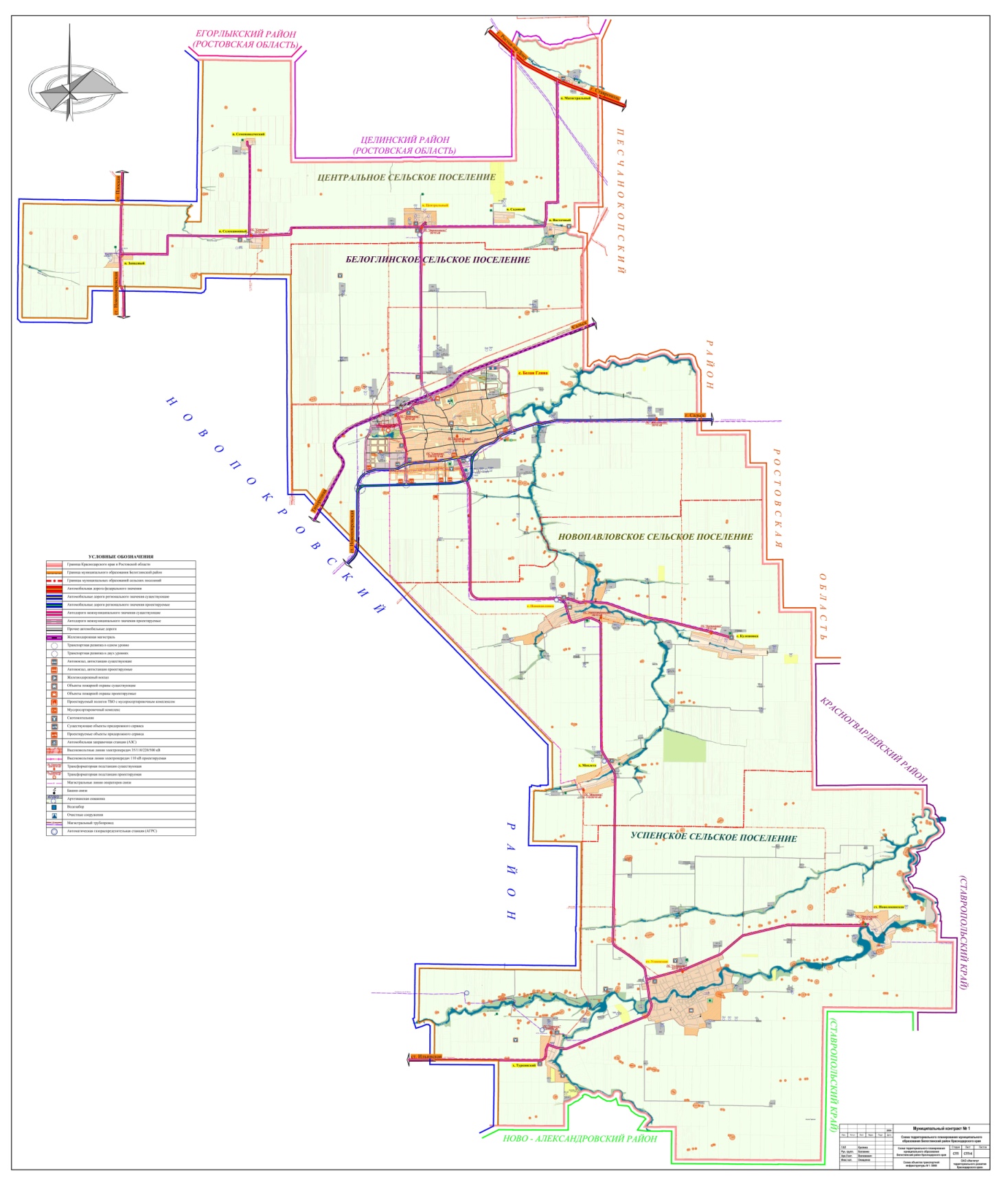


Рисунок 1 – муниципальное образование Белоглинский район

**Экономическая сфера**

Основное производственное направление – сельское хозяйство.

Агропромышленный комплекс района является главной бюджетообразующей отраслью и специализируется на производстве зерновых, подсолнечника, сахарной свеклы, кормовых культур, плодов и овощей, имея при этом животноводство.

Площадь земель сельскохозяйственного назначения занимает большую часть общей площади муниципального образования Белоглинский район.

*Промышленность*

Промышленный комплекс Белоглинского района представлен обрабатывающим производством, а также производством, распределением электроэнергии, газа и воды.

По объему отгруженных товаров промышленными предприятиями (в том числе пищевая промышленность, отрасль обеспечения электрической энергией, газом и паром, водоснабжение) за 11 месяцев муниципальное образование Белоглинский район занимает 4 позицию в крае.

Темп роста объемов отгруженных товаров промышленного производства за анализируемый период составил 134,1% что выше среднекраевого показателя на 25,0 подпунктных %.

В районе отгрузка товаров собственного производства представлена одним малым предприятием пищевой переработки, двумя крупными предприятиями и тремя подсобными цехами сельскохозяйственных предприятий, выпускающими пищевую продукцию, которые также входят в круг крупных и средних предприятий.

Удельный вес обрабатывающих производств в общем объёме отгруженной промышленной продукции составляет 98,57%.

За 2018 год промышленными производствами района отгружено продукции на сумму 4580,4 млн. руб., что выше уровня прошлого года на 34,1% или на 1165,4 млн. руб.

Обрабатывающее производство района включает в себя: производство пищевых продуктов, ремонт и монтаж машин и оборудования, а также производство напитков.

Производство пищевых продуктов занимает основной удельный вес (99,21%) в структуре обрабатывающих производств за счет роста стоимостных объёмов отгрузки, ремонт и монтаж машин и оборудования составляет – 0,02%, производство напитков – 0,77%.

Производство пищевой продукции также осуществляют подсобных цеха в трех сельскохозяйственных предприятиях. Переработка продукции сельского хозяйства и производство продуктов питания по подсобным цехам развивается слабо, в основном для собственных нужд. Подсобные цеха сельскохозяйственных предприятий занимают удельный вес в общем объеме обрабатывающих производств по крупным и средним предприятиям – 0,1 %.

В пищевой промышленности за 2018 год произведено товаров на сумму 4515,2 млн. руб., (увеличение производства к уровню прошлого года на 34,5% или на 1157,8 млн. руб.).

Второй по значимости в районе отраслью промышленного производства является производство и распределение электроэнергии, пара и воды (1,43 % промышленного производства), в том числе производство, и распределение тепловой энергии – 0,57%, сбор, очистка и распределение воды – 0,86%.

Распределение тепла и воды доведено до 65,173 млн. руб. Предприятия по распределению тепла и воды работают над ростом объемов за счет новых коммуникаций по вводимым индивидуальным жилым домам (13320 м2) и социально-производственным объектам, а также за счет реконструкции, ремонта и строительства водопроводных и тепловых сетей.

По тепловой энергии увеличение объемов на 3,0% к соответствующему периоду прошлого года связано с началом отопительного сезона, а объем распределения воды выполнен на 21,1 %, в результате увеличения объемов потребления воды населением за счет жарких погодных условий летнего периода.

*Сельское хозяйство*

Общая земельная площадь района - 149,4 тыс. га, из них земли сельскохозяйственного назначения составляют 135,7 тыс. га.

В районе осуществляют свою деятельность – 6 крупных и средних хозяйств и 10 малых хозяйств. В пользовании крестьянско - фермерских хозяйств (далее - КФХ), их насчитывается 268, находится 45 тыс. га пашни. Так же в районе осуществляют деятельность 12533 личных подсобных хозяйств.

По объему отгруженной продукции сельскохозяйственных предприятий за 2018 год район находится на 10 позиции в краевом рейтинге.

Темп роста объемов отгруженных товаров сельскохозяйственных предприятий за анализируемый период составил 121,3%, что выше среднекраевого показателя на 12,9 подпунктных %.

Объем отгрузки сельскохозяйственной продукции в действующих ценах составил по категории крупных и средних предприятий 3902,7 млн. руб., что больше на 684,8 млн. руб. или на 21,5% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

Выполнение объема отгруженных товаров собственного производства по сельскому хозяйству крупными и средними предприятиями к уровню прошлого года в действующих ценах составило за счет растениеводства – 121,3 %, животноводства – 114,8 % и вспомогательной деятельности в области производства сельскохозяйственных культур и послеуборочной обработки сельскохозяйственной продукции – 110,7% соответственно.

Валовый сбор зерна крупных и средних предприятий составил 263461 тыс. тонн, что меньше чем в прошлом году на 67 тыс. тонн, или на 10%. Средняя урожайность достигла 51,4 ц/га, что ниже прошлогоднего уровня на 6 ц/га или на 1,1%. Снижение урожайности связано с небольшим количеством выпавших осадков и высокой температурой.

Развитие животноводства является одной из важнейших задач развития экономики района.

Животноводство в районе развивается динамично. На фоне относительно невысоких показателей развития крупного рогатого скота растет поголовье свиней.

Развитие животноводства в настоящее время является приоритетным направлением в экономике района.

Численность крупного рогатого скота составляет 6200 голов, из них коров 2052 голов.

Небольшое снижение КРС в 2017-2018 годах произошло за счет выбраковки коров.

Хозяйствами всех категорий Белоглинского района получено молока 14,3 тыс. тонн, что больше на 1,1 тыс. тонн или на 8,3%.

Свиноводством в районе занимаются три сельхозпредприятия ОАО «им Ленина», АО «Нива» и ООО «Заречье».

Численность свиней увеличилась на 36295 голов или в 3,3 раз, и на 01 января 2019 года составляет 52256 головы. В АО «Нива» завершено строительство первого свиноводческого комплекса с замкнутым циклом на 2650 голов свиноматок.

На фоне ужесточения требований к условиям содержания свиней, фермеры и население переориентируются на альтернативные виды животноводства. Всего на фермах в малых формах хозяйствования содержится 3957 гол.овец. Существующие меры государственной поддержки, помогают при минимальных финансовых затратах изменить вид деятельности.

Скот и птица на убой в живом весе составляет 8,4 тыс. тонн, что больше на 2,3 тыс. тонн или на 37,7% по сравнению с 2017 годом, за счет наращивания поголовья свиней в ОАО им. Ленина, АО «Нива».

**Климат**

Территория района находится в умеренном климатическом поясе. Тип климата - степной. Климат формируется под действием трех типов воздушных масс арктических, умеренных, тропических. Очень часто район попадает под действие атмосферных фронтов, поэтому погода часто меняется, особенно в холодное время года.

Годовая температура составляет примерно 10 С, годовые амплитуды температур колеблются в пределах 30 С, средняя температура июля - плюс 22 С (мах плюс 40 С), января - минус 4 С (мin - минус 27 С). Длительность периода с температурой выше плюс 10 С равна 200-240 дней в году.

Годовое количество осадков умеренное: от 300 до 500 мм. Причем максимум приходится на первую половину лета. В разные годы количество осадков может выпадать в полтора раза больше или меньше нормы. Осадки между теплыми и холодными периодами распределяются равномерно. Снеговой покров не высок, около 10 см. Климадиаграмма Белоглинского района представлена на рисунке 2.

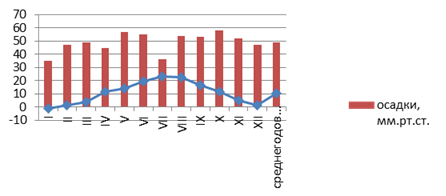
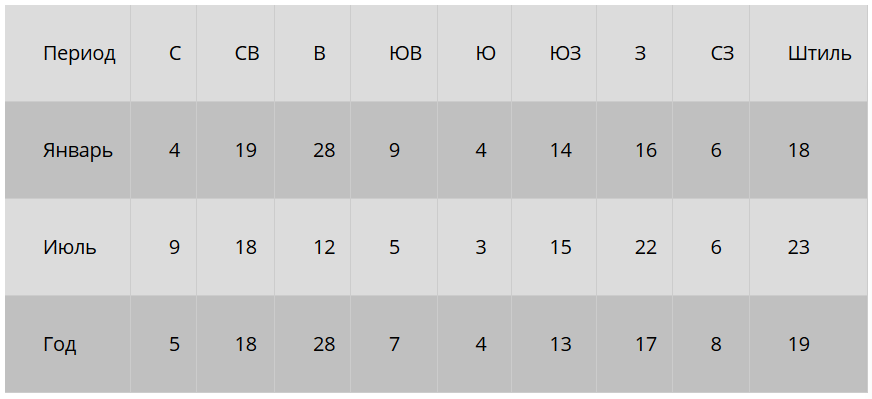
****

Рисунок 2 - Климадиаграмма Белоглинского района за 10 лет

Преобладающими ветрами являются восточные и северо-восточные. Зимой они приносят ясную, морозную погоду. Летом, жаркую, сухую погоду, сопровождающуюся суховеями, весной часто пыльными бурями. Число дней с суховеями средней интенсивности за вегетационный период равно 20. Северо-западные ветры приносят зимой потепление и осадки, а летом прохладную влажную погоду – таблица 2.

Таблица 1 - Направление ветра (%) и среднее число штилей



Зима устанавливается во второй половине декабря и длится до конца февраля от 2 до 2,5 месяцев. Весна начинается с середины марта, продолжается 2,5 месяца до середины мая.

Лето самое продолжительное время года, длится 4,5 месяца и заканчивается в конце сентября.

Осень продолжается 2-2,5 месяца с конца сентября до второй половины декабря. Продолжительность солнечного стояния составляет 2200-2400 часов в год. Количество суммарной солнечной радиации, поступающей на данную территорию, составляет 120 ккал/см2.

Коэффициент увлажнения равен 0,25-0,30.

Слабое промерзание почвы и оттепели способствуют тому, что большинство осадков холодного периода впитывается в почву. Потери на испарение и сток не превышают 20-25% осадков. Недостаточное количество осадков в сочетании с высокими температурами определяют сухость воздуха и почвы, что вызывает большую повторяемость засух.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ БЕЛОГЛИНСКИЙ РАЙОН

Муниципальное образование Белоглинский район входит в состав Краснодарского края.

Сложившаяся планировочная структура муниципального образования Белоглинский район представляет собой ряд населенных пунктов, сосредоточенных преимущественно вдоль основных транспортных магистралей, железнодорожной магистрали и водных объектов (рек Рассыпная, Меклета, Калалы).

Проектом предусмотрен перспективный рост численности населения Белоглинского района. С учетом численности населения на расчетный срок (до 2030г.) – 38211 человек, следует ожидать, что уровень автомобилизации населения рассматриваемого района, как и всего края в целом, будет расти и, в свою очередь, влиять как на экономический рост, так и на развитие дорожной отрасли.

Согласно «Схемы территориального планирования Краснодарского края», разработанной Северо-Кавказским филиалом ОАО «ГИПРОДОРНИИ», к 2030 году прогнозируется по краю увеличение количества легковых автомобилей до 350-400 единиц на 1000 жителей, что будет соответствовать существующему уровню автомобилизации в экономически развитых странах.

Предполагается, что значительно возрастет мобильность населения за счет массового использования личных автомобилей.

В условиях растущего спроса на пассажирские и грузовые перевозки по дорогам Белоглинского района потребуется обеспечить эффективное развитие и функционирование автомобильных дорог, интеграцию дорожной сети района в общекраевую транспортную сеть, создать условия для безопасности и комфортного движения с минимальными затратами времени, снизить негативные воздействия автотранспорта на состояние окружающей среды.

Развитие автомобильных дорог муниципального образования Белоглинский район рассматривается в системе региональных дорог Краснодарского края.

Проведенный анализ существующей интенсивности движения и категории региональных дорог показал, что к наиболее актуальным проблемам дорожной сети Белоглинского района относятся:

- технические параметры ряда автомобильных дорог и уровень технического оснащения не соответствует перспективным размерам транспортных потоков, что приведет к перегрузке дорог, особенно в период летних «пиковых» нагрузок;

- дорожная одежда и искусственные сооружения не соответствуют современным нагрузкам и требуется их усиление;

- проход транзитного транспорта через населенные пункты.

С целью приведения пропускной способности автомобильных дорог в соответствие с ожидаемыми размерами транспортных потоков и обеспечения нормальных условий движения автотранспорта на перспективный срок (20 лет) потребуется повышение параметров существующих дорог за счет их реконструкции, табл. 5.

Перспективная категория дорог регионального значения определена исходя из ожидаемого роста интенсивности движения в 3%.

В основном населенные пункты муниципального образования Белоглинский район обеспечены устойчивой дорожной связью с административным центром с. Белая Глина автомобильными дорогами различного значения – регионального или межмуниципального и местного значения. Автомобильные дороги только при наличии твердого покрытия обеспечат круглогодичную проезжаемость автотранспорта.

Сложившаяся конфигурация сети автомобильных дорог Белоглинского района может быть признана удовлетворительной, так как соответствует направлению подавляющего большинства сложившихся транспортных связей. С учетом экономического роста и повышения уровня жизни населения, в условиях растущего спроса на пассажирские и грузовые перевозки, требуется обеспечить эффективное функционирование и развитие автомобильных дорог, создать условия для безопасного и комфортного движения с минимальными затратами времени и ресурсов, снизить негативное воздействие автотранспорта на состояние окружающей среды.

Для решения поставленной задачи, помимо реконструкции и модернизации существующих автомобильных дорог в Белоглинском районе необходимо предусмотреть вывод транспортного движения из административного центра – с. Белая Глина.

С учетом роста интенсивности движения, основные автомобильные дороги муниципального образования Белоглинский район соответствуют II и III категории (табл. 31), что при соответствующем технико-экономическом обосновании (перспективная интенсивность движения на пересечении не превышает 8000 прив. ед/сут) позволяет предусмотреть транспортные развязки в одном уровне.

Автомобильные дороги муниципального образования Белоглинский район, соответствующие параметрам IV категории и проходящие по населенным пунктам района, не предусматриваются к выносу из населенных пунктов. Незначительная интенсивность транзитного движения по дорогам IV категории не нарушит требования безопасности и не ухудшит условия проживания населения.

Основными направлениями развития местной автодорожной сети района является реконструкция дорог и улиц (с уширением), устройство твердого покрытия на грунтовых подъездах и улицах.

Перевод автомобильных дорог местного значения с грунтовым покрытием, находящихся в неудовлетворительном состоянии, в дороги межмуниципального или регионального значения обеспечит устойчивое финансирование, а значит и соответствующее содержание.

На дорогах выполнена расстановка дорожных знаков, разметки проезжих частей, устройство искусственных неровностей в соответствии с проектом организации дорожного движения. Направляющие устройства, дорожные контролеры, детекторы транспорта, островки безопасности на автомобильных дорогах.

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения территории муниципального образования Белоглинский район Краснодарского края получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная по сложившейся ситуации, согласно примерного перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 года № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.
3. Данные визуального осмотра состояния транспортных объектов и установленных на них технических средств организации дорожного движения.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ (ред. от 26 июля 2017 года) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06 октября 2003 го-да № 131-ФЗ (ред. от 18 апреля 2018года) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, 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.

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

а) федеральный уровень:

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

б) региональный уровень:

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

в) местный уровень:

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

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

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

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

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

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

Постановление Правительства РФ от 11 июня 2004 года № 274 (ред. от 05 августа 2015 года) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

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

**1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территориях муниципальных образований**

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

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

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

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

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

Федеральным законом от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ (ред. от 05 декабря 2017 го-да) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории муниципального образования Белоглинский район фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

Во исполнение Поручения Президента РФ от 30 апреля 1997 года № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано разработать КСОДД на территориях муниципальных образований.

На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Белоглинского 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 муниципального образования Белоглинский район в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

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

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ (ред. от 26 июля 2017 года) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

Федеральным законом от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ (ред. от 05мдекабря 2017 го-да) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся.

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (ред. от 30 мая 2018 го-да)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

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

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

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

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

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

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07 февраля 2011 года № 3-ФЗ (ред. от 07 марта 2018 года) «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15 июня 1998 года № 711 (ред. от 02 марта 2018 года) установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

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

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

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

* Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 01 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 (ред. от 29 июля 2016 года) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 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 организации дорожного движения условно можно разделить на два блока:

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

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности администрации муниципального образования Белоглинский район в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

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

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципального образования уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Краснодарского края о результатах деятельности органов исполнительной власти Краснодарского края. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы муниципального образования Белоглинский район о результатах деятельности.

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

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

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

**1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ (ред. от 23 апреля 2018 года) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

* генеральные планы поселений;
* схемы территориального планирования (СТП) муниципального района.

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

**1.4.1.1 Анализ схемы территориального планирования муниципального образования Белоглинский район**

Схема территориального планирования муниципального образования Белоглинский район, утвержденный решением Совета муниципального образования Белоглинский район и является основополагающим документом территориального планирования.

Разработанная проектом схемы территориального планирования планировочная структура основана на принципах развития Белоглинского района:

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

Мероприятия из Схемы территориального планирования муниципального образования Белоглинский район и Генеральных планов по развитию транспортной инфраструктуры муниципальных образований Белоглинского района:

Развитие внешних автомобильных дорог муниципального образования транспортного узла намечается по следующим направлениям:

1. Проектирование южного обхода участка автодороги «г.Тихорецк – с.Белая Глина – граница Ростовской области», проходящего по южной окраинам станицы, позволяющего изолировать застройку жилой зоны и пешеходное движение от пропуска транзитных транспортных потоков;

2. В связи с прохождением по восточной окраине проектируемого обхода, возникает необходимость строительства путепровода в месте пересечения с железной дорогой и устройства транспортной развязки в двух уровнях в месте ее пересечения с автомагистралью «с.Белая Глина – п.Центральный – п.Магистральный»;

Проектируемая транспортная схема поселений является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и разработана с учетом увеличения ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи с населенными пунктами и функциональными зонами, отдельно стоящими объектами на межселенных территориях и автомобильными дорогами общей сети.

**1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП)**

Мероприятия по планировке территории муниципального образования Белоглинского района присутствуют в следующих СТП:

* СТП Краснодарского края.

СТП Краснодарского края утверждена Постановлением Главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 19 декабря 2017 года № 976 «О внесении изменения в постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 10 мая 2011 года № 438 «Об утверждении схемы территориального планирования Краснодарского края».

**1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ (ред. от 23 апреля 2018 года) видами документации по планировке территории являются:

* проект планировки территории;
* проект межевания территории.

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

**1.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся муниципального образования Белоглинский район, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28 июня 2014 го-да № 172-ФЗ (ред. от 31 декабря 2017 года) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р (ред. от 12 мая 2018 года)).

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

Цели Транспортной стратегии:

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

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена Распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 года № 1662-р (ред. от 10 февраля 2017 года)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

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

Общая протяженность автомобильных дорог местного значения составляет 270,2 км, из них 115,3 км в асфальтобетонном исполнении, 118,6 км – в гравийном исполнении, 36,3 км – в грунтовом исполнении.

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

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

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

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

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

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

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

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

Основными элементами дорог на территории муниципального образования Белоглинский район являются проезжая часть, обочина, тротуар. Дороги в большинстве случаев не оборудованы разделительными полосами. В населенных пунктах организовано одноярусное пересечение проезжих частей и пешеходных переходов.

Автомобильные дороги местного значения поселений имеют идентификационные номера. Перечень дорог утверждены постановлениями администраций сельских поселений муниципального образования Белоглинский район.

На территории муниципального образования Белоглинский район бесхозяйных автомобильных дорог общего пользования местного значения нет.

Автомобильные дороги местного значения поселений имеют идентификационные номера, которые присвоены администрациями поселений в соответствии с «Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров», утвержденными приказом Минтранса от 07 февраля 2007 года № 16.

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

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

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

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Белоглинского района представлены в таблице 2.

Таблица 2

Виды транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Интенсивность использовать** |
| Железнодорожный транспорт | Железная дорога направления Тихорецк - Сальск. Ближайшая железнодорожная станция «Белоглинская» |
| Водный транспорт | Водный транспорт не используется |
| Воздушный транспорт | Воздушные перевозки не осуществляются |
| Автомобильный транспорт | Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный транспорт) |

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

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка муниципальных образований Белоглинского района. С каждым годом увеличивается автомобилизация.

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

Хранение автотранспорта на территории поселений осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселений.

Гаражно-строительных кооперативов в поселениях нет.

Основным видом пассажирского транспорта на территории района является маршрутное такси. Реестр маршрутов и остановочных пунктов отсутствует.

Также по территории района проходят транзитные маршруты.

На территории поселений расположены остановочные павильоны и автостанция.

Перемещение жителей Белоглинского района на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования, пешеходным дорожкам, тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории района нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

На территории населенных пунктов Белоглинского района имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары.

Для обслуживания автотранспорта на территории Белоглинского района имеются АЗС, СТО, шиномонтажи и автомойки.

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

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории Белоглинского района скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час. Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00. Интенсивность автомобильного и пешеходного движения наблюдается на дорогах вблизи учебных заведений (детских садов, школ).

На специфику расселения населенных пунктов Белоглинского района оказывает значительное влияние расположение таких важнейших планировочных осей, как автодороги:

г. Тихорецк – с. Белая Глина – граница Ростовской области;

с. Белая Глина – п. Центральный – п. Магистральный;

с. Белая Глина – ст-ца Ильинская.

автомобильные дороги регионального значения III технической категории IV технической категории регионального значения. Наличие таких крупных элементов опорного каркаса территории является основой развития (поддержки) для ряда населенных пунктов.

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

На территории расположены остановочные павильоны и автостанции.

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 250 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит машино-мест.

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

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

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

В Белоглинском районе большая часть населенных пунктов занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 5-6 машино-мест.

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

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

**Пассажирский транспорт** является важнейшим элементом сферы обслуживания района, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными связями. Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах.

В Белоглинском районе наблюдается изменение интенсивности пассажиропотока в зависимости от времени года. Сезонная неравномерность выражается в увеличении пассажиропотока в летний период года и относится на счет поездок с рекреационными целями. Недельная неравномерность выражается в увеличении исходящих потоков в предвыходные дни недели и увеличении входящих потоков в конце выходных дней и утренние часы первого рабочего дня недели.

Организация дорожного движения грузовых транспортных средств на территории района определена таким образом, чтобы исключить движение грузовых автомобилей и автомобилей, осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, по центральным улицам поселения. Движение транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, осуществляется на основании специального разрешения. Маршрут движения определяется индивидуально.

Сельскими поселениями установлены необходимые технические средства организации дорожного движения, ориентированные на водителей грузовых транспортных средств, с целью заблаговременного предупреждения и/или ограничения проезда транспортных средств.

В условиях недостаточной прочности дорожных одежд ограничение движения большегрузных транспортных средств, вызывающих преждевременный износ автомобильных дорог и сокращение сроков службы дорожных одежд и покрытий, является важнейшим мероприятием для обеспечения сохранности автомобильных дорог.

Очистка автомобильных дорог в летнее и зимнее время проводится по муниципальным контрактам, заключенным с подрядными организациями сельскими поселениями Белоглинского района. Организации, осуществляющие вывоз твердых коммунальных отходов, заключают договоры с управляющими компаниями, физическими лицами и самостоятельно выбирают маршруты движения мусоровозов.

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

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

Дорожная сеть Белоглинского района преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании транспортного движения по всей сети улиц, с затруднением выделения магистралей и проблемами в сообщении по диагональным направлениям.

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, разделения населенных пунктов преградами, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта.

На территории муниципального образования Белоглинский район размещены работающие светофорные объекты (СО) у мест массового скопления людей (школы, парк, детские сады). Данные о расположении СО отсутствуют.

Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на других улицах населенных пунктов в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на других улицах.

Основные велосипедные потоки двигаются по наиболее оживленным улицам, как по проезжей части, так и по тротуарам. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории сельского поселения не предусмотрены.

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

Администрациями поселений, собственниками торговых точек, а также жителями жилых домов, на территории поселений обустроены парковки для велосипедов.

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 т.д.

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

Согласно Федеральному закону от 08 ноября 2007 года № 257-ФЗ (ред. от 05 декабря 2017 года) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ (ред. от 26июля 2017 го-да) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

* ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15 декабря 2004 года № 120-ст) (ред. от 09 декабря 2013 года);
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15. декабря 2004 года № 121-ст) (ред. от 09 декабря 2013 года);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11 декабря 2006 года № 295-ст) (ред. от 09 декабря 2013 года);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23 октября 2007 года № 269-ст) (ред. от 09 декабря 2013 года);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23 октября 2007 года № 270-ст) (ред. от 09 декабря 2013 года);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15 декабря 2004 года № 109-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11 декабря 2006 года № 297-ст).

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

На опорной сети в сельских поселениях Белоглинского района установлены искусственные дорожные неровности. Искусственные дорожные неровности установлены в дополнение к существующим дорожным знакам.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Белоглинского района находится в нормативном состоянии.

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Организация дорожного движения в муниципальных образованиях Белоглинского района осуществляется с помощью следующих основных методов:

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

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

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

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

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования.

Анализ статистики аварийности за предыдущие годы показал, присутствие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об недостаточной эффективности применения метода организации дорожного движения на улицах населенных пунктов Белоглинского района.

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

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

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 муниципальном образовании Белоглинский район происходит по дорожкам и тротуарам.

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Организация велосипедного движения в населенных пунктах муниципального образования Белоглинский район находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной инфраструктуры.

## Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

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

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

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

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

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

Ситуация, связанная с аварийностью на транспорте, неизменно сохраняет актуальность в связи с несоответствием дорожно-транспортной инфраструктуры потребностям участников дорожного движения, их низкой дисциплиной, а также недостаточной эффективностью функционирования системы обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время решение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения является одной из важнейших задач.

Вид ДТП, в т.ч. с жертвами, свидетельствует о необходимости продолжить работу по обустройство автомобильных дорог пешеходными дорожками (тротуарами), привести в соответствие с установленными нормами уличное освещение, а также обустроить все дороги необходимыми ТСОДД.

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Существующая территориально-планировочная организация муниципального образования Белоглинский район

Сложившаяся территориально-планировочная структура Белоглинского района представляет собой четырнадцать населенных пунктов.

Разработанная схемой территориального планирования и генеральными планами сельских поселений планировочная структура основана на принципах развития муниципального образования Белоглинский район:

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

- определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет увеличения площади земель, занимаемых главными конкурентоспособными видами использования;

- разработка оптимальной функционально - планировочной структуры населенных пунктов, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территорий;

- необходимость перевода земель сельскохозяйственного назначения для создания коридоров транспортных и инженерных коммуникаций.

Основной планировочной осью существующей и проектируемой территориальной структуры Белоглинского района является железнодорожный путь направления Тихорецк – Сальск, автомобильная дорога «г.Тихорецк – с.Белая Глина – граница Ростовской области».

Совершенствование функционального зонирования предполагает упорядочение размещения объектов различного функционального назначения:

- вынос из санитарно-защитных зон жилого фонда по программе Краснодарского края «Жилище», предусматриваемый на расчетный срок;

- прогнозируемый вынос из жилой зоны производственных предприятий, санитарная классификация которых требует соблюдения определенных СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 размеров санитарно-защитных зон (СЗЗ). Это относится к действующим в настоящее время предприятиям.

Совершенствование транспортной инфраструктуры заключается в обеспечении удобных и эффективных транспортных связей путем дифференциации улиц, и проездов по категориям в соответствии со СНиП 2.07.01-89\* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»; реконструкции существующих транспортных узлов: пересечений и примыканий автодорог путем выбора современных и эффективных вариантов транспортных развязок.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Схемой территориального планирования и генеральным планами сельских поселений Белоглинского района определяет главным принципом развития поселения создание благоприятных условий для жителей населенных пунктов.

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

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

Демографическая ситуация района на протяжении последних лет характеризуется некоторым увеличением численности населения, как за счёт естественной прибыли, так и за счёт механического притока населения.

В генеральных планах оценка демографического потенциала населенных пунктов на краткосрочную и среднесрочную перспективу выполнена по методике «передвижки возрастов».

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

Таблица 3

Параметры прогноза перспективной численности Белоглинского района

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Численность населения** | |
| **По состоянию на 01.01.2019 г.** | **До 2030 года** |
| Численность населения (чел.) | 30 441 | 38 211 |
| Прирост населения (чел.) | - | 7770 |

Предложенный вариант изменения численности населения представляет собой оптимистическую модель демографического развития и предполагает устойчивые темпы роста его численности вследствие положительных перемен в процессах естественного и механического движений населений.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития сельских поселений, которые можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый приказом Министерства транспорта РФ от 17 марта 2015 года № 43 (ред. от 29 июля 2016 года) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития сельского поселения.

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

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

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

Развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков улиц общего назначения к районам нового жилищного строительства.

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

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

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

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

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

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в сельских поселениях Белоглинского района не были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения Белоглинского района.

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

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

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавления ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Белоглинского района.

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

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

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

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

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Белоглинского района мероприятий по обеспеченности транспортной связанности территории в рамках разработки КСОДД не предусматривается.

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

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

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

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

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

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

Главные улицы в новых проектируемых жилых микрорайонах обозначены условно, без названий.

При реконструкции улично-дорожной сети необходимо выполнить благоустройство улиц и дорог, устройство усовершенствованного покрытия, «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжих частей улиц перед перекрестками.

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

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки проходят по дорогам регионального или межмуниципального значения. Изменение распределения транспортных потоков Белоглинского района не предусматривается.

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

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

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

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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Можно сделать следующие выводы:

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

Таким образом, мониторинг БДД – это прогнозно-аналитическая система непрерывного сбора, обработки и исследования информации о современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулирующими органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

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

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

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

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

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

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

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

## Применение реверсивного движения

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

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

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

В Белоглинском районе не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не перегружена. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий на территории Белоглинского района нет.

## Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения

Населенные пункты охвачены автобусным сообщением.

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

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта отсутствуют. Раннее принятые меры по организации движения транзитного транспорта являются достаточными.

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

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

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

* ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
* ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
* временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
* ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

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

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

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

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

В настоящее время в населенных пунктах Белоглинского района ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления людей.

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для муниципального образования Белоглинский район по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) предусматривается:

* размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

## Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

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

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

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

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

## Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования

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

Анализ интенсивности транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов Белоглинского района не требует введения дополнительного светофорного регулирования.

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в поселениях Белоглинского района нет необходимости. Введение новых светофорных объектов не планируется, в связи с отсутствием на территории поселения проблемных участков.

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

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

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

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

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

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Маломобильные группы населения (МГН) – люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве (инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, пожилые люди, беременные женщины, люди с детскими колясками, с малолетними детьми, тележками, багажом).

Мероприятия по обеспечению доступности МГН городской среды, реконструкции сложившейся застройки, должны учитывать физические возможности всех категорий МГН, включая инвалидов, и быть направлены на повышение качества среды по критериям доступности, безопасности, комфортности и информативности.

Инвалид – человек, имеющий нарушение здоровья со стойким расстройством функций организма, в том числе с нарушением опорно-двигательного аппарата, нарушениями зрения и дефектами слуха, которые мешают его полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими, в том числе из-за пространственно-средовых барьеров.

Согласно «Конвенции о правах инвалидов» необходимо принимать меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи, включая информационно-коммуникационные технологии и системы, а также к другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения, как в городских, так и в сельских поселениях. Эти меры, которые включают выявление и устранение препятствий и барьеров, мешающих доступности, должны распространяться, в частности: на здания, дороги, транспорт и другие внутренние и внешние объекты, включая школы, жилые дома, медицинские учреждения и рабочие места; на информационные, коммуникационные и другие службы.

При создании доступной для инвалидов среды жизнедеятельности необходимо обеспечивать возможность беспрепятственного передвижения:

* для инвалидов с нарушениями опорно-двигательного аппарата и маломобильных групп населения с помощью трости, костылей, кресла-коляски, собаки-проводника, а также с использованием транспортных средств (индивидуальных, специализированных или общественных);
* для инвалидов с нарушениями зрения и слуха с использованием информационных сигнальных устройств, и средств связи, доступных для инвалидов согласно ГОСТ Р 51671.

Основу доступной для среды жизнедеятельности инвалидов и других МГН должен составлять безбарьерный каркас территории УДС к данным объектам социальной инфраструктуры.

Необходим ряд мероприятий для повышения уровня безбарьерности пешеходных и транспортных коммуникаций для инвалидов и других МГН и создания условий для повышения безопасности дорожного движения. Такие мероприятия охватывают: тротуары и пешеходные дорожки; пешеходные переходы; остановочные пункты; автомобильные стоянки (парковки); зоны отдыха для инвалидов.

Ниже описаны основные мероприятиям для обеспечения благоприятных условий для движения.

1. Мероприятия, охватывающие тротуары (пешеходные дорожки):

* устройство тротуаров с применением информационного изменения фактуры покрытия пути;
* устройство зон для встречного разъезда людей в кресле-коляске;
* устройство ступеней и лестниц согласно СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007-2011;
* устройство пандусов в местах резкого перепада высот пешеходного пути согласно СП 59.13330.2016 и ОДМ 218.2.007-2011;
* обустройство пандусов и лестниц ограждениями, перилами и бортиками в соответствии с требованиями пункта 5.4.3. ОДМ 218.2.007-2011 и выполняются в соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 и СП 59.13330.2016;
* устройство искусственного освещения.

2. Мероприятия, охватывающие пешеходные переходы:

* обустройство пешеходных переходов техническими средствами визуальной и/или тактильной информации согласно ГОСТ Р 51671-2015, ГОСТ Р 51261-99 и ГОСТ Р 52131-2003;
* устройство пандусов с обеих сторон пешеходного перехода;
* обустройство пандусов ограждениями, перилами и бортиками в соответствии с требованиями пункта 5.4.3. ОДМ 218.2.007-2011;
* оборудование пешеходных переходов средствами светофорной сигнализации, имеющими дополнительные технические средства связи и информации (визуальные, звуковые и тактильные), выполняемые в соответствии с требованиями ГОСТ Р 50918-96, ГОСТ Р 51647-2000, ГОСТ Р ИСО 23600-2013. Вспомогательные технические средства для лиц с нарушением функций зрения и лиц с нарушением функций зрения и слуха. Звуковые и тактильные сигналы дорожных светофоров, ГОСТ Р 51671-2015, ГОСТ Р 52131-2003;
* нанесение бело-желтой горизонтальной дорожной разметки 1.14.1;
* устройство искусственного освещения.

3. Мероприятия, охватывающие остановочные пункты:

* устройство пандусов на посадочной площадке при перепаде ее высоты с пешеходной поверхностью;
* обустройство мест для инвалидов в зоне ожидания;
* обустройство подходов к остановочным пунктам тротуарами;
* обустройство остановочного пункта тактильными указателями;
* обустройство техническими средствами информации и ТСОДД, выполняемых согласно ГОСТ Р 51256-2011, ГОСТ Р 52289-2004, ГОСТ Р 52766-2007, ОСТ 218.1.002-2003;
* устройство искусственного освещения.

4. Мероприятия, охватывающие автомобильные стоянки (парковки):

* размещение стоянок (парковок) для ТС инвалидов осуществляется согласно СП 59.13330.2016, СП 35-105-2002;
* устройство пандусов по краю тротуара, возле места стоянки для инвалидов;
* обозначение стояночных мест для инвалидов дорожными знаками 6.4 + 8.17 и дорожной разметкой 1.24.3;
* устройство искусственного освещения;

5. Мероприятия, охватывающие зоны отдыха для инвалидов:

* устройство зон отдыха для инвалидов в пределах пешеходных путей с использованием тактильных поверхностей и применением контрастных цветов;
* устройство мест для сидения согласно ОДМ 218.2.007-2011, урн для мусора и мест для размещения кресла-коляски;
* установка навеса для защиты от осадков над местами для сидения;
* устройство искусственного освещения.

На основных маршрутах движения инвалидов и других маломобильных групп населения рекомендуется использовать тактильные символьные указатели (пиктограммы).

Для обеспечения самостоятельного маршрутного ориентирования инвалидов по зрению рекомендуется также применять тактильные информационные стенды (мнемосхемы), содержащие схемы пеших маршрутов и (или) маршрутов регулярных перевозок пассажиров.

Также необходимо дооборудовать согласно потребностям МГН подходы к самим социальным объектам инфраструктуры, а именно, произвести устройство пандусов или подъемных устройств согласно нормам.

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

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

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

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

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

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

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

7. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности.

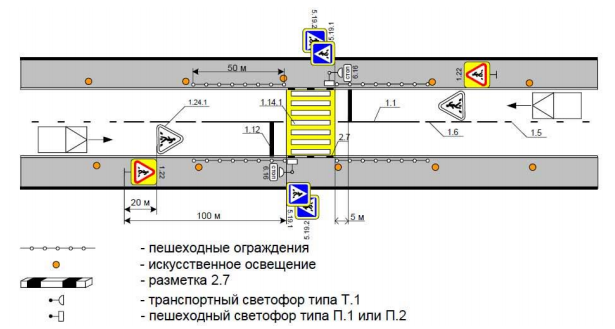


Рисунок 3 – Оборудование пешеходного переход

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

## Организация велосипедного движения

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

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

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

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

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

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

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

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Белоглинского района предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

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

Периоды реализации:

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

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 4 раздела 6.

# ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

При планировании ресурсного обеспечения КСОДД учитывается реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов. Оценка требуемых объемов финансирования представлена в таблицах 4, 5.

Таблица 4

Оценка требуемых объемов финансирования мероприятий по реконструкции и капитальному ремонту дорог

в муниципальном образовании Белоглинский район

| **№ п/п** | **Наименование улицы (переулка)** | **Протяженность участка дороги, км** | **Вид мероприятия** | **Проектный тип покрытия** | **Стоимость, тыс. руб.** | **Период реализации** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | пос. Центральный  ул. Белоглинская | 0,900 | ремонт | асфальтобетон | 13570,2 | 2020-2025 |
| 2 | пос. Центральный  ул. Советская | 0,276 | ремонт | асфальтобетон | 4161,53 | 2020-2025 |
| 3 | с. Кулешовка,  ул. Мира | 1,650 | ремонт | асфальтобетон | 8488,5 | 2020-2025 |
| 4 | хут. Меклета,  ул. 60 лет СССР | 1,100 | ремонт | асфальтобетон | 6103,3 | 2020-2025 |
| 5 | пос. Центральный,  ул. Пионерская | 0,200 | ремонт | асфальтобетон | 3015,60 | 2020-2025 |
| 6 | с. Новопавловка,  ул. Соболя | 2,000 | капитальный ремонт | асфальтобетон | 63875,04 | 2020-2025 |
| 7 | с. Новопавловка,  ул. Шпака | 0,800 | капитальный ремонт | асфальтобетон | 25550,016 | 2020-2025 |
| 8 | пос. Центральный  ул. Студенческая | 0,800 | ремонт | асфальтобетон | 12062,4 | 2020-2025 |
| 9 | ст-ца Успенская,  ул. Карла Маркса | 0,840 | ремонт | асфальтобетон | 12665,52 | 2020-2025 |
| 10 | ст-ца Успенская,  ул. Ратимова | 1,500 | ремонт | асфальтобетон | 22617,0 | 2020-2025 |
| 11 | пос. Селекционный  ул. Студенческая | 0,252 | ремонт | асфальтобетон | 3799,66 | 2020-2025 |
| 12 | ст-ца Успенская,  ул. Гоголя | 1,200 | ремонт | асфальтобетон | 18093,6 | 2020-2025 |
| 13 | ст-ца Успенская,  ул. Молодежная | 0,850 | ремонт | асфальтобетон | 12816,23 | 2020-2025 |
| 14 | х. Туркинский  ул. Алексенко | 1,300 | ремонт | асфальтобетон | 19601,40 | 2020-2025 |
| 15 | х. Туркинский  ул. Садовая | 1,000 | ремонт | асфальтобетон | 15078,00 | 2020-2025 |
| 16 | с. Кулешовка,  пер. Западный | 0,900 | ремонт | асфальтобетон | 5208,351 | 2020-2025 |
| 17 | с. Кулешовка,  ул. Братьев Шатохиных | 2,000  3,300 | ремонт,  капитальный ремонт | асфальтобетон | 11574,124  95812,560 | 2020-2025 |
| 18 | пос. Селекционный  ул. Молодежная | 0,800 | ремонт | асфальтобетон | 12062,4 | 2020-2025 |
| 19 | пос. Селекционный  ул. Красная | 0,800 | ремонт | асфальтобетон | 12062,4 | 2020-2025 |
| 20 | пос. Восточный  ул. Северная | 0,600  0,380 | ремонт | асфальт  гравий | 9046,8  3524,3 | 2020-2025 |
| 21 | пос. Восточный  ул. Южная | 0,450 | ремонт | гравий | 4839,2 | 2020-2025 |
| 22 | пос. Восточный  ул. Красная | 0,350 | ремонт | асфальтобетон | 5277,3 | 2020-2025 |
| 23 | с. Новопавловка,  ул. Красноармейская | 2,100 | капитальный ремонт | асфальтобетон | 64427,086 | 2025-2030 |
| 24 | с. Новопавловка,  ул. 50 лет Победы | 0,800 | капитальный ремонт | асфальтобетон | 25770,834 | 2025-2030 |
| 25 | с. Новопавловка,  ул. Соболя | 0,700 | капитальный ремонт | асфальтобетон | 23562,675 | 2025-2030 |
| 26 | пос. Магистральный,  ул. Восточная | 0,950 | ремонт | гравий | 10161,9 | 2025-2030 |
| 27 | пос. Магистральный,  ул. Молодежная | 1,1 | ремонт | гравий | 12253,1 | 2025-2030 |
| 28 | пос. Западный,  ул. Новая | 0,390 | ремонт | асфальтобетон | 5880,4 | 2025-2030 |
| 29 | пос. Западный  ул. Новая (проезд к ДК) | 0,132 | ремонт | асфальтобетон | 1990,3 | 2025-2030 |
| 30 | пос. Западный,  ул. Южная | 0,500  0,280 | ремонт | асфальтобетон  гравий | 7539,0  2865,2 | 2025-2030 |
| 31 | пос. Садовый  ул. Садовая | 0,850 | ремонт | гравий | 8651,4 | 2025-2030 |
| 32 | пос. Садовый,  ул. Мира | 0,850 | ремонт | гравий | 8651,4 | 2025-2030 |
| 33 | с. Новопавловка,  ул. Пионерская | 0,700 | капитальный ремонт | асфальтобетон | 24621,35 | 2025-2030 |
| 34 | ст-ца Успенская  ул. Пролетарская | 2,000 | ремонт | асфальтобетон | 30156,0 | 2025-2030 |
| 35 | с. Новопавловка,  ул. Механизаторов | 0,600 | капитальный ремонт | асфальтобетон | 21104,15 | 2025-2030 |
| 36 | пос. Семеноводческий  ул. Новая | 0,780 | ремонт | асфальтобетон | 11760,8 | 2025-2030 |
| 37 | пос. Семеноводческий,  ул. Школьная | 0,420 | ремонт | асфальтобетон | 6332,8 | 2025-2030 |
| 38 | с. Новопавловка,  пер. Стукало | 0,500 | капитальный ремонт | асфальтобетон | 17586,71 | 2025-2030 |
| 39 | с. Кулешовка,  пер. Центральный | 1,000 | ремонт | асфальтобетон | 6035,91 | 2025-2030 |
| 40 | пос. Селекционный,  ул. Мира | 0,463 | ремонт | асфальтобетон | 6981,1 | 2025-2030 |

\*Укрупненный расчет капитальных вложений по объемам мероприятий составлен с учетом уровня индексации 4,3 % из расчета:

- Стоимость реконструкции 1 км 1 полосы 29661,16 тыс. руб. на период 2020-2024 гг.

- Стоимость капитального ремонта 1 км 1 полосы 15968,76 тыс. руб. на период 2020-2024 гг.

- Стоимость ремонта 1 км 1 полосы 7539,66 тыс. руб. на период 2020-2024 гг.

Таблица 5

Оценка требуемых объемов финансирования мероприятий по ремонту тротуарных дорожек

в муниципальном образовании Белоглинский район

| **№ п/п** | **Наименование улицы (переулка)** | **Протяженность**  **участка, км** | **Объем работ, м2** | **Вид мероприятия** | **Стоимость, тыс. руб.** | **Период реализации** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | пос. Центральный  Ул. Первомайская | 1,9 | 2850 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 4180,0 | 2020-2025 |
| 2 | пос. Центральный  ул. Белоглинская | 1,48 | 2220 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 3256,0 | 2020-2025 |
| 3 | пос. Центральный,  ул. Белоусова | 0,800 | 1200 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 1760,0 | 2020-2025 |
| 4 | хут. Меклета,  ул. Октябрьская | 2,000 | 3000 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 6600,0 | 2020-2025 |
| 5 | пос. Центральный  ул. Западная | 0,638 | 957 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 1403,6 | 2020-2025 |
| 6 | пос. Центральный  ул. Комсомольская | 1,6 | 2400 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 3520,0 | 2020-2025 |
| 7 | пос. Центральный  ул. Красная | 0,200 | 300 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 440 | 2020-2025 |
| 8 | пос. Центральный  ул. Ленина | 0,800 | 1200 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 1760,0 | 2020-2025 |
| 9 | пос. Центральный  ул. Мира | 0,422 | 633 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 928,0 | 2020-2025 |
| 10 | пос. Центральный  ул. Октябрьская | 0,362 | 543 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 796,4 | 2020-2025 |
| 11 | пос. Центральный  ул. Садовая | 0,850 | 1275 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 1870,0 | 2020-2025 |
| 12 | пос. Центральный  ул. Советская | 0,200 | 300 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 440,0 | 2025-2030 |
| 13 | с. Новопавловка,  ул. Родниковская | 1,500 | 2250 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 3300,0 | 2025-2030 |
| 14 | пос. Центральный  ул. Степная | 1,9 | 2850 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 4180,0 | 2025-2030 |
| 15 | хут. Меклета,  ул. 60 лет СССР | 2,800 | 4 200 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 6160,0 | 2025-2030 |
| 16 | пос. Центральный  ул. Студенческая | 0,8 | 1200 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 1760,0 | 2025-2030 |
| 17 | пос. Центральный  ул. Школьная | 0,720 | 1080 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 1584,0 | 2025-2030 |
| 18 | пос. Центральный  От ул. Садовой до  ул. Октябрьская | 0,300 | 450 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 660,0 | 2025-2030 |
| 19 | пос. Селекционный  ул. Ленина | 0,800 | 1200 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 1760,0 | 2025-2030 |
| 20 | пос. Селекционный  ул. Молодежная | 0,800 | 1200 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 1760,0 | 2025-2030 |
| 21 | пос. Восточный,  ул. Красная | 0,200 | 300 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 440,0 | 2025-2030 |
| 22 | с. Кулешовка,  ул. Мира | 5,200 | 7 800 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 7800,0 | 2025-2030 |
| 23 | пос. Восточный.  ул. Северная | 0,938 | 1407 | 1Устройство асфальтобетонного покрытия. 2.Устройство освещения.  3.Устройство бортового камня | 2063,0 | 2025-2030 |

\*Укрупненный расчет капитальных вложений по объемам мероприятий составлен с учетом уровня индексации 4,3 % из расчета:

- Стоимость строительства 1 км пешеходной дорожки/тротуара 2200,00 тыс. руб. на период 2020-2024 гг.

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

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

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

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

Согласно ст. 21 Федерального закона от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» мероприятия по организации дорожного движения в границах населенных пунктов осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

В соответствии с положениями ст. 15 Федеральным законом от 08 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения обеспечивается уполномоченными органами местного самоуправления.

Из статьи 22 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ следует, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Для завершения формирования нормативно-правовой базы необходимо обеспечить принятие следующих программ на территории Белоглинского района:

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

Данные в Программе предложения по организации дорожного движения предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по организации дорожного движения.

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

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории муниципального образования Белоглинский район и разработана программа мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

Основные направления организации дорожного движения в поселениях связаны с ремонтом улично-дорожной сети, как одним из основных факторов снижения эффективности функционирования транспортной системы данного поселения.