

**Индивидуальный предприниматель  
Туник Артемий Александрович**

---

---

350029, РОССИЯ, г. Краснодар, ул. Черкасская, 43. ИНН 212414474561; ОГРНИП 315231100035811,  
р/сч 40802810526210000154 в филиале «Ростовский» АО «АЛЬФА-БАНК», БИК 046015207, к/с 30101810500000000207 в ГРКЦ ГУ  
Банка России по Ростовской области

**Заказчик – Администрация Октябрьского сельского поселения  
Крыловского района**

**Комплексная схема организации дорожного движения в  
Октябрьском сельском поселении Крыловского района**

**45-ПЗ**

**Пояснительная записка, таблицы.**

**Том 1**

**2018**

**Заказчик – Администрация Октябрьского сельского поселения  
Крыловского района**

**Комплексная схема организации дорожного движения в  
Октябрьском сельском поселении Крыловского района**

**45-ПЗ**

**Пояснительная записка, таблицы.**

**Том 1**

Индивидуальный  
предприниматель



А.А. Туник


Взам. инв. №	
Подп. и дата	
Инв. № подл.	

**Краснодар, 2018**



1.4.3. Анализ документов стратегического планирования	26
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики	28
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	29
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	31
1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков	32
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулиро-	33
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД	34
1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД	36
1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	38
1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	40
1.14. Существующая территориально-планировочная организация Октябрьского сельского поселения	42
<b>2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения</b>	<b>52</b>
<b>3. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта</b>	<b>55</b>
<b>4. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования и их очередность выполнения</b>	<b>57</b>
4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий	57
4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	57
4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог	58
4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	59

Инь. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.вч	Лист	№ док	Подп.	Дата

4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации	59
4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	63
4.7. Применение реверсивного движения	63
4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	63
4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков	64
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	64
4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории	65
4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	66
4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)	67
4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	68
4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	69
4.16. Режимы работы светофорного регулирования	69
4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	69
4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	70
4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов в рамках разработки	70
4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	71
4.21. Организация велосипедного движения	72
4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	73

Взам. инв. №

Подп. и дата

Инв. № подл.

Изм.	Кол.вч	Лист	№ док	Подп.	Дата

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

76

4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

76

**5. Очередность реализации мероприятий**

77

**6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения**

78

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

83

Инь. № подл.	Подп. и дата	Взам. инв. №

Изм.	Кол.вч	Лист	№ док	Подп.	Дата

## Пояснительная записка

### ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Октябрьского сельского поселения Крыловского района Краснодарского края. Цель работы – разработка комплексной схемы организации дорожного движения, в частности, программы мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети Октябрьского сельского поселения, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения транспортных потребностей главных транспортных магистралей Октябрьского сельского поселения, снижения аварийности.

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
- Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
- Генеральный план Октябрьского сельского поселения Крыловского района Краснодарского края до 2030 года.

Схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного

Взам. инв. №								
	Подп. и дата							
Инв. № подл.	45-ПЗ							
	Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		
	Разработал	Туник				08.18		
	Проверил	Туник				08.18		
Пояснительная записка						Стадия	Лист	Листов
						П	1	81
						ИП Туник		

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.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		2



## ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Октябрьское сельское поселение расположено в северо-восточной равнинной части Краснодарского края. Октябрьское сельское поселение занимает территорию, площадью 311,37 кв. км, а это 0,5% территории края. Это - единая территория, в границах которой осуществляется местное самоуправление, и которая объединяет 7 населенных пунктов: станица Октябрьская, хутор Сборный, поселки Темп, Обильный, Запрудный, Ковалевка и Решетиловский. Расстояние от Краснодара до станицы Октябрьской 160 км.

Граничит Октябрьское сельское поселение на северо-западе с Кушевским районом, на юго-западе с Ленинградским районом, на юге с Павловским районом. На территории поселения проживает около 13,0 тыс. человек.

Уникальные природно - климатические условия Октябрьского сельского поселения благоприятны для развития животноводства, земледелия, питомниководства. Почвы нашего поселения плодородные, богаты черноземом. Именно эти великолепные черноземы позволяют получать высокие урожаи как сельскохозяйственных культур, привычных для поселения, так и предоставляют возможность для развития тепличного хозяйства овощеводческой и ягодной направленности.

Климат на территории Октябрьского сельского поселения - континентальный, степной. Средняя температура января -- 5 градусов Цельсия, июля +21,8 градусов Цельсия.

Природные богатства Октябрьского сельского поселения способствуют развитию охоты и рыболовства. Река Ея - самая длинная река, протекающая по территории поселения. В бассейне реки обитает более 10 видов рыб, из них: окунь, карась, сазан, линь, щука, сом, толстолоб, белый амур, карп, плотва, лещ.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		3

В лесонасаждениях поселения обитают зайцы, лисы. Из пернатых - кроме привычных полевых воробьев, грачей и диких голубей, водятся перепела, серые куропатки, удоны, жаворонки, ястребы, фазаны.

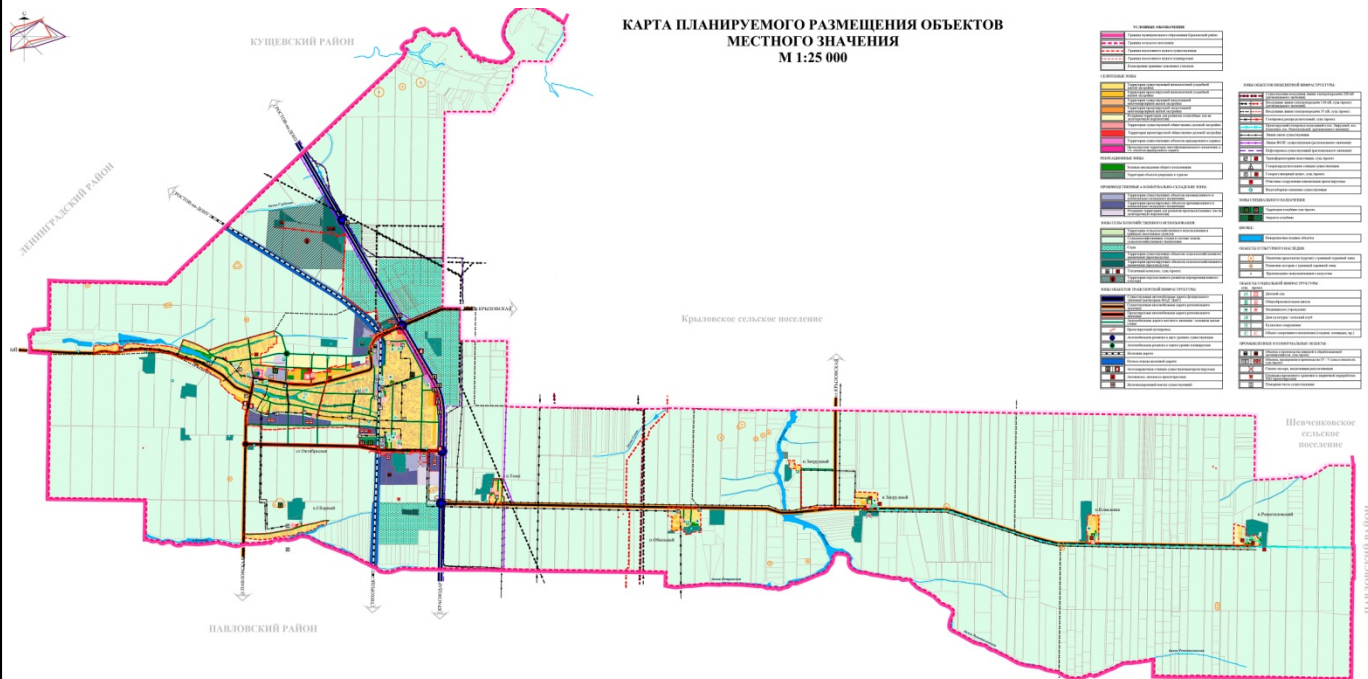


Рисунок 1.1 – Схема расположения Октябрьского сельского поселения.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата

## 1. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории октябрьского сельского поселения

Зона транспортной инфраструктуры (автомобильного, железнодорожного, речного, морского, воздушного и трубопроводного транспорта) устанавливается в зависимости от вида и параметров размещаемых сооружений и коммуникаций, а также ограничений на использование соответствующих территорий с учетом обеспечения мер по предотвращению вредного воздействия их на среду жизнедеятельности.

К данной зоне в Октябрьском сельском поселении относятся:

- железнодорожная магистраль Ростов-на-Дону - Тихорецк
- автомагистраль М-4 «Дон» I категории;
- автомобильные дороги регионального значения:
- ст. Ленинградская - х. Белый - ст. Октябрьская IV категории,
- ст. Октябрьская - ст. Павловская - ст. Новопластуновская IV категории,
- подъезд к железнодорожной станции Крыловская III категории,
- п. Темп - п. Решетилковский IV категории; а также межмуниципального значения:

- ст. Крыловская – п. Запрудный IV категории,
- магистраль «Дон» - ст. Крыловская III категории,
- северный обход ст. Октябрьской (проектируемый).

Разрешенными видами использования в данной зоне являются:

- мотели для легкового и грузового автотранспорта;
- сооружения для постоянного и временного хранения транспортных средств;
- предприятия по обслуживанию транспортных средств;
- предприятия общественного питания;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		5

- магазины.

На территории придорожной полосы этих дорог предусмотрено размещение объектов придорожного сервиса при условии согласования с организациями, осуществляющими управление автодорогами. Рекомендуется строительство гостиниц, кафе, станций технического обслуживания легкового и грузового транспорта, стоянок и т.п.

Проектом генерального плана предусматривается строительство южного и реконструкция северного автомобильных обходов станицы Октябрьской. С учетом существующего обхода по ул. Кубанской – ул. Красногвардейской – ул. Энгельса, с учетом проектируемого участка севернее ул. Тищенко, вокруг станицы создается объездная автомобильная дорога, которая позволит организовать транзитное движение в обход основной территории станицы. Улица Тищенко освобождается от транзитного потока транспорта.

На пересечениях автомобильных дорог планируется строительство транспортных развязок в разных уровнях.

Генеральным планом вынос железнодорожной магистрали за границу поселения не предполагается, предусмотрено дальнейшее развитие в зоне железнодорожной линии только производственных предприятий.

Пересечение автомобильных дорог с железной дорогой предусмотрено в I-ом уровне для южного обхода (по ул. Индустриальной) и в II уровнях для северного (по ул. Кубанской).

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		6

В каждом населенном пункте поселения генеральным планом предусматривается создание единой системы транспорта и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой населенного пункта и прилегающей к нему территории, обеспечивающей удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Транспортно-эксплуатационное состояние сети автомобильных дорог регионального значения в целом удовлетворительное, местного значения сельского поселения в целом неудовлетворительное. Более 50% от общей протяженности дорог местного значения, требуют ремонта. Значительная степень износа автомобильных дорог, сложилась из-за недостаточного финансирования ремонтных работ в условиях постоянного увеличения интенсивности дорожного движения и роста парка транспортных средств. В соответствии с приказом Минтранса РФ от 01.11.2007 г. №157 межремонтные сроки проведения работ по ремонту дорог общего пользования в зависимости от интенсивности движения транспортных средств составляет 3-6 лет. Срок проведения работ по ремонту автомобильных дорог IV — V категории с переходными и низшими типами дорожной одежды составляет 3 года. Большинство дорог не ремонтировалось более 10 лет, что превышает межремонтные сроки в 2-3 раза. Фактически в соответствии с требованиями того же приказа необходимо проводить капитальный ремонт и ремонт практически всех автомобильных дорог, межремонтный срок проведения капитального ремонта которых составляет 10-12 лет. Наличие большого количества грунтовых и гравийных дорог требует проведения работ по асфальтированию не менее одной автомобильной дороги в 1 год.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		7

## 1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

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

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

2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

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

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

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

реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		8

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

ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;

содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;

ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

### **1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории 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;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		9

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

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности. Действующее законодательство, в том числе Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ (ред. От 18.04.2018) «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	



муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами. С учетом действующего законодательства задачи деятельности по ОДД фактически распределены между уровнями управления следующим образом:

а) федеральный уровень:

разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;

разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;

обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля;

б) региональный уровень:

обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;

согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения;

в) местный уровень:

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

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы. Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности городских 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:

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

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.).

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		13

### 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 городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы. Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. От 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах. В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

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

Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения. Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

### **1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории 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 мест-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		15

ного 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**

Уставом Октябрьского сельского поселения, принятым Собранием депутатов Октябрьского сельского поселения Крыловского района Краснодарского края 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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		16

транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения. Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В то же время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся. Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Октябрьского сельского поселения фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. Во исполнение Поручения Президента РФ от 30.04.1997 № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией Октябрьского сельского поселения была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Октябрьского сельского поселения могут организовывать разработку ПОДД. С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Октябрьского сельского поселения в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		17

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

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения. Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. От 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 257-ФЗ) работы по организации дорожного движения отнесены к содержанию автомобильных дорог, т.е. рассматривается как часть исключительно дорожной деятельности. В тоже время, вопросы обеспечения пропускной способности дорог этим законом не регулируются и соответствующие цели не ставятся. На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Рос-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		18



сийской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (ред. От 30.05.2018)) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам. Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность. Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение. На основании анализа статьи 5 и части первой статьи 6 Федерального закона № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод, что Федеральный закон № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции Российской Федерации в сфере осуществления деятельности по организации дорожного движения. Определяя предметы ведения Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Федеральный закон № 196-ФЗ прямо не указывает среди них осуществление деятельности по организации дорожного движения. Федеральным законом № 196-ФЗ в редакции Федерального закона № 192-ФЗ определена общая норма, относящаяся к полномочиям органов исполни-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		19

тельной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности. В целях эффективного разграничения полномочий в области организации дорожного движения между Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления. Существенным правовым пробелом является и то обстоятельство, что на законодательном уровне не содержится четкой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения.

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

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 беспрепятственного 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 четко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере.

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

Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;

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

Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		21

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 Октябрьского сельского поселения, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;

□ обще информационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Октябрьского сельского поселения, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

Одним из передовых способов информирования граждан, как в крупных городах России, так и за рубежом, является создание информационных порталов и разработка специальных мобильных приложений. Данные системы позволяют не только информировать граждан о происходящих изменениях, но и обеспечивать «обратную связь» с населением путем анализа обращений и предложений граждан, изучения общественного мнения, проведения социологических опросов среди жителей города. Примером может являться проект «Активный гражданин», запущенный несколько лет назад по инициативе Правительства Москвы. Среди главных задач этой системы — получение мнения горожан по актуальным вопросам, касающимся развития города. Таким образом, граждане могут влиять на решения, принимаемые властями. Опросы «Активного гражданина» делятся на три категории: общегородские, отраслевые и районные. Проект доступен на сайте, а также на мобильных платформах IOS, Android и WindowsPhone. В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти Октябрьского сельского поселения в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы. Использование средств теле- и радиовещания

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		22

Псковской области позволяет своевременно оповещать граждан об изменениях в организации дорожного движения и иных действиях органов местного самоуправления в сфере ОДД. Данный способ информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД характеризуется наибольшим охватом по сравнению с другими информационными ресурсами. Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Октябрьского сельского поселения. Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации Октябрьского сельского поселения 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.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		23

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

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

### 1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования

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

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

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функцио-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		24

нальных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

#### 1.4.1.1 Анализ Генерального плана Октябрьского сельского поселения

Генеральный план Октябрьского сельского поселения является основополагающим документом территориального планирования. Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Октябрьского сельского поселения:

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

определение необходимых исходных условий развития, прежде всего за счет площади земель, занимаемых населенным пунктом;

разработка оптимальной функционально-планировочной структуры станицы и хуторов, создающей предпосылки для гармоничного и устойчивого развития территории.

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

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

проект планировки территории;

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		25

ском сельском поселении: Положение о территориальном планировании ГП Октябрьского сельского поселения. Так же есть Схема территориального планирования муниципального образования Крыловской район.

### 1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся Октябрьского сельского поселения, были рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня. Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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 страте-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		26



гия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)). Главная задача государства в сфере функционирования и развития транспортной системы России – создание условий для экономического роста, повышение конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам, превращение географических особенностей России в ее конкурентное преимущество.

Цели Транспортной стратегии:

формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры;

обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг в области грузовых перевозок на уровне потребностей развития экономики страны;

обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;

интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны;

повышение уровня безопасности транспортной системы;

снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду.

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

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.

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

Общая протяженность дорожно-транспортной сети сельского поселения составляет: Всего автомобильных дорог на территории поселения – 118,3 км, в том числе:

- федеральная дорога – (в границах поселения) – 13,8 км;
- региональных автодорог – 24,5 км;
- местных автодорог – 80,0 км;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Протяженность автомобильных дорог Октябрьского сельского поселения составляет 80 км, из них с асфальтобетонным покрытием – 15 (18,7%) км, дороги с гравийным покрытием – 56 (70%) км, грунтовые дороги – 9 км (11,3%). Муниципальная дорожная сеть Октябрьского сельского поселения представлена 123 улицами, проездами и переулками.

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

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

Внешние транспортно-экономические связи Октябрьского сельского поселения с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузопассажирским) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются. В пределах поселения для перемещения население активно использует индивидуальный автомобильный и велосипедный транспорт, а так же пользуется пешими маршрутами, проходящими по обустроенным и не обустроенным дорожкам.

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка Октябрьского сельского поселения. С каждым годом увеличивается автомобилизация. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан. Хранение авто-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

транспорта на территории поселения осуществляется, в основном, в пределах участков предприятий и на придомовых участках жителей поселения.

На территории Октябрьского сельского поселения Крыловского района около 150 парковочных мест.

Перечень пригородных и международных маршрутов:

- Маршрут № 101 «Крыловская - Октябрьская - Крыловская», каждые 2 часа минут;
- Маршрут № 102 «Крыловская – Октябрьская-х. Сборный», каждые 2 часа;
- Маршрут № 103 «Крыловская – Октябрьская», каждые 2 часа;
- Маршрут № 113 «Крыловская – Шевченковское-Октябрьская», каждые 3 часа;

На территории Октябрьского сельского поселения обустроено 12 остановочных пунктов по маршрутам движения пригородных автобусов.

На территории Октябрьского сельского поселения имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары общей протяженностью бкм. Перемещение жителей Октябрьского сельского поселения на велосипедном транспорте происходит по дорогам общего пользования в неорганизованном порядке, по тротуарам и тропинкам. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами и велостоянками на территории поселения нет. Для обслуживания автотранспорта на территории Октябрьского сельского поселения имеются здания и сооружения автосервиса:

1. Крыловское АТП, ст.Октябрьская ул.Железнодорожная1,39002;
2. "Кубаньпассажиравтосервис", ФАД ДОН,38760;
3. ОАО "Нефтяная компания Ростнефть-Кубаньнефтепродукт", Фад "Дон",38525.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		30

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

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. На территории Октябрьского сельского поселения скорость движения в населенных пунктах ограничена 60 и 40 км/час, вне населенных пунктов 90 км/час. Большая интенсивность дорожного движения наблюдается только в утренние часы с 7:00 до 8:30, дневное время с 11:30 до 13:00 и вечернее время с 16:30 до 19:00.

На автомобильной дороге ст-ца Октябрьская - ст-ца Павловская - ст-ца Новопластуновская интенсивность движения автомобилей следующая:

Среднегодовая интенсивность, авт./сут. – 3111;

Среднегодовая интенсивность прив. к легк.авт., л.авт./сут. – 3378.

Состав транспортного потока:

грузовые автомобили – 10%;

легковые автомобили – 88,1%;

автобусы – 0,4%;

трактора и прочая техника – 1,5%.

Суточная среднегодовая интенсивность грузовых автомобилей, авт./сут:

Легкие до 2 т., шт – 240;

Средние от 2.1 до 5 т., шт – 85;

Тяжелые от 5.1 до 8 т., шт – 0;

Более 8 т., шт – 16.

Маршрутные такси и автобусы по территории Октябрьского сельского поселения передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек. В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность парковочными местами легкового индивидуального автотранспорта должна быть 25 машино-мест на 1000 жителей. Следовательно,

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		31

необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей составит 350 машино-мест. В настоящее время по данным администрации на территории сельского поселения оборудованы 150 парковочных мест. Недостаточное количество организованного парковочного пространства вынуждает граждан устраивать бесконтрольную хаотичную парковку транспортных средств, при этом пропускная способность большинства улиц, проходящих в местах тяготения, уменьшается до 50%. Кроме того, бесконтрольные парковки снижают безопасность дорожного движения, причиняют вред элементам организации дорожной сети и прилегающим территориям. Оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию. Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом. В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории сельского поселения, 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.

### **1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков**

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах. Большегрузный транспорт используют "Элеватор" и "Агрохимия" для завоза и вывоза сельхозкультур и удобрений. Грузовые транспортные средства, принадлежащие собственникам всех видов собственности на территории поселения, составляют малую долю от общего количества автомобилей в по-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		32

селении. Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог Октябрьского сельского поселения, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами. На территории Октябрьского сельского поселения не предусмотрена инфраструктура для грузовых транспортных средств. Основной поток грузового автотранспорта идет по федеральной автодороге М4 «Дон».

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

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения. Дорожная сеть Октябрьского сельского поселения 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 Октябрьского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения светофорного регулирования на улицах населенных пунктов в виду отсутствия заторов, вызванных задержками в движении транспорта на улицах.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Основные велосипедные потоки движутся по наиболее оживленным улицам как по проезжей части, так и по тротуарам. Одновременное движение велосипедистов и автомобильного транспорта с высокой интенсивностью и скоростью повышает риск возникновения ДТП. Движение велосипедистов по тротуарам и пешеходным дорожкам с высокой интенсивностью пешеходных потоков также увеличивает риск возникновения ДТП с участием пешехода и велосипедиста. В российской практике к настоящему времени отмечено множество случаев подобных столкновений, приведших к гибели их участников.

Одной из главных задач разрабатываемого КСОДД является проект по строительству объекта - альтернативная дорога местного значения в черте населенного пункта – ст. Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская.

### **1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД**

Министерство транспорта РФ определяет технические средства организации дорожного движения, как сооружения и устройства, являющиеся элементами обустройства дорог и предназначенные для упорядочивания движения транспортных средств и (или) пешеходов (дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, направляющие устройства и иные сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения). Установка, замена, демонтаж и содержание технических средств организации дорожного движения осуществляются в соответствии с законодательством Российской Федерации об автомобильных дорогах и дорожной деятельности, законодательством Российской Федерации по безопасности дорожного движения и законодательством Российской Федерации о техническом регулировании и стандартизации. Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017)

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						<b>45-ПЗ</b>	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		34



«Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности. Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения. К законодательным актам в сфере использования и обслуживания технических средств организации дорожного движения относят также следующие Государственные стандарты:

□ ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);

□ ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);

□ ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);

□ ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		35

ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);

ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);

ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 297-ст). По полученным данным, дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, а дорожная разметка требует обновления.

На опорной сети Октябрьского сельского поселения отсутствуют светофорные объекты. На территории ст-цы Октябрьская имеются искусственные дорожные неровности на основных центральных улицах. Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям. Таким образом, большая часть применяемых ТСОДД на УДС Октябрьского сельского поселения, находится в нормативном состоянии.

### **1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД**

Анализ эффективности используемых методов ОДД позволит оценить существующую организацию дорожного движения, выявить основные проблемы и в дальнейшем использовать данную информацию при разработке мероприятий, повышающих эффективность используемых методов. Организация дорожного движения в Октябрьском сельском поселении осуществляется с помощью следующих основных методов:

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		36

система уличного освещения.

Ограничение скоростного режима способствует повышению уровня безопасности дорожного движения, но наряду с этим повышает время совершения транспортных корреспонденций, снижая транспортную доступность территории муниципального образования. Данный метод может осуществляться при помощи следующих технических средств ОДД: дорожными знаками, средствами фото/видеофиксации нарушений, искусственными дорожными неровностями. Дорожные знаки 3.24 «Ограничение максимальной скорости» установлены перед искусственными дорожными неровностями. Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования не используются. Анализ статистики аварийности за 2015-2017 годы показал, отсутствие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об эффективности применения данного метода организации дорожного движения на улицах населенных пунктов Октябрьского сельского поселения. В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается.

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

Освещение на территории Октябрьского сельского поселения соответствует требованиям норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Более освещенные улицы – основные улицы с асфальтовым покрытием и большей интенсивностью движения, второстепенные улицы и проезды освещены хуже. Требования освещенности и яркости дорожного покрытия соответствует требованиям нормативных документов по естественному и искусственному электроосвещению (СП 52.13330.2011 и др.). Как следствие – условия дорожного движения в

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

Октябрьском сельском поселении характеризуются стабильной динамикой снижения общего количества дорожно-транспортных происшествий и снижением тяжести последствий ДТП.

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов. Это, в свою очередь, позволяет добиваться снижения автомобилепользования и связанных с ним негативных эффектов.

Пешеходное движение в Октябрьском сельском поселении происходит как в неорганизованном порядке по краю проезжей части так и по существующим дорожкам и тротуарам, а также по пешеходным переходам. Отсутствие тротуаров у дорог создает неудобства для жителей поселения, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры. Велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду. Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов отсутствует. Организация велосипедного движения в населенных пунктах находится на относительно низком уровне.

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

Основной проблемой транспортной системы 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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

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

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

- 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.

На территории Октябрьского сельского поселения в период с 01.01.2015 г. по 31.12.2017 г. зарегистрировано 10 дорожно-транспортных происшествия (в 2015 году – 4, в 2016 – 3, в 2017 – 4), погибших нет. В таблице 1.11 представлена динамика ДТП на территории Октябрьского сельского поселения за 2015-2017 годы.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
							39
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

- оставление места ДТП;
- несоблюдение требований ОСАГО;
- управление ТС лицом, не имеющим права на управление ТС;
- управление ТС в состоянии алкогольного опьянения;
- управление ТС лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения и не имеющим права управления ТС либо лишенным права управления ТС;
- употребление водителем алкогольных напитков, наркотических, психотропных или иных одурманивающих веществ после ДТП, к которому он причастен, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги:

- неправильное применение, плохая видимость дорожных знаков;
- отсутствие, плохая видимость вертикальной разметки;
- дефекты покрытия;
- отсутствие освещения.

За 2018 год на территории Октябрьского сельского поселения основные аварийные участки дорог не выявлены.

### **1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств**

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения. При подготовке и проведении опроса общественного мнения необходимо придерживаться следующих основных требований:

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

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

2. Разработка инструмента (анкеты, вопросники). Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований. После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых). При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки. При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации, в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.

4. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием. Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования. При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС. В целях разработки КСОДД в качестве основного метода

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию. При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию. Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения. Сбор информации по общественному мнению и мнению водителей транспортных средств не проводился.

#### **1.14. Существующая территориально-планировочная организация Октябрьского сельского поселения**

Территория Октябрьского сельского поселения расположена в южной части Крыловского района Краснодарского края.

В своих административных границах Октябрьское сельское поселение занимает площадь 31137 га. Станица Октябрьская – административный центр Октябрьского сельского поселения расположена в северо-восточной части Краснодарского края на автодороге федерального значения М-4 «Дон», в 160 км от краевого центра г.Краснодара, в южной части Крыловского района.

С юга на восток Октябрьское сельское поселение граничит с Павловским районом, на западе с Ленинградским районом, на северо-западе с Кущёвским районом, на северо-востоке с Крыловским и Шевченковским сельскими поселениями Крыловского района.

По территории поселения проходит железнодорожная магистраль Северного Кавказа – Ростов – Баку, обеспечивающая связи центральных районов стра-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		42



ны с Северным Кавказом и республиками Закавказья. Участок железной магистрали проходит параллельно автомагистрали М-4 «Дон» в западной части поселения. Инфраструктура обслуживания составляет железнодорожная станция – Крыловская (1487), расположенная в ст. Октябрьская. Эта железнодорожная станция обеспечивает местное пассажирское и товарное сообщение.

Федеральная автомобильная дорога «Дон» проходит по центру поселения и связывает станицу Октябрьскую с другими населенными пунктами района, края и России в целом.

В границах поселения расположены:

- земли сельскохозяйственного назначения;
- земли населенных пунктов;
- земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики и земли иного специального назначения;
- земли водного фонда.

Территория Октябрьского сельского поселения представляет собой, в основном, зону сельскохозяйственного назначения.

Территориально-планировочная организация сельского поселения складывалась с учетом природных факторов: рек Весёлой и Ея, балок Максимова, Решетилова, Петровской, Бичевой и рельефа местности. р. Весёлая протекает по центру поселения с севера на юг, на севере муниципального образования граница проходит по р.Ея, на юге граница проходит по балкам Решетилова, Петровской и Бичевой.

Кроме ст. Октябрьской, являющейся центром поселения в состав поселения входят п. Запрудный, п. Ковалевка, п. Обильный, п. Решетиловский, п. Темп, х.Сборный.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
							43
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		

Ст. Октябрьская расположена в западной части земель поселения в пределах долины балки Максимова. х.Сборный является вторым по величине населенным пунктом поселения и находится в южной части поселения.

Через всё поселение в широтном направлении пролегают автодороги регионального значения п.Темп – п.Решетиловский, ст.Ленинградская - х.Белый - ст.Октябрьская и межмуниципального значения магистраль «Дон» - ст. Крыловская, а в меридиональном направлении проходят автомобильные дороги межмуниципального значения ст.Крыловская – п.Запрудный и регионального значения ст.Октябрьская - ст.Павловская - ст.Новопластуновская.

Территория поселения представляет собой в основном земли сельскохозяйственного назначения.

Площадь земель населенных пунктов в установленных границах по состоянию на декабрь 2017 года составляет 2004,5 га.

Производственные территории представлены предприятиями агропромышленного комплекса и сосредоточены, в основном, вблизи населенных пунктов Октябрьского поселения.

На территории Октябрьского сельского поселения, в соответствии с Законом Краснодарского края от 17 августа 2000 г. N 313-КЗ "О перечне объектов культурного наследия (памятников истории и культуры), расположенных на территории Краснодарского края", расположено 23 памятника археологии, 8 памятников историко-культурного наследия (о 4-х их них в муниципальном образовании отсутствуют сведения).

В западной части поселения, вдоль федеральной автомобильной дороги М-4 «Дон», проходит нитка нефтепровода «Тихорецк – Лисичанск».

ст. Октябрьская находится в центральной части земель сельского поселения, в 160 км от краевого центра г. Краснодара и 18 км от районного центра - ст. Крыловской. Станица Октябрьская является центром муниципального образова-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		44

ния Октябрьское сельское поселение. Связь с городом Краснодаром и населенными пунктами края осуществляется по автодороге федерального значения М-4 «Дон». С населенными пунктами района связь осуществляется по автомобильным дорогам регионального значения ст.Ленинградская - х.Белый - ст.Октябрьская, ст.Октябрьская - ст.Павловская - ст.Новопластуновская, подъезд к железнодорожной станции Крыловская, п.Темп - п.Решетилковский, а также межмуниципального значения ст.Крыловская – п.Запрудный, магистраль «Дон» - ст. Крыловская.

Территория станции в существующих границах составляет 1747,66га.

Функциональное зонирование станции исторически складывалось на основе водного объекта – балки Максимова, который расположен перпендикулярно железной дороге и федеральной трассе. Территория станции имеет вытянутую форму, развивающуюся по обоим берегам балки и ее притоков от федеральной трассы М-4 «Дон» на 10,8 км в восточном направлении. Затем свое решающее воздействие оказала новая планировочная ось – проложенная железная дорога Ростов на Дону – Тихорецк. Она рассекла территорию с юга на север на две части, которые связаны друг с другом двумя переездами через железнодорожное полотно.

Существующая планировочная структура территории станции представлена густой сеткой улиц в центре (Восточный планировочный район), которая становится реже к западу (Центральный и Западный планировочные районы) и образует кварталы различной конфигурации и площади от 0,7 до 25,0 га.

Почти в каждом из районов, кроме Восточного, общественные подцентры неразвиты. Общестаничный центр разделен на две части – торговую и административную. Центр станции исторически складывался в восточной части станции, на основе Т-образного перекрестка, образованного улицами Ленина и Першина и вдоль железной дороги Ростов на Дону - Тихорецк, вокруг станции в станице Октябрьской – «Крыловская». Торговая часть общестаничного центра сформирована

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		45

лась напротив от административно-деловой части через железную дорогу на Т - образном перекрестке улиц Кондратюка и Красногвардейской в Центральном планировочном районе.

Благодаря своему разобщенному положению, части общественного центра необеспечены удобными кратчайшими связями с жилыми районами и промышленными узлами станицы, а так же с основными дорогами, внешними и внутренними, с остановками внешнего пассажирского транспорта.

Центр станицы слабо развит в архитектурно-планировочном плане и в своем функциональном наполнении. В его составе:

- Восточный планировочный район: здание администрации станицы Октябрьской, здание почты, сбербанк, средняя общеобразовательная школа №30, железнодорожная амбулатория, детский сад №15 «Радуга», вокзал (станция-«Крыловская»), дом детского творчества, торговые здания, аптека, летний кино-театр железнодорожников, аптека, сквер с памятниками и другие сооружения;

- Центральный планировочный район: библиотека, средняя общеобразовательная школа №6, аптека готовой продукции, магазин «Продукты», магазин «Райпо», магазины, рынок.

Благодаря своему разобщенному положению, части общественного центра необеспечены удобными кратчайшими связями с жилыми районами и промышленными узлами станицы, а так же с основными дорогами, внешними и внутренними, с остановками внешнего пассажирского транспорта.

Жилой фонд представлен 1, 2, 3 - этажной застройкой домами различных типов. Преобладает 1 – 2-х этажная индивидуальная застройка с приусадебными участками. Малоэтажная многоквартирная застройка расположена в Восточном и Центральном районах станицы.

Среди жилой застройки размещены участки детских дошкольных учреждений и общеобразовательных школ.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		46

Озеленена в основном центральная и восточная часть станицы. В центре находятся парк культуры и отдыха, скверы. Хорошо озеленены приусадебные участки индивидуальной застройки, а также большинство улиц и дорог станицы.

Зону особо охраняемых территорий составляют памятники истории, культуры и архитектуры с соответствующими охранными зонами, водоохранная и прибрежная зоны рек Ея и Весёлой, балок Максимова, Решетилова, Петровской, Бичевой. В настоящее время на территории Октябрьского сельского поселения располагается 8 объектов историко-культурного наследия, которые включены в государственный реестр памятников истории и культуры и стоят на государственной охране согласно действующему законодательству, и 23 объекта археологического наследия.

Производственная зона станицы представлена объектами промышленных предприятий, коммунальных, складских объектов, объектов инженерной и транспортной инфраструктуры. Наиболее крупная из них – юго-восточная, где располагается кирпичный завод, СТФ №6 ЗАО агрофирмы «Павловская», ООО «Инициатива» (агрофирма). Развитие территории кирпичного завода проектом предлагается на юг, с постепенным перепрофилированием северной части его территории, соседствующей с жилой застройкой под производственные предприятия V класса санитарной классификации.

Северо-восточная промзона исторически сформировалась на основе железнодорожного транспортно-пассажирского узла со станцией «Крыловская». Наиболее крупными предприятиями в данной промзоне являются: ОАО «Элеватор Крыловский», ЗАО «Крыловское» (водочный завод), СТФ СПСК «Крыловское», АО Склады Крыловская агропромхимия ООО «Кубань-Агрохимия». Территория нефтебазы ООО «Фортуна» проектом предусмотрена к выносу в юго-восточную промзону, так как данный объект находится в окружении жилой застройки и представляет опасность для населения станицы.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		47

Центральную промзону образуют автотранспортные и авторемонтные предприятия: ремонтные мастерские колхоза ОАО «Знамя Октября», колхозный двор, стройбригада, гаражи ОАО «Знамя Октября», АЗС ОАО «Знамя Октября».

Зона инженерной и транспортной инфраструктуры представлена внешними автомобильными дорогами, улицами населенного пункта и объектами транспортного обслуживания – железнодорожным вокзалом, автобусными остановками, паркингами, транспортными развязками, грузовым автотранспортным предприятием, автозаправочными станциями, объектами автосервиса и т.д.

Благоустройство существующих улиц имеет различную степень:

- выше - в центральной части станицы,
- ниже - на окраинах.

Составляющими инженерной инфраструктуры, входящими в данную зону, являются линейные инженерные объекты – линии ВЛ, магистральные трубопроводы, а также головные объекты инженерной инфраструктуры: водозаборы, АГРС, электроподстанция «Октябрьская» и т.д.

В зону сельскохозяйственного использования входят сельскохозяйственные угодья, занятые пашней, садами, овощными культурами, фермы, теплицы, парники, фермерские хозяйства, крестьянские хозяйства, и пахотные земли, расположенные в южной и юго-восточной части станицы Октябрьской, а так же сельскохозяйственные производственные участки.

К зоне специального назначения относятся два действующих кладбища и одно закрытое, а так же действующая в юго-восточной промзоне населённого пункта несанкционированная свалка мусора.

Сельское кладбище расположено в центральной части хутора без учета санитарных разрывов до жилой застройки.

Сложившаяся планировочная структура муниципального образования Октябрьское сельское поселение представляет собой ряд населенных пунктов, со-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

средоточенных преимущественно вдоль автомобильной дороги регионального значения п.Темп - п.Решетиловский.

Хутор Сборный находится в юго-западной части поселения и представляет собой в основном жилую зону. К населённому пункту подходит автодорога регионального значения ст.Октябрьская - ст.Павловская - ст.Новопластуновская. Жилые территории, представлены кварталами индивидуальной жилой застройки, развитие которых возможно в северном направлении. Населенный пункт малочислен, и значительного увеличения численности населения на расчетный срок не предполагается.

Производственная зона поселка находится на северо-востоке от населенного пункта и представлена производством агропромышленного комплекса.

Действующее кладбище находится в северной части хутора и проектом сохраняется на расчетный срок.

Посёлок Темп находится юго-восточнее центра сельского поселения – ст.Октябрьской, вдоль и севернее автомобильной дороги регионального значения п.Темп - п.Решетиловский, представляя собой в основном жилую зону. Жилая территория, представленная кварталами индивидуальной жилой застройки, получает свое развитие в восточном направлении.

Общественный центр поселка, расположенный в геометрическом центре и, состоящий из административного здания и столовой, дополняется объектами обслуживания населения социального назначения.

Производственная зона поселка находится на западе от населенного пункта, за его пределами и представлена производствами агропромышленного комплекса.

Посёлок Обильный расположен в центральной части Октябрьского сельского поселения вдоль автомобильной дороги регионального значения п.Темп - п.Решетиловский в сторону п.Решетиловского. Территория посёлка находится

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		49

южнее автодороги и представляет собой жилую зону в виде индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками. Развитие жилой застройки целесообразно в западном направлении в пределах границ населённого пункта. Общественный центр поселка, состоящий из административного здания, начальной общеобразовательной школы, сельского дома культуры, ФАП, столовой, магазина, дополняется детским дошкольным учреждением.

Производственная зона поселка находится за пределами границ населённого пункта, на северо-востоке и представлена производствами агропромышленного комплекса. Предполагается зарезервировать территории под развитие производственной зоны в северной части от поселка.

Посёлок Запрудный является третьим населённым пунктом на автодороге п.Темп - п.Решетиловский. Территория посёлка представляет собой сложную форму, состоящую из двух частей, удалённых одна от другой на расстоянии 3 км. Одна часть посёлка расположена вдоль дороги регионального значения п.Темп - п.Решетиловский, а другая в сторону станции Крыловской по автомобильной дороге межмуниципального значения ст.Крыловская – п.Запрудный. Жилая территория поселка представлена кварталами индивидуальной жилой застройки, развитие которой целесообразно в обеих частях в пределах территории населённого пункта.

Общественный центр поселка, состоящий из административного здания, начальной общеобразовательной школы, ФАП находится в части, расположенной вдоль автодороги п.Темп - п.Решетиловский и дополняется детским дошкольным учреждением.

Производственная зона поселка состоит также из двух частей и представлена производствами агропромышленного комплекса, расположенных южнее жилых территорий.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		50



Посёлок Ковалёвка находится в восточной части сельского поселения, вдоль и севернее автомобильной дороги регионального значения п.Темп - п.Решетилковский, представляя собой в основном жилую зону. Жилая застройка, представленная кварталами индивидуальной жилой застройки, получает развитие в северо-восточном направлении.

Общественный центр поселка расположен на севере населённого пункта и состоит из реконструируемого административного здания, проектируемого детского дошкольного учреждения, а также существующих начальной общеобразовательной школы и ФАП.

Производственная зона поселка находится на северо-западе от населенного пункта и представлена производствами агропромышленного комплекса.

Посёлок Решетилковский расположен в восточной части Октябрьского сельского поселения, являясь конечным пунктом автомобильной дороги регионального значения п.Темп - п.Решетилковский. Территория посёлка находится севернее автодороги и представляет собой жилую зону в виде индивидуальной жилой застройки с приусадебными участками. Развитие жилой застройки целесообразно в западном направлении в пределах границ населённого пункта.

Из существующих объектов обслуживания в посёлке действует только начальная общеобразовательная школа. Общественный центр поселка предполагает реконструкцию существующих административного здания, столовой, бани а также планируется строительство дома культуры.

Производственная зона поселка находится на севере и востоке от населенного пункта и представлена производствами агропромышленного комплекса. Предполагается зарезервировать территории под развитие производственной зоны, расположенные северо-восточнее посёлка.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		51

## 2. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения

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

Одной из главных задач разрабатываемого КСОДД является проект по строительству объекта - альтернативная дорога местного значения в черте населенного пункта – ст. Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская. Целью строительства альтернативной дороги местного значения в черте населенного пункта – ст. Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская является минимизация негативного воздействия большегрузного транспорта на жилые строения расположенные по улице Красногвардейская, в границах улиц Трудовая и Рабочая. Количественные показатели (показатель) результатов реализации инвестиционного проекта: - площадь дорожного покрытия – 28777 м<sup>2</sup>.

Генеральный план Октябрьского сельского поселения 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;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		52

□ уровень автомобилизации населения. По состоянию на 01.01.2018 г. численность населения Октябрьского сельского поселения составила 13398 жителей. Генеральным планом принимается умеренно оптимистический вариант, предусматривающий сокращение темпов миграции населения, рост рождаемости до уровня областных показателей, появление новых рабочих мест в новых отраслях хозяйства.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития сельского поселения, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития сельского поселения. При таком подходе сохраняется единый функционал УДС поселения, ориентированный на наиболее полное удовлетворение потребности в перемещениях для всех участников дорожного движения.

Объекты транспортной инфраструктуры приводятся и поддерживаются в нормативном состоянии (тротуары, остановочные пункты, освещение и технические средства организации дорожного движения). В целях повышения качества транспортной инфраструктуры, особенно в районах концентрации мест притяжения жителей и гостей поселения, предполагается создание парковочного пространства закрытого (на закрытых площадках) и открытого (вдоль проезжей части дорог) типа. Развитие УДС предполагается за счёт строительства новых отрезков улиц общего назначения к районам нового жилищного строительства. Данный ва-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		53

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		54

### 3. Укрупненная оценка предлагаемых вариантов проектирования с последующим выбором предлагаемого к реализации варианта

На основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которого определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети, были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности.

К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

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

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

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Октябрьском сельском поселении были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети: ул. Тищенко, ул. Красногвардейская, ул. Трудовая, ул. Першина, ул. Карла Маркса. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

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

1 вариант – на расчетный срок предусматривает обустройство и приведение существующей сети дорог и пешеходных объектов в нормативное состояние –

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		55

обеспечение необходимых уклонов улиц и тротуаров, ремонт 29,5% бортового камня. Усовершенствование типов покрытий отдельно взятых кварталов. Установка технических средств организации дорожного движения согласно проекта организации дорожного движения.

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

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются во втором варианте. В добавления ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Октябрьского сельского поселения. По итогам анализа и моделирования приведенного выше следует, что наиболее оптимальным вариантом, гарантирующим наиболее полное использование возможностей транспортной инфраструктуры и, гарантирующим максимальное удовлетворение потребностей населения является Вариант 3. Без развития транспортной инфраструктуры в районах точечной застройки, новых микрорайонов, будет нарастать дисбаланс транспортного спроса и транспортного предложения. Детальный анализ показывает, что также будет осуществлено недостаточное развитие улично-дорожной сети, будут пропущены межремонтные сроки текущего и капитального ремонта дорожного покрытия.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		56

#### **4. Мероприятия по ОДД для предлагаемого к реализации варианта проектирования и их очередность выполнения**

##### **4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий**

На территории Октябрьского сельского поселения главное мероприятие по обеспеченности транспортной связанности территории в рамках разработки КСОДД - альтернативная дорога местного значения в черте населенного пункта – ст.Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская.

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

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

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

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

- 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;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		57

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.

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.

#### **4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог**

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС муниципального образования путём изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения. Основные транспортные потоки в Октябрьском сельском поселении проходят по дорогам регионального или местного значения. Изменение распределения транспортных потоков в Октябрьском сельском поселении не предусматривается.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		58



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

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД не требуется.

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

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния БДД в регионе (муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию. Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социальноэкономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами. Еще один весомый аргумент – возможность организовать прогноз-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		59

ное 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;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
							60
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		

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.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

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 решений.

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

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях. В рамках разработки КСОДД для Октябрьского сельского поселения, предложение по внедрению систем мониторинга не является рациональным, ввиду низких показателей интенсивности транспортных потоков и отсутствия систематических заторовых ситуаций на транспортной сети поселения.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

#### 4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу являются средствами информации.

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

#### 4.7. Применение реверсивного движения

Относительно дорожного движения реверс – это возможность передвигаться по полосе и в одном и в противоположном направлении. В большинстве случаев реверсивное движение используется временно, на период проведения дорожных работ. Регулируется оно либо временно устанавливаемыми светофорами, либо сотрудниками ДПС, либо самими дорожными рабочими. Необходимость введения реверсивной полосы на дороге обусловлена повышенной интенсивностью движения, которое в различное время суток меняется с одного направления на другое. В Октябрьском сельском поселении не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не перегружена. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Октябрьском сельском поселении нет.

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

Населенный пункт охвачен пригородным автобусным движением. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители поселения могут поль-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		63

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

#### **4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков**

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта: альтернативная дорога местного значения в черте населенного пункта–ст.Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская.

Целью строительства альтернативной дороги местного значения в черте населенного пункта–ст.Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская является минимизация негативного воздействия большегрузного транспорта на жилые строения расположенные по улице Красногвардейская, в границах улиц Трудовая и Рабочая. Количественные показатели (показатель) результатов реализации инвестиционного проекта:- площадь дорожного покрытия – 28777 м<sup>2</sup>.

Большегрузный транспорт используют "Элеватор" и "Агрохимия" для завоза и вывоза сельхозкультур и удобрений..

#### **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**

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

и тяжеловесных грузов в Октябрьском сельском поселении является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров. При этом необходимо строительство альтернативной дороги местного значения в черте населенного пункта – ст. Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская для минимизации негативного воздействия большегрузного транспорта на жилые строения расположенные по улице Красногвардейская, в границах улиц Трудовая и Рабочая.

#### 4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории.

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;

ограничения доступа транспортных средств, в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		65

□ ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств. В рамках разработки КСОДД для Октябрьского сельского поселения предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	



и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах.

В настоящее время в ст-це Октябрьская ограничение скоростного режима 20-40 км/ч введено в местах скопления пешеходов, в том числе детей. Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Октябрьском сельском поселении является рациональной и ее изменение не является необходимым.

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

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

В рамках разработки КСОДД для Октябрьского сельского поселения 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, общим количеством 270 машино-мест. На стоянках выделяется не менее 5-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		67

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

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств. Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и с в целом. В населенных пунктах Октябрьского сельского поселения не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Безопасность дорожного движения находится на достаточном уровне. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или участках в населенных пунктах Октябрьского сельского поселения отсутствует.

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		68

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

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками. Анализ интенсивности транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов Октябрьского сельского поселения не требует введения дополнительного светофорного регулирования.

#### 4.16. Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

На территории Октябрьского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории поселения проблемных участков.

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

Анализ условий дорожного движения в Октябрьском сельском поселении 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.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		69

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

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

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

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

#### **4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов**

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		70

#### 4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям (ОО), является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются: - предотвращение дорожно-транспортных происшествий; - устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения; - обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах. Поставленные задачи решаются с помощью применения технических средств организации движения, в том числе инновационных технических средств организации дорожного движения.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения на участках вблизи образовательных организаций и на участках УДС обозначенных в паспорте дорожной безопасности образовательного учреждения являются:

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним. К числу мероприятий, позволяющих обеспечить безопасные маршруты движения детей, относятся:
  - устройство ограждений перильного типа;
  - устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
  - устройство технических средств, для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);
  - установка знаков «Осторожно дети»;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		71

- установка средств фото- и видеофиксации.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.21. Организация велосипедного движения**

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		72

#### 4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально реконструкционными мероприятиями, 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. Решение о целесообразности и необходимости включения данного мероприятия в перечень мероприятий по организации дорожного движения в Октябрьском сельском поселении принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории поселения.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

№	Наименование улицы	Вид работ	Реализация
1	ул. 8-е Марта от ул. Першина до ул. Совхозной	Ремонт	2019
2	ул. Коминтерна от ул. Совхозной до ул. Индустриальной	Ремонт	2019
3	ул. Пионерская от ул. Гагарина до ул. Совхозной	Ремонт	2019
4	ул. Розовая от пер. Зеленого до ул. Индустриальная	Ремонт	2019
5	ул. Юбилейная от ул. Тельмана до ул. Дружбы	Ремонт	2019
6	ул. Ванцетти от ул. Крупской до ул. Першина	Ремонт	2019
7	ул. Воровского от ул. Ленина до ул. Красный Дундич	Ремонт	2019
8	ул. Коминтерна (от ул. Совхозной до ул. Индустриальной)	Ремонт	2020-2024

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

9	ул. Мичурина от ул. Кубанской до ул. Тимирязева	Ремонт	2020-2024
10	ул. Докучаева от ул. Мичурина до ж/д дороги	Ремонт	2020-2024
11	ул. Тимирязева от ул. Сиреневой до ж/д дороги	Ремонт	2020-2024
12	пер. Украинский от ул. Ровной до ул. Кондратюка	Ремонт	2020-2024
13	ул. О. Кошевого от ул. Индустриальной до ул. Совхозной	Ремонт	2020-2024
14	пер. Матросова от ул. Ровной до ул. Пролетарской	Ремонт	2020-2024
15	ул. К. Маркса (от Першина до Воровского)	Ремонт	2020-2024
16	ул. Набережная от ул. Октябрьской до ж/д дороги	Ремонт	2020-2024
17	ул. Мира от ул. Леонтьева до ул. Кондратюка	Ремонт	2020-2024
18	ул. Элеваторская от ул. Красногвардейской до пер. Лермонтова	Ремонт	2020-2024
19	ул. Раздольная (с 1 по 17 номера и с №55 по №69)	Ремонт	2020-2024
20	ул. Ровная от пер. Матросова до ул. Красногвардейской	Ремонт	2020-2024
21	дорога на Подсобное отделение, пос. Запрудный	Ремонт	2020-2024
22	пос. Запрудный (подъезд к школе)	Ремонт	2020-2024
23	пос. Ковалевка (подъезд к школе)	Ремонт	2020-2024
24	ул. Садовая (ул. Совхозной до ул. Индустриальной)	Ремонт	2020-2024
25	ул. Колхозная от пер. Украинского до ул. Кондратюка	Ремонт	2020-2024
26	пер. Западный (от ул. Кондратюка до ул. Трудовой)	Ремонт	2020-2024

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №



27	ул.Энгельса от ул. Раздольной до ул.Тищенко	Ремонт	2020-2024
28	ул.Калинина от ул.Першина до ул.Воровского	Ремонт	2020-2024
29	ул.Гагарина от ул. Пионерской до ул.Красный Дундич	Ремонт	2020-2024
30	ул.Совхозная от ул.Пионерской до ул. Красный Дундич	Ремонт	2020-2024
31	переулок Зеленый от ул. Олега Кошевого до ул.Коминтерна	Ремонт	2020-2024
32	ул. Бородина от ул. Кирова до ул. Крупской	Ремонт	2020-2024
33	ул. Октябрьская от ул. Леонтьева до ул. Трудовой	Ремонт	2020-2024
34	ул. Тищенко от ул.Энгельса до ул. Кондратюка	Ремонт	2020-2024
35	ул.Вишневая от ул. Центральной до д. № 21;	Ремонт	2020-2024
36	ул. Молодежная от ул. Центральной до д.№ 5;	Ремонт	2020-2024
37	пер. Братский от ул. Кондратюка до ул. Северной;	Ремонт	2020-2024
38	ул. Сиреневая от ул.Центральная до ул. Тельмана	Ремонт	2020-2024
39	пер. Северный от ул.Тищенко до ул. Леонтьева	Ремонт	2020-2024
40	ул. Новая от ул. Першина до ул. Воровского	Ремонт	2020-2024
41	ул.Шевченко от ул.Карла Маркса до ул. Красный Дундич	Ремонт	2020-2024
42	ул. Садовая от ул.Шевченко до ул.Совхозная	Ремонт	2020-2024
43	Содержание автомобильных дорог	содержание	2019-2024

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

#### 4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеofиксации нарушений правил дорожного движения

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

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования. Так как значительное количество ДТП происходит на дорогах регионального значения, то необходима установка камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

#### 4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		76

## 5. Очередность реализации мероприятий

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

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

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

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		77

## 6. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий по организации дорожного движения

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

Таблица 6.1

№	Наименование улицы	Годы реализации	Объем финансирования, тыс.руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
1	ул. 8-е Марта от ул. Першина до ул. Совхозной	2019	2993,278	4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
2	ул. Коминтерна от ул. Совхозной до ул. Индустриальной	2019	1210,883	4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
3	ул. Пионерская от ул. Гагарина до ул. Совхозной	2019	436,778	4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
4	ул. Розовая от пер. Зеленого до ул. Индустриальная	2019	788,891	4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
5	ул. Юбилейная от ул. Тельмана до ул. Дружбы	2019	525,237	4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
6	ул. Ванцетти от ул. Крупской до ул. Першина	2019	1290,94	4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомо-

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

					бильных дорог
7	ул. Воровского от ул. Ленина до ул. Красный Дундич	2019	1708,872	4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
8	ул. Коминтерна (от ул. Совхозной до ул. Индустриальной)	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
9	ул. Мичурина от ул. Кубанской до ул. Тимирязева	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
10	ул. Докучаева от ул. Мичурина до ж/д дороги	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
11	ул. Тимирязева от ул. Сиреневой до ж/д дороги	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
12	пер. Украинский от ул. Ровной до ул. Кондратюка	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
13	ул. О. Кошевого от ул. Индустриальной до ул. Совхозной	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
14	пер. Матросова от ул. Ровной до ул. Пролетарской	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
15	ул. К. Маркса (от Першина до Воровского)	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
16	ул. Набережная от ул. Октябрьской до ж/д дороги	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомо-

Изм. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

					бильных дорог
17	ул. Мира от ул. Леонтьева до ул. Кондратюка	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
18	ул. Элеваторская от ул. Красногвардейской до пер. Лермонтова	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
19	ул. Раздольная (с 1 по 17 номера и с №55 по №69)	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
20	ул. Ровная от пер. Матросова до ул. Красногвардейской	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
21	дорога на Подсобное отделение, пос. Запрудный	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
22	пос. Запрудный (подъезд к школе)	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
23	пос. Ковалевка (подъезд к школе)	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
24	ул. Садовая (ул. Совхозной до ул. Индустриальной)	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
25	ул. Колхозная от пер. Украинского до ул. Кондратюка	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
26	пер. Западный (от ул. Кондратюка до ул. Трудовой)	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомо-

Инв. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №

					бильных дорог
27	ул.Энгельса от ул. Раздольной до ул.Тищенко	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
28	ул.Калинина от ул.Першина до ул.Воровского	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
29	ул.Гагарина от ул. Пионерской до ул.Красный Дундич	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
30	ул.Совхозная от ул.Пионерской до ул. Красный Дундич	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
31	переулок Зеленый от ул. Олега Кошевого до ул.Коминтерна	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
32	ул. Бородина от ул. Кирова до ул. Крупской	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
33	ул. Октябрьская от ул. Леонтьева до ул. Трудовой	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
34	ул. Тищенко от ул.Энгельса до ул. Кондратьюка	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
35	ул.Вишневая от ул. Центральной до д. № 21;	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомобильных дорог
36	ул. Молодежная от ул. Центральной до д.№ 5;	2020-2024		4%-местный бюджет 94%-краевой бюджет	Улучшение транспортно — эксплуатационных качеств автомо-

Инов. № подл.	Подпись и дата	Взам. инв. №





## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

Одной из главных задач разрабатываемого КСОДД является проект по строительству объекта : «Альтернативная дорога местного значения в черте населенного пункта–ст.Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская". Целью строительства альтернативной дороги местного значения в черте населенного пункта–ст.Октябрьской, вдоль южной границы населенного пункта, протяженностью 4 км от ул. Красногвардейской до а/д Октябрьская-Павловская-Новопластуновская является минимизация негативного воздействия большегрузного транспорта на жилые строения расположенные по улице Красногвардейская, в границах улиц Трудовая и Рабочая.

Набор мероприятий был сформулирован на основании результатов сбора документарных данных, проведения серии замеров, анализа полученных данных. Прогнозная оценка эффективности реализации программы взаимосвязанных мероприятий показала, что при ее реализации достигается улучшение показателей транспортной доступности, снижение аварийности, создание велотранспортной и пешеходной инфраструктуры и устранение дефицита парковочного пространства, оптимизация дорожного движения.

В результате реализации мероприятий КСОДД будет достигнут следующий социально-экономический эффект:

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	

						45-ПЗ	Лист
Изм.	Кол.уч.	Лист	№ док.	Подпись	Дата		83

- сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и нанесенного материального ущерба;
- совершенствование и развитие опорной транспортной сети;
- улучшение экологической ситуации;
- ограничение движения грузовых автомобилей на территории сельского поселения; - обустройство остановок общественного транспорта в соответствии с ГОСТР 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования»;
- устройство пешеходных дорожек и тротуаров; - реконструкция объектов пешеходной инфраструктуры.

Взам. инв. №	
Подпись и дата	
Инв. № подл.	