|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Разработано: | | |
| Лого_норм  **Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»** | | |
| Генеральный директор  ООО «ЭнергоАудит» |  | С.А. Антонов |

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ

КАВКАЗСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАВКАЗСКОГО РАЙОНА

КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

до 2030 года

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| согласовано: | | |
| **Администрация Кавказского сельского поселения Кавказского района** | | |
| Глава Кавказского сельского поселения Кавказского района |  | О.Г. Мясищева |

2018 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ 4](#_Toc527445216)

[ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ 5](#_Toc527445217)

[ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 6](#_Toc527445218)

[1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КАВКАЗСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАВКАЗСКОГО РАЙОНА 9](#_Toc527445219)

[1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации 9](#_Toc527445220)

[1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД 9](#_Toc527445221)

[1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД 15](#_Toc527445222)

[1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования 18](#_Toc527445223)

[1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики 23](#_Toc527445224)

[1.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса 27](#_Toc527445225)

[1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств 30](#_Toc527445226)

[1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков 31](#_Toc527445227)

[1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием 32](#_Toc527445228)

[1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД 32](#_Toc527445229)

[1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД 35](#_Toc527445230)

[1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий 39](#_Toc527445231)

[1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств 42](#_Toc527445232)

[2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 44](#_Toc527445233)

[3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА 47](#_Toc527445234)

[4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ 48](#_Toc527445235)

[4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий 48](#_Toc527445236)

[4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству 48](#_Toc527445237)

[4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог 49](#_Toc527445238)

[4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения 49](#_Toc527445239)

[4.5. Организация системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации 50](#_Toc527445240)

[4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения 52](#_Toc527445241)

[4.7. Применение реверсивного движения 53](#_Toc527445242)

[4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения 54](#_Toc527445243)

[4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков 54](#_Toc527445244)

[4.10. Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств 54](#_Toc527445245)

[4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории 54](#_Toc527445246)

[4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах 55](#_Toc527445247)

[4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений) 55](#_Toc527445248)

[4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках 56](#_Toc527445249)

[4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования 56](#_Toc527445250)

[4.16. Режимы работы светофорного регулирования 56](#_Toc527445251)

[4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями 57](#_Toc527445252)

[4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования 57](#_Toc527445253)

[4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов 57](#_Toc527445254)

[4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям 57](#_Toc527445255)

[4.21. Организация велосипедного движения 58](#_Toc527445256)

[4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом 58](#_Toc527445257)

[4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения 59](#_Toc527445258)

[4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств 59](#_Toc527445259)

[5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ 60](#_Toc527445260)

[6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 61](#_Toc527445261)

[7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ 64](#_Toc527445262)

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ 66](#_Toc527445263)

# ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Кавказского сельского поселения Кавказского района Краснодарского края.

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

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

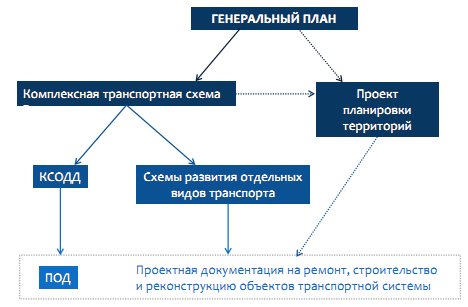
* Федеральный закон от 10декабря1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
* Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* Генеральный план Кавказского сельского поселения Кавказского района Краснодарского края, разработанный ООО «Проектный институт территориального планирования» в 2010 году.

Схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения:

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

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



# ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

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

# ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения о Кавказском сельском поселении Кавказского района Краснодарского края**

Кавказское сельское поселение является административно-территориальной единицей муниципального образования Кавказский район. Оно размещается в южной центральной части Кавказского района и включает 1 населенный пункт – ст. Кавказскую. Поселение на севере граничит с Лосевским и сельским поселением им. М. Горького, на востоке – с Темижбекским сельским поселением, на западе – с Кропоткинским городским поселением. Южная граница поселения проходит по реке Кубань.

Расстояние от ст. Кавказской до краевого центра составляет 170 км, до районного центра г. Кропоткина – 7 км.

Площадь поселения составляет 88,3 кв. км. Его территория имеет близкую к квадрату прямоугольную форму. Расстояние от восточной до западной границы поселения составляет 10,5 км, от южной до северной – около 8,5 км.

Общая протяженность границ Кавказского сельского поселения составляет 49,5 км.

Численность населения на 01.01.2018 год – 11760 человек.

Система расселения планируемой территории исторически связана с созданием Кавказской оборонительной линии. Располагаясь на высоком берегу реки Кубань, станица Кавказская простирается с запада на восток на 5,5 км. Планировочно она организована преимущественно прямоугольными кварталами вытянутыми параллельно обрывистому берегу.

Общественный центр станицы вытянут вдоль улицы Ленина от переулка Первомайского до переулка Прикубанский и сформирован общественными зданиями и сооружениями различного профиля. Общественные подцентры также сформированы в северной части станицы на пересечении улицы Красный пахарь и переулка Прикубанский и в западной части – на пересечении ул. Малиновского и пер. Первомайский.

Производственная зона сформирована в северной части станицы севернее железной дороги и представлена предприятиями коммунально-складского назначения, перерабатывающей промышленности и крупным предприятием по перевалки нефти.

В юго-западной части станицы размещается еще зона коммунально-складского назначения, где располагаются предприятия преимущественного 4 класса вредности (мельница, производственные базы, склады, ремонтные мастерские). В северной части станицы коммунально-складская зона сформирована такими предприятиями, как машинный двор, ремонтные мастерские, цех по переработке сельхозпродукции, мельница.

Располагающиеся в восточной, западной и северно частях населенного пункта животноводческие фермы, в настоящее время не функционируют.

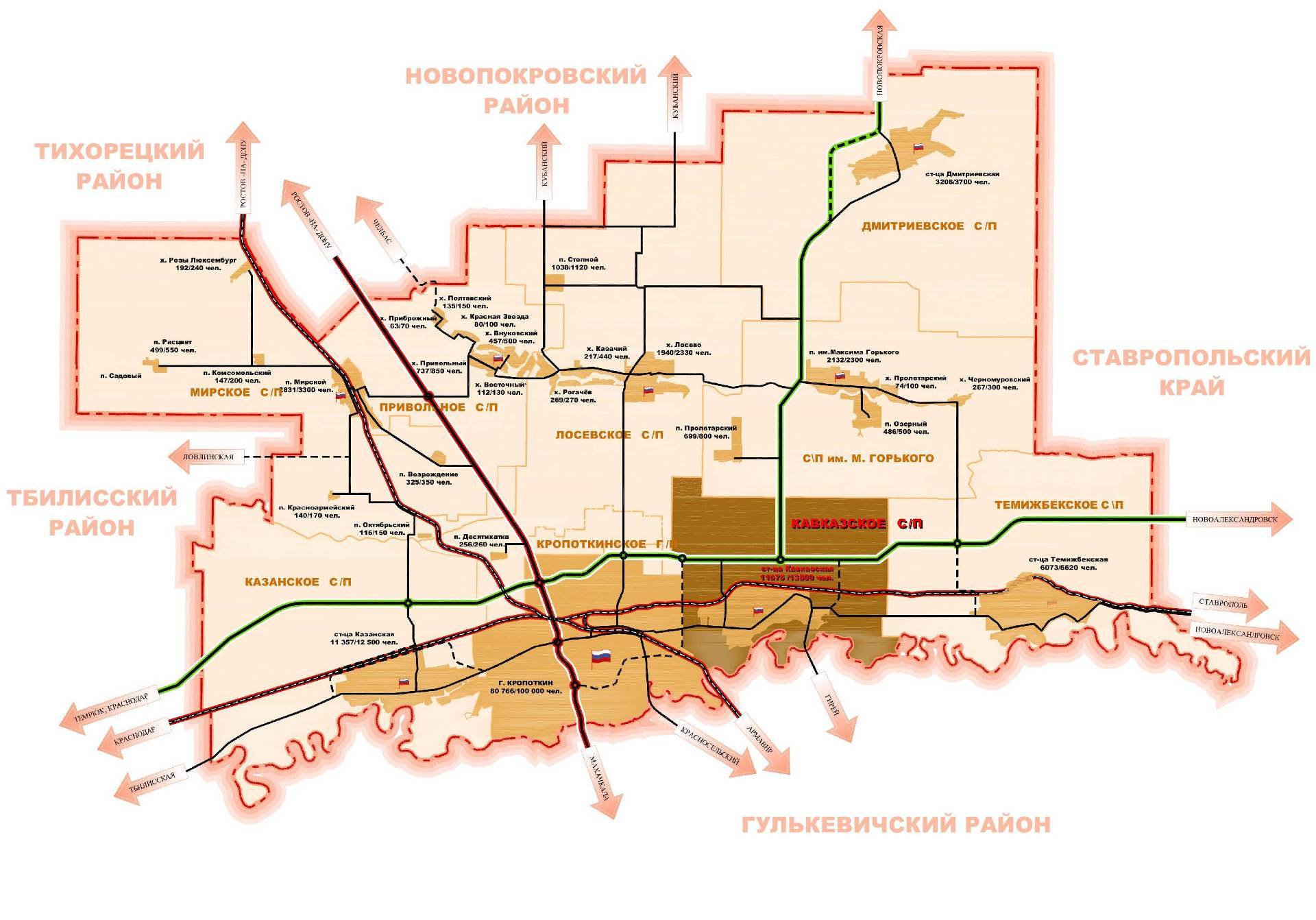


Рисунок1 – Ситуационная схема размещения Кавказского сельского поселения в структуре муниципального образования Кавказский район

**Климат**

Территория Кавказского района Краснодарского края по своим климатическим и физико-географическим условиям относится к Западной провинции недостаточного увлажнения с преобладающими восточными и северо-восточными ветрами – в холодный период года, и западными – в теплый.

Характер климата – умеренный. В зимний период на климате данной территории сказывается влияние прорывающихся с севера арктических воздушных потоков с сопутствующими им низкими температурами.

Сравнительная близость Азовского и Черного морей до некоторой степени смягчают климатические условия данного района, поэтому осень здесь продолжительная и теплая. Зимний период характеризуется крайней неустойчивостью температурного режима, при незначительном и неустойчивом снежном покрове.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ КАВКАЗСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ КАВКАЗСКОГО РАЙОНА

Кавказское сельское поселение входит в состав Кавказского района, расположено в его южной центральной части включает 1 населенный пункт – ст. Кавказскую.

Основными планировочными осями территории сельского поселения являются проходящие в направлении «запад-восток» железная и региональная автомобильная дорога сообщения «Темрюк – Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края». От станицы Кавказской в северном направлении проходит автодорога регионального значения «ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская». Наличие данных магистралей является несомненным преимуществом в геополитическом отношении и в отношении развития промышленности. С другой стороны, эти оси являются весомым планировочным ограничением для развития селитебных территорий станицы Кавказской, расположенной южнее железной дороги и региональной автодороги.

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Кавказского сельского поселения Кавказского 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

а) федеральный уровень:

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

б) региональный уровень:

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

в) местный уровень:

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

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Егодефицит 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:

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

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

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

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

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

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

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

**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 местного самоуправления работ по подготовке и реализации государственной и муниципальной политики в области организации дорожного движения.

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

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

Ведение реестра парков 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 муниципального образования Кавказского сельского поселения Кавказского района, принятым решением Совета Кавказского сельского поселения Кавказского района к вопросам местного значения муниципального образования относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах населенных пунктов поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

Федеральным законом от 08.11.2007 № 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 Кавказского сельского поселения Кавказского района 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 Кавказского сельского поселения Кавказского района 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 Кавказского сельского поселения Кавказского района могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Кавказского сельского поселения Кавказского района в соответствии с пунктом1.2.1.4 настоящей КСОДД.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.03.2015 № 43 (ред. От 29.07.2016)«Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26.05.2016 № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

Информационное обеспечение деятельности местных органов власти в сфере организации дорожного движения условно можно разделить на два блока:

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

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

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

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Кавказского сельского поселения Кавказского района.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Краснодарского края о результатах деятельности органов исполнительной власти Краснодарского края. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Администрации Кавказского сельского поселения Кавказского района о результатах деятельности.

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

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

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

**1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования**

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. От 23.04.2018) документами территориального планирования 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 функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

**1.4.1.1 Анализ Генерального плана Кавказского сельского поселения Кавказского района**

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

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Кавказского 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.

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Кавказского сельского поселения Кавказского района сведены в таблицу 1.1.

Таблица 1.1

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Кавказского сельского поселения Кавказского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц | реконструкция | расчетный срок |
| 2 | Организация безопасных пешеходных переходов | реконструкция | расчетный срок |
| 3 | Реконструкция и модернизация региональных автодорог со строительством автомобильных развязок | реконструкция | расчетный срок |
| 4 | Строительство тоннелей и переезда через железную дорогу (два тоннеля и один регулируемый железнодорожный переезд) | новое строительство | расчетный срок |
| 5 | Строительство новых улиц и дорог для обслуживания проектируемых функциональных зон | новое строительство | расчетный срок |
| 6 | Организация центров придорожного обслуживания вдоль автодороги «Темрюк-Краснодар-Кропоткин-граница Ставропольского края» | новое строительство | расчетный срок |
| 7 | Организация центров придорожного обслуживания вдоль автодорог местного значения, преимущественно на западном и восточном подъезде к станице | новое строительство | расчетный срок |

Проектируемая транспортная схема поселения является органичным развитием сложившейся структуры с учетом увеличения пропускной способности, организации безопасности движения, прокладки новых улиц и дорог общего пользования.

Единая система транспортной и улично-дорожной сети в увязке с планировочной структурой призвана обеспечить удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети. Данным проектом на расчетный срок предложена дифференциация жилых улиц по значимости на основные и второстепенные. Ширина в красных линиях основных улиц рекомендуется 23-26 м, второстепенных – 16-18 м.

В проекте генерального плана учтена перспективная реконструкция автодороги регионального значения «Темрюк – Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края» с расширением проезжей части и строительством автомобильных развязок на пересечениях с автодорогами местного значения.

Так на территории Кавказского сельского поселения планируется организация трех автомобильных развязок в одном уровне на региональной автодороге:

* в западной части поселения при пересечении с существующим подъездом к станице;
* в центральной части - при пересечении с дорогой «ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская»;
* в восточной части – при пересечении с проектируемой автодорогой («Восточный обход ст. Кавказской»).

Прохождение железной дороги по территории поселения помимо существенного преимущества для развития производственной зоны, является планировочным ограничением и обременением для планируемой территории. Для организации условий безопасности жизнедеятельности необходимо обеспечение беспрепятственной среды для движения автомобильного транспорта. В настоящее время путепровод через железную дорогу организован лишь в западной части поселения (автомобильные потоки пропускаются по мосту). В центральной части поселения при пересечении с железной дорогой организован регулируемый переезд. Данным проектом генплана на расчетный срок с учетом того, что развитие производственной зоны и перенос предприятий из селитебных зон станицы повлечет увеличение количества рабочих мест на территории за железнодорожной веткой, предусматривается строительство моста через ж/д пути.

Для разгрузки существующего железнодорожного переезда в восточной части поселения заложено прохождение «восточного обхода» (от существующей развязки «Кавказская – Темижбекская– Гулькевичи» до автодороги регионального значения). Проектом также планируется пропустить проектируемую автодорогу через железнодорожную ветку по мосту.

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

Мероприятия по планировке территории Кавказского сельского поселения Кавказского района присутствуют в следующих СТП:

* СТП муниципального образования Кавказский район Краснодарского края;
* СТП Краснодарского края.

Таблица 1.2

Основные мероприятия из СТП муниципального образования Кавказский район Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры Кавказского сельского поселения Кавказского района

| №п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | «Восточный подъезд к ст. Кавказской», протяженность 2,6 км | новое строительство | расчетный срок |
| 2 | Реконструкция участка а/д «Темрюк – Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края» от г. Кропоткина до границы Ставропольского края | реконструкция | расчетный срок |
| 3 | Строительство в ст. Кавказская– 1 АГЗС | новое строительство | расчетный срок |

Таблица 1.3

Основные мероприятия из СТП Краснодарского края по развитию транспортной инфраструктуры Кавказского сельского поселения Кавказского района

| №п/п | Наименование | Вид работ | Реализация |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Реконструкция автодороги г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края | реконструкция | расчетный срок |
| 2 | Реконструкция автодороги г. Гулькевичи – ст-ца Кавказская | реконструкция | расчетный срок |
| 3 | Реконструкция автодороги ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская | реконструкция | расчетный срок |
| 4 | Реконструкция автодороги – западный обход ст-цы Кавказская | реконструкция | расчетный срок |

**1.4.2. Анализ документов стратегического планирования**

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 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 развития Российской Федерации на период до 2020 года» (Концепции) – определение путей и способов обеспечения в долгосрочной перспективе устойчивого повышения благосостояния российских граждан, национальной безопасности, динамического развития экономики, укрепления позиций России в мировом сообществе.

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

На уровне муниципального образования Кавказского сельского поселения Кавказского района действуют:

* разработанная Администрацией Кавказского сельского поселения Кавказского района «Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Кавказского сельского поселения Кавказского района на 2017-2030 годы».

Таблица 1.4

Мероприятия из Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Кавказского сельского поселения Кавказского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | - | 2019-2030 годы |
| 2 | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров | строительство | 2019-2030 годы |
| 3 | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы | капитальный ремонт | 2019-2030 годы |
| 4 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов | - | 2019-2030 годы |
| 5 | Станция технического обслуживания, 1 ед. | строительство | до 2021 года |
| 6 | Автомойка, 2 ед. | строительство | 2019-2030 годы |

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

Существующая сеть автомобильных дорог Кавказского сельского поселения обеспечивает транспортные связи с соседними муниципальными образованиями и с краевым центром – г. Краснодаром, а также между населенными пунктами Кавказского района и производственными предприятиями.

Основной транспортной артерией сельского поселения является автомобильная дорога регионального значения «г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края». Дорога проходит в направлении с запада на восток и является основной автодорогой общего пользования протяженностью 8,8 км.

В настоящее время автомобильная дорога регионального значения находится на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор» и имеет следующие характеристики:

Таблица 1.5

Характеристика автомобильной дороги регионального значения «г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края» в границах Кавказского сельского поселения Кавказского района

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование дороги** | **Протяженность, км** | **Техническая категория** | **Привязка** | | **Мосты** | |
| **начало, км+** | **конец, км+** | **кол-во** | **п.м.** |
|
| 1 | «г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края» | 8,8 | IV |  |  | - | - |
|  | Итого: | 8,8 |  | | | - | - |

С городом Кропоткиным станица Кавказская связана автодорогой «г.Кропоткин–ст-цаТемижбекская», проходящая параллельно региональной трассе «Темрюк – Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края» через центр станицы Кавказской.

От станицы Кавказской в северном направлении до границы с Новопокровским районом проходит автодорога регионального значения «ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская».

Станица Кавказская связана с региональной дорогой двумя меридиональными осями: в западной части продолжающейся переулком Чапаева и в центральной через северную промзону.

В восточной части станицы с севера на юг по мосту через р. Кубань проходит автодорога «ст. Кавказская – г. Гулькевичи».

Список дорог регионального значения, проходящие в границах Кавказского сельского поселения Кавказского района, представлен в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Список дорог регионального значения, проходящие в границах Кавказского сельского поселения Кавказского района

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Наименование дороги (направления)** | **Протяженность в границах МО, км** | **Тип покрытия** |
| ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская | 4,089 | асфальтобетон |
| Западный обход ст-цыКавказской | 0,834 | асфальтобетон |
| г.Кропоткин – ст-цаТемижбекская | 5,660 | асфальтобетон |
| **Итого** | **10,583** | асфальтобетон |

Перечень автомобильных дорог в границах Кавказского сельского поселения Кавказского района местного значения общего пользования представлен в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Перечень автомобильных дорог местного значения общего пользования в границах Кавказского сельского поселения Кавказского района

| **Наименование автодороги** | **Идентификационный номер** | **Протяженность, всего, км** | **в т.ч. по типу покрытия, км** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **асфальтовое** | **гравийное** | **грунтовое** |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Нижний Яр | 110801070005 | 0,975 | 0,975 |  |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Набережная | 110801070006 | 1,975 |  | 1,975 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Дзержинского | 110801070007 | 2,080 | 1,360 | 0,720 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул.Р.Люксембург | 110801070008 | 3,160 | 0,190 | 2,970 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. М.Горького | 110801070009 | 3,250 | 1,800 | 1,450 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Калинина | 110801070010 | 3,150 | 0,150 | 3,000 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. К.Маркса | 110801070012 | 2,85 | 1,500 | 1,350 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Мира | 110801070013 | 2,950 |  | 2,950 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Малиновского | 110801070014 | 4,800 | 2,400 | 2,400 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Д.Бедного | 110801070015 | 2,200 | 1,800 | 0,400 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Рыжова | 110801070016 | 1,650 |  | 1,650 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. К.Либкнехта | 110801070017 | 2,000 |  | 1,700 | 0,300 |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. К.Пахарь | 110801070018 | 2,800 | 1,200 | 1,600 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Привокзальная | 110801070019 | 1,050 | 0,550 | 0,500 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. 30 лет Победы | 110802070012 | 0,370 | 0,370 |  |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Суворова | 110801070020 | 0,275 |  | 0,275 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Новосоветская | 110801070021 | 1,350 | 0,900 | 0,450 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ДОСы | 110801070022 | 0,150 | 0,150 |  |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. 60 лет СССР | 110801070023 | 1,852 | 1,852 |  |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Революционная | 110801070024 | 1,200 | 0,350 | 0,850 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Строительная | 110801070025 | 0,775 | 0,775 |  |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Братьев Мирохиных | 110801070026 | 0,750 |  | 0,750 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Степная | 110801070027 | 1,550 |  | 1,550 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. А.С.Пушкина | 110802070017 | 1,610 |  | 1,610 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Новосёлов | 110801070028 | 1,350 |  | 0,750 | 0,600 |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Ламанова | №110801070029 | 1,050 |  | 0,800 | 0,250 |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Железнодорожная | 110801070030 | 1,050 |  |  | 1,050 |
| Автодорога ст. Кавказская, ул. Восточная | 110801070031 | 0,600 |  |  | 0,600 |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Садовый | 110801070032 | 2,100 | 2,100 |  |  |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Пугачёва | 110801070033 | 1,650 |  | 1,650 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Колхозный | 110801070034 | 1,550 | 1,400 | 0,150 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Войкова | 110801070035 | 2,450 | 1,300 | 1,150 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Прикубанский | 110801070036 | 1,400 | 1,400 |  |  |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. 2-я Пятилетка | 110801070037 | 2,108 | 1,200 | 0,908 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Первомайский | 110801070038 | 0,960 | 0,240 | 0,155 | 0,565 |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Чапаева | 110801070039 | 2,800 | 2,800 |  |  |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Крутой | 110801070040 | 0,700 |  | 0,300 | 0,400 |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Западный | 110801070041 | 0,250 |  |  | 0,250 |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Романовский | 110801070042 | 0,600 |  | 0,600 |  |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Комсомольский | 110801070062 | 2,400 |  | 1,300 | 1,100 |
| Автодорога ст. Кавказская, пер. Октябрьский | 110801071063 | 1,275 |  | 0,900 | 0,375 |
| Автомобильная дорога по ул. Ленина от пер. Чапаева до пер. Западного | 110851000787 | 0,750 | 0,350 | 0,400 |  |
| Автодорога, соединяющая между собой автодорогу по ул. Ленина и автодорогу ул. Революционной | 11085200058 | 0,095 | 0,095 |  |  |
| Подъездная дорога от кафе «Витамин» до детского сада «Солнышко» | 110851000788 | 0,200 | 0,200 |  |  |
| Подъездная дорога от пер. Первомайский до ДОС 1-2 | 1108510000481 | 0,150 | 0,150 |  |  |
| Подъездная автодорога по ул. Ленина от пер. Первомайский до дома №299 | 110851000365 | 0,360 | 0,360 |  |  |
| **ИТОГО** | | **70,620** | **27,917** | **37,213** | **5,490** |

Таблица 1.8

Основные характеристики улично-дорожной сети на территории Кавказского сельского поселения

| **Наименование показателя** | **Количество, км** | **Состояние** | **Нуждающиеся в замене, км** |
| --- | --- | --- | --- |
| Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей | 27,917 | Удовлетворительное | 5,228 |
| Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей | - | - | - |
| Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей | 5,490 | Неудовлетворительное | 5.490 |
| Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей | 37,213 | Удовлетворительное | 11,318 |

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог представлены в таблице 1.9.

Таблица 1.9

Организации, занимающиеся содержанием автомобильных дорог

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование организации** | **Обслуживаемые дороги (местные, региональные, межмуниципальные, федеральные и т.д.)** |
| АО «ДСУ-7» | ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская |
| АО «ДСУ-7» | Западный обход ст-цыКавказской |
| АО «ДСУ-7» | г.Кропоткин – ст-цаТемижбекская |
| Выбор подрядной организации осуществляется на конкурсной основе | Местные дороги |

В настоящее время в западной части поселения организован путепровод через железную дорогу (автомобильные потоки пропускаются по мосту). В центральной части поселения при пересечении с железной дорогой организован регулируемый переезд.

На территории Кавказского сельского поселения Кавказского района светофорные объекты отсутствуют.

## 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 Кавказского сельского поселения Кавказского района с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузопассажирским) транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

По территории Кавказского сельского поселения Кавказский район проходят автомобильные дороги общего пользования регионального и местного значения. По территории Кавказского сельского поселения в центральной части в направлении «запад-восток» проходит железнодорожная ветка «станция Кавказская – Ставрополь».

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Кавказского сельского поселения Кавказского района представлены в таблице 1.10.

Таблица 1.10

Виды транспорта

|  |  |
| --- | --- |
| **Вид транспорта** | **Интенсивность использовать** |
| Железнодорожный транспорт | Железная ветка направления станция Кавказская – Ставрополь. Грузопассажирская железнодорожная станция «Гетмановская» |
| Водный транспорт | Водный транспорт не используется |
| Воздушный транспорт | Воздушные перевозки не осуществляются |
| Автомобильный транспорт | Основное средство перемещения грузов иперевозок граждан (личный транспорт) |

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 Кавказского сельского поселения Кавказского района. С каждым годом увеличивается автомобилизация.

Данные по уровню автомобилизации на территории МО за 2017 год отсутствуют.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счёт увеличения числа легковых автомобилей находящихся в собственности граждан (в среднем по 8% в год).

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

На территории станицы Кавказская по ул. Малиновского имеются гаражи.

На территории Кавказского сельского поселения Кавказского района действуют 6 автобусных маршрутов. В таблице 1.11 представлены характеристики автобусных маршрутов.

Таблица 1.11

Характеристики автобусных маршрутов

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование маршрута** | **Показатель** | | | | |
| **Протяженность, км** | **Количество рейсов в сутки** | **Вид транспорта** | **Коэффициент выпуска на линию** | **Перевезено пассажиров, тыс. чел.** |
| № 102 «Кавказская- Казанская» | 24,4 | 31,5 | ПАЗ 32054 | 1,0 | 27,6 |
| № 110 «Кропоткин-Кавказская» | 12,8 | 34 | НефАЗ-5299-30-32, ПАЗ-4234 | 0,88 | 5,55 |
| №119 «Кропоткин-Темижбекская» | 35,0 | 12 | ПАЗ 32053 | 0,88 | 4,05 |
| № 105 «Кропоткин-Озерный» | 32,2 | 8 | ПАЗ 32053 | 0,88 | 3,01 |
| № 115 «Кропоткин-Черномуровский» | 38,3 | 8 | ПАЗ 32054 | 0,89 | 1,48 |
| № 169 «Кропоткин-Ильинская» | 46,0 | 8 | GoldenDragon XML 6126JR | 1,0 | 50,0 |

Таблица 1.12

Остановочные пункты

| **Наименование** | **Местонахождение** |
| --- | --- |
| а/д ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская | |
| остановочная площадка | 0+339 |
| остановочный павильон | 0+389 |
| остановочный павильон | 1+595 |
| остановочный павильон | 1+726 |
| остановочный павильон | 2+161 |
| остановочный павильон | 2+248 |
| а/д ст-ца Кавказская – ст-цаТемижбекская | |
| остановочная площадка | 0+685 |
| остановочный павильон | 0+860 |
| остановочный павильон | 2+292 |
| остановочный павильон | 2+332 |
| остановочный павильон | 2+955 |
| остановочный павильон | 3+095 |
| остановочная площадка | 3+293 |
| остановочный павильон | 3+882 |
| остановочный павильон | 4+050 |
| остановочный павильон | 4+461 |
| остановочный павильон | 4+501 |
| остановочная площадка | 5+114 |
| остановочный павильон | 5+523 |
| остановочный павильон | 5+638 |
| остановочная площадка | 6+134 |
| остановочный павильон | 6+254 |
| остановочная площадка | 6+665 |
| остановочный павильон | 6+888 |

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

На территории Кавказского сельского поселения Кавказского района имеются оборудованные пешеходные дорожки и тротуары. Перечень тротуаров отображен в таблице 1.13.

Таблица 1.13

Перечень тротуаров

| **Населенный пункт** | **Наименование улицы** | **Протяженность, км** | **Тип покрытия** |
| --- | --- | --- | --- |
| Тротуары на балансе администрации Кавказского сельского поселения в границах ст. Кавказская | Тротуар по пер. Колхозному от ул. Ленина до ул. Малиновского | 0,380 | Асфальтобетонное |
| Тротуар по ул. К.Маркса от пер. Комсомольского до спортшколы | 0,415 | Асфальтобетонное |
| Тротуар по ул. К.Маркса (от пер. Прикубанский до пер. 2-я Пятилетка) в ст.Кавказской | 0,200 | Мощение |
| Тротуар по ул.К.Маркса от детского садика «Тополек» до котельной №2 | 0,080 | Песчано-гравийное |
| Тротуар по пер. Колхозный от ул. Малиновского до ул. Привокзальная | 0,365 | Асфальтобетонное |
| Тротуар по пер. 2-я Пятилетка от ул. Ленина до ул. Р.Люксембург | 0,310 | Асфальтобетонное |
| Тротуар по ул. Ленина от дома № 225 до пер. Первомайский | 0,680 | Асфальтобетонное |
| Тротуары по ул. Ленина | 0,500(слева)+0,420(справа)=0,920 | Мощение |
| Тротуары на балансе ГКУ КК Краснодаравтодор в границах ст. Кавказской | 0+013-0+220 (справа) | 0,207 | Асфальтобетон |
| 0+039-0+189 (слева) | 0,150 | Асфальтобетон |
| 0+052-0+058 (слева) | 0,006 | Асфальтобетон |
| 0+225-0+267 (справа) | 0,042 | Асфальтобетон |
| 0+235-0+417 (слева) | 0,182 | Асфальтобетон |
| 0+282-0+437 (слева) | 0,155 | Асфальтобетон |
| 1+220-1+477 (справа) | 0,259 | Асфальтобетон |
| 1+485-1+645 (справа) | 0,164 | Асфальтобетон |
| 1+645-1+651 (справа) | 0,006 | Асфальтобетон |
| 1+661-1+763 (справа) | 0,102 | Асфальтобетон |
| 1+767-1+955 (справа) | 0,188 | Асфальтобетон |
| 1+965-2+149 (справа) | 0,184 | Асфальтобетон |
| 2+142-3+000 (слева) | 0,858 | Асфальтобетон |
| 3+045-3+882 (слева) | 0,837 | Асфальтобетон |
| 4+045-4+139 (слева) | 0,094 | Асфальтобетон |
| 4+460-4+930 (слева) | 0,470 | Асфальтобетон |
| 4+480-6+193 (справа) | 1,713 | Асфальтобетон |
| 5+653-6+193 (слева) | 0,540 | Асфальтобетон |
| 6+193-7+130 (справа) | 1,329 | Асфальтобетон |
| 2+310 | 0,046 | Асфальтобетон |
| 2+980 (справа) | 0,015 | Асфальтобетон |
| 3+056 (слева) | 0,033 | Асфальтобетон |
| 3+310-3+316 (слева) | 0,025 | Асфальтобетон |
| 3+860 | 0,008 | Асфальтобетон |
| 4+134 (слева) | 0,005 | Асфальтобетон |
| 6+918 | 0,028 | Асфальтобетон |
| 1+710-1+725 (слева) | 0,0145 | Асфальтобетон |
| 6+739-6+939 (слева) | 0,02 | Асфальтобетон |

Для обслуживания автотранспорта на территории Кавказского сельского поселения Кавказского района имеются автозаправочные и автозаправочные станции, а также объекты придорожного обслуживания.

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

Существующая сеть автомобильных дорог Кавказского сельского поселения Кавказского района обеспечивает транспортные связи с соседними муниципальными образованиями и с краевым центром – г. Краснодаром, а также между населенными пунктами Кавказского района и производственными предприятиями.

Основной транспортной артерией сельского поселения является автомобильная дорога регионального значения «г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края». Дорога проходит в направлении с запада на восток и является основной автодорогой общего пользования протяженностью 8,8 км.

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

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

В соответствии с нормами СП 42.13330.2011 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей.

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 4116машино-мест.

В настоящее время по данным администрации на территории сельского поселения имеются обустроенные выделенные парковочные пространства, также имеются гаражные кооперативы.

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.

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах.

Таблица 1.14

Характеристика работы общественных маршрутов

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование маршрута** | **Значение** |
| Количество маршрутов, ед. | 6 |
| Протяженность, км | 188,7 |
| Коэффициент выпуска на линию | 0,92 |
| Перевезено пассажиров, тыс. чел. | 91,69 |
| Количество рейсов в сутки | 101,5 |

Грузовые перевозки осуществляются специализированным автотранспортом. В основном перевозятся строительные материалы, грунт и мусор.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Кавказского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Для того, чтобы не создавать на улицах поселения затруднения в передвижении транспортных средств, предприятие осуществляет сбор и вывоз мусора по утвержденному графику. Также в зимний период предприятие занимается расчисткой улиц от снега.

## 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 станицы Кавказская преимущественно выполнена по прямоугольной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредоточении 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 Кавказского сельского поселения Кавказского района 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.

Основные велосипедные потоки двигаются 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.

Поэтому в целях повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо создание велосипедной инфраструктуры: составление схемы основных велосипедных маршрутов, строительство велодорожек, выделение вело-полос, организация вело-парковок и т.д.

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

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

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

* ГОСТР52289-2004«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);
* ГОСТР52290-2004«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);
* ГОСТР52605-2006«Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 269-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 23.10.2007 № 270-ст) (ред. от 09.12.2013);
* ГОСТР52282-2004«Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений инаправляющихустройств» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 109-ст);
* ГОСТР52607-2006«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).

Таблица 1.15

Дорожные знаки на региональных дорогах, проходящих через Кавказское сельское поселение

| **Дорожный знак** | **Количество** |
| --- | --- |
| ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская | 173 шт. |
| г.Кропоткин – ст-цаТемижбекская | 195 шт. |
| Западный обход ст-цыКавказской | 68 шт. |

Таблица 1.16

Дорожные знаки на дорогах ст. Кавказская

|  |  |
| --- | --- |
| **Дорожный знак** | **Количество** |
| **1. Предупреждающие знаки** | |
| 1.17 «Искусственная неровность» | 3 |
| 1.23 «Дети» | 8 |
| 1.34.3 «Направление поворота» | 1 |
| **2. Знаки приоритета** | |
| 2.1 «Главная дорога» | 121 |
| 2.2 «Конец главной дороги» | 1 |
| 2.4 «Уступите дорогу» | 172 |
| 2.5 «Движение без остановки запрещено» | 1 |
| **3. Запрещающие знаки** | |
| 3.1 «Въезд запрещен» | 1 |
| 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» | 28 |
| 3.13 «Ограничение высоты» | 34 |
| 3.24 «Ограничение максимальной скорости» | 15 |
| 3.27 «Остановка запрещена» | 1 |
| 3.32 «Движение транспортных средств с опасными грузами запрещено» | 2 |
| **4. Предписывающие знаки** | |
| 4.1.3 «Движение налево» | 1 |
| 4.1.2 «Движение направо» | 1 |
| **5. Знаки особых предписаний** | |
| 5.19.1, 5.19.2 «Пешеходный переход» | 21 |
| 5.20 «Искусственная неровность» | 3 |
| 5.21 «Жилая зона» | 2 |
| **6. Информационные знаки** | |
| 6.4 «Парковка (парковочное место)» | 4 |
| **8. Знаки дополнительной информации (таблички)** | |
| 8.2.1 «Зона действия» | 11 |
| 8.4.1 «Вид транспортного средства» | 2 |
| 8.6.1-8.6.9 «Способ постановки транспортного средства на стоянку» | 4 |
| 8.13 «Направление главной дороги» | 22 |
| 8.17 «Инвалиды» | 2 |

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

На опорной сети ст. Кавказская светофорные объекты отсутствуют.

Искусственные дорожные неровности сборно-разборной конструкции установлены на ул.Розы Люксембург и пер.2-я пятилетка от ул. Ленина ст. Кавказская. Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

На дорогах регионального значения имеются дорожные и пешеходные ограждения (таблица 1.17).

Таблица 1.17

Дорожные и пешеходные ограждения

| **Наименование** | **Местонахождение** |
| --- | --- |
| а/д ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская | |
| Дорожное ограждение, 28 м | 3+436-3+460 |
| Пешеходное ограждение, 467 м | 0+012-0+038; 0+044-0+052; 0+226-0+230;0+237-0+264; 1+246-1+474; 1+484-1+645 |
| а/д ст-ца Кавказская – ст-цаТемижбекская |  |
| Дорожное ограждение, 530 м | 1+263-1+705; 6+387-6+491 |
| Пешеходное ограждение, 190 м | 3+092-3+244; 1+710-1+727; 1+712-1+728; 3+287-3+290; |
| а/д Западный обход ст-цыКавказская | |
| Дорожное ограждение, 490 м | 3+388-3+405; 3+428-3+436; 1+911-2+810; 1+911-2+827 |
| Пешеходное ограждение, 27,5 м | 3+440-3+467 |

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

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

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

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

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

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

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

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

Анализ статистики аварийности за 2015-2017 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 Кавказского сельского поселения Кавказского района.

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

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

Освещение на территории ст. Кавказская соответствует требованиями норм по освещению малых и средних населенных пунктов. Характеристика системы уличного освещения на дорогах регионального значения представлена в таблице 1.18, на дорогах местного значения в таблице 1.19.

Таблица 1.18

Характеристика системы уличного освещения на дорогах регионального значения

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Населенный пункт, улица** | **Протяженность, км** | **Опоры (металлические, деревянные и др.)** |
| а/дг.Кропоткин – ст-цаТемижбекская т. ст-цаКавказскаяул.Ленина 4+389-5+049 | 0,084 (справа)  0,592 (слева) |  |

Таблица 1.19

Характеристики системы уличного освещения состоящего на балансе администрации Кавказского сельского поселения Кавказского района на 01.01.2018

| **№ п/п** | **№ Питающей подстанции(№ питающего фидера, группы, ячейки)** | **Наличие систем АСУНО и АСКУЭ** | **Название улиц, проездов, переулков** | **Категория дорог (по СП52.13330.2011)** | **Тип светильника** | **Тип и мощность установленной лампы, Вт** | **Количество светильников данного типа, шт.** | **Дополнительные комментарии (протяженность км)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | 1). опора №1 ВЛ 0,4кВ. Фидер №1 от КТП 10/0,4кВТ "КП 5-776/160кВА"; 2). Опора № 4 ВЛ-0,4 кВ фидер № 3 от КТП 10/0,4кВ "КП 5-890"/160кВА; 3). Опора №2/12 ВЛ-0,4 фидер №1 от КТП 10/0,4 "КК 5-792/400кВА". | нет | пер. Комсомольский от ул. Ленина до ул. Красный пахарь | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 (GALAD) | 70вт ДНаТ | 20 | 1,23 км (железобетонные опоры) |
| 2 | №1 фидер №2 ТП-10/0.4кт | нет | пер. Колхозный от ул. Мира до ул. Привокзальная | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-150-001 | 70вт ДНаТ | 13 | 0,51 км (железобетонные опоры) |
| 3 | Опора № 2/1 фидер № 3 ТП-10/0,4квт "КК5-855/2х250кВА" от ПС 35/10кВ "КПТФ" Т-1 | нет | пер. 2-я Пятилетка от ул. Калинина до ул. Р.Люксембург | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 6 | 0,21 км (железобетонные опоры) |
| 4 | ЗТП-10/0,4кВ "КА" КА 3-835 | нет | пер.2-я Пятилетка от ул. Карла Маркса до ул. Малиновского | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 10 | 0,26 км (железобетонные опоры) |
| 5 | 1).опора № 1/1 ВЛ-0,4кВ., фидер №2 от ТП10/0,4кВ "КА 3-774/160кВА"; 2).опоры № 1/1 ВЛ-0,4кВ фидер №2 от ТП 10/0,4кВ "КП 5-775" | нет | пер. 2-я Пятилетка от ул. Малиновского до ул. Красный Пахарь | III | Светильник наружного освещения под натриевую лампу 70Вт, IP65 ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 21 | 0,58 км (железобетонные опоры) |
| 6 | от РУ-0,4 кВ ТП-10/0,4 кВ "КА 5-807"/160 кВА; РУ-0,4 кВ ТП-10/0,4 кВ "КА 5-786"/250 кВА; опора ЛЭП № 9 ВЛ- 0,4кВ фидер №2 ТП-10/0,4кВ. "КА 7-788/400 кВА"; ЛЭП № 3/1 ВЛ-0,4 кВ фидер №1 от ТП-10/0,4 кВ "КК 5-855/2х250 кВА"; ЛЭП № 5 ВЛ-0,4кВ фидер №4 от ТП10-0,4 кВ "КК 5-743/100"кВА. | нет | ул. М. Горького от дома.№ 2А до дома №224 | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 44 | 2,69 км (железобетонные опоры) |
| 7 | 1).КПТ-10 /0,4 кВ "КК 5-581/250 кВА"; 2). КПТ-10 /0,4 кВ "КА 5-592/160 кВА" | нет | ул. 60 лет СССР (микрорайон) | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 41 | 1,08 км (железобетонные опоры) |
| 8 | 1). РУ10кВ КПТ КА 3-899 фидер №3; 2).РУ0,4кВ ЗТП КА 3-835 ТМ-250 кВА |  | ул Ленина от пер. Пугачева до дома №340 | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 144 | 3,82 км (железобетонные опоры) |
| 9 | ЗТП КА 3-780 ТМ-400 кВА |  | пер. Чапаева от ул. Ленина до ул. Демьяна Бедного | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 10 | 0,67 км (железобетонные опоры) |
| 10 | ЗТП КА 3-780 ТМ-400 кВА |  | ул. Демьяна Бедного от пер. Чапаева до пер. Первомайский | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 29 | 0,82 км (железобетонные опоры) |
| 11 | РУ10кВ ТП КП 5-752 ТР-160кВА |  | пер. Первомайский от Демьяна Бедного до Красный Пахарь | III | Светильник Уличный консольный с плафоном ЖКУ 21-70-001 | 70вт ДНаТ | 15 | 0,85 км (железобетонные опоры) |

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

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

Общее количество пешеходных переходов на автомобильных дорогах на территории Кавказского сельского поселения – 29 ед., в том числе:

1. На региональных дорогах в границах Кавказского сельского поселения:

* а/д ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская – 4 шт.;
* а/д Западный обход ст-цы Кавказской– 1 шт.;
* а/д г.Кропоткин – ст-ца Темижбекская– 13 шт.

1. На дорогах местного значения в границах Кавказского сельского поселения:

* ул. Малиновского – пер.Колхозный– 1 шт.;
* пер. Войкова – ул. Ленина – 2 шт.;
* пер. Прикубанский – ул. Ленина – 2 шт.;
* пер. Комсомольский – ул. Ленина – 2 шт.;
* ул. М.Горького – пер. 2-я Пятилетка (район СОШ №12) – 1шт.;
* пер. 2-я Пятилетка (Возле СОШ№12) – 1шт.;
* ул. Р.Люксембург (Возле СОШ№12) – 1шт.;
* ул. К.Маркса – пер. Прикубанский – 1шт.

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов Кавказского сельского поселения Кавказского района отсутствует.

Организация велосипедного движения в станице Кавказская находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной инфраструктуры.

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

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

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на препятствие и на стоящее транспортное средство, наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов сельского поселения 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 Кавказского сельского поселения Кавказского района в период с 01.01.2015 г. по 31.12.2017 г. зарегистрировано 39 дорожно-транспортных происшествия в которых 0 человек погибло и 15 человек получили ранения.

На территории Кавказского сельского поселения Кавказского района очагов концентрации ДТП не зарегистрировано.

Данные по ДТП в динамике за 2015, 2016 и 2017 года представлены в таблице 1.20.

Таблица 1.20

Данные по ДТП

| **№ п/п** | **Показатель** | **2015 год** | **2016 год** | **2017 год** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Общее количество ДТП | 13 | 14 | 12 |
| 2 | Количество погибших | 0 | 0 | 0 |
| 3 | Количество раненых | 17 | 21 | 15 |
| 4 | Распределение ДТП по видам | | | |
|  | - столкновение | 8 | 7 | 4 |
|  | - опрокидывание | 0 | 1 | 0 |
|  | - наезд на стоящее транспортное средство | 0 | 0 | 0 |
|  | - наезд на препятствие | 0 | 0 | 0 |
|  | - наезд на пешехода | 2 | 3 | 6 |
|  | - наезд на велосипедиста | 1 | 1 | 2 |
|  | - наезд на гужевой транспорт | 0 | 0 | 0 |
|  | - падение пассажира | 1 | 0 | 0 |
|  | - тройное ДТП | 0 | 0 | 0 |
|  | - бесконтактное ДТП | 0 | 0 | 0 |
|  | - иной вид ДТП | 1 | 2 | 0 |
| 5 | Распределение ДТП по времени свершения | | | |
| 5.1 | По месяцам | | | |
|  | - январь | 0 | 0 | 0 |
|  | - февраль | 0 | 0 | 3 |
|  | - март | 0 | 0 | 1 |
|  | - апрель | 1 | 0 | 1 |
|  | - май | 4 | 1 | 0 |
|  | - июнь | 1 | 2 | 2 |
|  | - июль | 3 | 2 | 0 |
|  | - август | 2 | 0 | 2 |
|  | - сентябрь | 1 | 2 | 1 |
|  | - октябрь | 0 | 3 | 1 |
|  | - ноябрь | 0 | 1 | 1 |
|  | - декабрь | 1 | 2 | 0 |
| 5.2 | По часам суток | | | |
|  | С 1 до 2 | 0 | 0 | 0 |
|  | С 2 до 3 | 0 | 0 | 1 |
|  | С 3 до 4 | 1 | 0 | 0 |
|  | С 4 до 5 | 0 | 0 | 0 |
|  | С 5до 6 | 0 | 0 | 0 |
|  | С 6 до 7 | 0 | 0 | 0 |
|  | С 7 до 8 | 0 | 0 | 0 |
|  | С 8 до 9 | 0 | 0 | 1 |
|  | С 9 до 10 | 1 | 1 | 1 |
|  | С 10 до 11 | 1 | 0 | 0 |
|  | С 11 до 12 | 1 | 1 | 1 |
|  | С 12 до 13 | 0 | 1 | 0 |
|  | С 13 до 14 | 3 | 0 | 0 |
|  | С 14 до 15 | 1 | 0 | 0 |
|  | С 15 до 16 | 1 | 2 | 2 |
|  | С 16 до 17 | 2 | 0 | 1 |
|  | С 17 до 18 | 1 | 0 | 0 |
|  | С 18 до 19 | 0 | 4 | 0 |
|  | С 19 до 20 | 0 | 0 | 0 |
|  | С 20 до 21 | 1 | 2 | 4 |
|  | С 21 до 22 | 0 | 1 | 0 |
|  | С 22 до 23 | 0 | 0 | 0 |
|  | С 23 до 24 | 0 | 0 | 1 |
|  | С 24до 1 | 0 | 1 | 0 |
| 6 | Распределение ДТП по местам свершения | | | |
|  | Малиновского – 2-я Пятилетка | 2 |  |  |
|  | Мира – Прикубанский | 1 |  |  |
|  | Малиновского – Прикубанский | 1 | 1 |  |
|  | Ленина – Комсомольский | 1 |  |  |
|  | Ленина – Первомайский | 1 |  | 2 |
|  | Первомайский (15, 20), (40) | 2 |  | 1 |
|  | Малиновского (59, 78) | 2 |  |  |
|  | Чапаева – Д. Бедного |  | 1 |  |
|  | К. Маркса - Прикубанский |  | 1 |  |
|  | Ленина – Колхозный |  | 1 |  |
|  | К. Пахарь – Строительная |  | 1 |  |
|  | Малиновского - Войкова |  | 1 |  |
|  | Д. Бедного (59), (204) |  | 1 | 1 |
|  | Чапаева (23) |  | 1 |  |
|  | Прикубанский (30) |  |  | 1 |
|  | К. Пахарь – 2-я Пятилетка |  |  | 1 |
|  | Колхозный (59) |  |  | 1 |
|  | Ленина - Прикубанский |  |  | 1 |
|  | Ленина (96, 185, 91, 3, 199, 294), (154,205, 144, 114) |  | 6 | 4 |

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

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

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

По состоянию на 01.01.2017 г. численность населения Кавказского сельского поселения Кавказского района составила 11760человек.

Проектом генерального плана при определении прогнозной численности населения Кавказского сельского поселения учитываются положения «Концепции демографического развития Российской Федерации на период до 2015 года» и «Концепции демографического развития Российской Федерации на период до 2025 года», где в качестве основных приоритетов региональной демографической политики выделены: повышение рождаемости и укрепление семьи, снижение смертности и рост продолжительности жизни, оптимизация миграционных процессов.

Исходя из этих соображений генеральным планом, учитывая достаточно высокий потенциал территории, выбрано направление на устойчивое увеличение численности населения поселения.

Прогноз численности населения произведен по следующим проектным этапам:

* I очередь – ориентировочно до 2020 год;
* расчетный срок – ориентировочно до 2030 год.

Расчет прогнозной численности населения учитывает особенности развития территории, как района, так и поселения, а именно:

* экономика Кавказского сельского поселения характеризуется высоким потенциалом и достаточно диверсифицирована;
* Кавказское сельское поселение является одним из самых крупных сельских поселений района и соседствует с Кропоткинским городским поселением.

Проведенный территориальный анализ поселения показал, что станица имеет потенциал для территориального развития, что обеспечивает возможность ее численного увеличения, как за счет включения и освоения новых участков земель в границы населенного пункта, так и за счет полного освоения уже отведенных территорий под жилую застройку.

Прогноз численности населения проведен с учетом заложенных тенденций в схеме территориального планирования Кавказского района Краснодарского края.

Расчет основных показателей демографической ситуации проводился на основе метода трудового баланса, анализа сложившегося в последнее время состояния процессов воспроизводства населения, сдвигов в его половой и возрастной структуре, развития внешних миграционных процессов, территориальных внутренних перераспределений населения. Большое внимание уделялось анализу ряда социальных и экономических показателей районного и поселенческого уровня, в частности, учитывались занятость населения, уровень его жизни, миграционная привлекательность территории, устойчивость существующей экономической структуры на перспективу, экономико-, и политико-географическое положение региона, природно-ресурсный потенциал территории, комфортность природной среды и т. д.

В прогнозе численности населения заложены следующие тенденции на перспективу, обусловленные проведением в Краснодарском крае и непосредственно в Кавказском районе эффективной демографической и миграционной политики:

* рост уровня рождаемости;
* снижение младенческой смертности и смертности населения молодых возрастов;
* рост показателя ожидаемой продолжительности жизни;
* рост миграционных потоков, активизация трудовой иммиграции (преимущественно в период 2015-2025 гг.).

Таблица 2.1

Основные тенденции естественного и миграционного движения населения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование показателя** | **2016-2020** | **2021-2025** | **2026-2030** |
| Рождаемость, чел. на 1000 населения | 13,4 | 14,1 | 14,7 |
| Смертность, чел. на 1000 населения | 15,0 | 13,8 | 12,8 |
| Естественный прирост, чел. на 1000 населения | -1,7 | 0,3 | 1,9 |
| Миграционный прирост, чел. на 1000 населения | 8,4 | 8,8 | 9,2 |

На основе сложившейся ситуации и заложенных тенденций демографической и миграционной активности, с помощью метода «передвижки возрастов» были определены половозрастные изменения в структуре населения на перспективу, в результате которых была получена проектная возрастная структура населения на расчетный срок до 2030 года.

Таблица 2.2

Прогноз динамики возрастной структуры населения Кавказского сельского поселения

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Возрастная группа населения** | **2016-2020** | **2021-2025** | **2026-2030** |
| - моложе трудоспособного возраста | 17,2 | 18,6 | 21,5 |
| - трудоспособного возраста | 57,2 | 55,5 | 52,6 |
| - старше трудоспособного возраста | 25,6 | 25,9 | 25,9 |

Опираясь на заложенные тенденции и расчетные показатели демографической и миграционной активности, была определена проектная численность населения Кавказского сельского поселения, которая к расчетному сроку составит 13500 человек.

Таблица 2.3

Прогноз численности и возрастной структуры населения Кавказского сельского поселения

| **Возрастная группа населения** | **2020** | **2025** | **2030** |
| --- | --- | --- | --- |
| Численность поселения, в том числе | 12428 | 12929 | 13500 |
| - моложе трудоспособного возраста | 2141 | 2400 | 2906 |
| - трудоспособного возраста | 7109 | 7175 | 7100 |
| - старше трудоспособного возраста | 3178 | 3354 | 3494 |

Таблица 2.4

Существующая и проектная численность Кавказского сельского поселения.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Наименование населенного пункта** | **Современное состояние, чел.** | **Прогноз на расчетный срок, чел.** | **Прирост, чел.** |
| Ст-ца Кавказская | 11760 | 13500 | 1740 |

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

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

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

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

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

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Кавказском сельском поселении Кавказского района не были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Кавказском сельском поселении Кавказского района.

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

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

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

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

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

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

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

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Основные транспортные потоки в сельском поселении проходят по дорогам регионального значения. Изменение распределения транспортных потоков в Кавказском сельском поселении Кавказского района не предусматривается.

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

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

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

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

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

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

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

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

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Можно сделать следующие выводы:

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

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

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

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

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

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

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

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

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

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

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

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

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

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

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

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

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

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

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

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

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

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

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

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

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

## Применение реверсивного движения

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

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

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

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

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

Населенные пункты охвачены автобусным движением. Так же имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители сельского поселения могут пользоваться железнодорожным транспортом.

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

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Мероприятия по организации движения транзитного транспорта на территории Кавказского сельского поселения Кавказского района не предусматриваются.

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

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

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

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

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

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

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

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

В настоящее время в станице Кавказская ограничение скоростного режима до 40 км/ч введено в местах скопления детей.

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

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

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

В рамках разработки КСОДД для Кавказского сельского поселения Кавказского района по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений) предусматривается:

* размещение открытых стоянок для временной парковки легковых автомобилей в жилых районах, производственных зонах, в общественных центрах, в зонах массового отдыха. На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов;
* для жителей многоквартирных домов предусмотрена территория для размещения гаражей боксового типа по улице Пушкина.

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

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

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

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

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

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

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

Анализ интенсивности транспортных потоков на пересечениях улиц станицы Кавказская не требует введения светофорного регулирования.

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

Введение светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории поселения проблемных участков.

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

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

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

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

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

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Организация велосипедного движения

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

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

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

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Кавказского сельского поселения Кавказского района

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Наименование** | **Вид работ** | **Реализация** |
| 1 | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | - | 2019-2030 годы |
| 2 | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров | строительство | 2019-2030 годы |
| 3 | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы, протяженность 3,6 км | капитальный ремонт | 2019-2030 годы |
| 4 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов | установка | 2019-2030 годы |
| 5 | Реконструкция автодороги – западный обход ст-цы Кавказская | реконструкция | До 2030 года |
| 6 | Новое строительство «Восточный подъезд к ст. Кавказской», протяженность 2,6 км | строительство | До 2030 года |
| 7 | Строительство тоннелей и переезда через железную дорогу (два тоннеля и один регулируемый железнодорожный переезд) | строительство | До 2030 года |
| 8 | Реконструкция автодороги регионального значения «Темрюк – Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края» с расширением проезжей части и строительством автомобильных развязок на пересечениях с автодорогами местного значения | реконструкция | До 2030 года |
| 9 | Реконструкция автодороги г. Гулькевичи – ст-ца Кавказская | реконструкция | До 2030 года |
| 10 | Реконструкция автодороги ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская | реконструкция | До 2030 года |

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

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

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

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

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

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

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

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

Периоды реализации:

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

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

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

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

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия** | **Годы реализации** | **Объем финансирования, тыс. руб.** | **Источники финансирования** | **Непосредственный результат реализации мероприятия** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства | 2019-2030 годы | 500,0 | Местный бюджет | Инвентаризация с оценкой технического состояния всех инженерных сооружений на автомобильных дорогах и улицах поселения, определение сроков и объёмов необходимой реконструкции или нового строительства |
| 2 | Комплексное строительство автомобильных дорог и тротуаров | 2019-2030 годы | 14000,0 | Местный бюджет | подготовка проектно-сметной документации и проведение гос. экспертизы, строительство тротуаров |
| 3 | Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы, протяженность 3,6 км | 2019-2030 годы | 24070,5 | Местный бюджет | автомобильные дороги местного значения и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 4 | Размещение дорожных знаков и указателей на улицах населенных пунктов | 2019-2030 годы | 3300,0 | Местный бюджет | снижение дорожно-транспортных происшествий |
| 5 | Реконструкция автодороги – западный обход ст-цы Кавказская | До 2030 года | 10000,0 | Краевой бюджет, районный бюджет | автомобильные дороги и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 6 | Новое строительство «Восточный подъезд к ст. Кавказской», протяженность 2,6 км | До 2030 года | 35000,0 | Краевой бюджет, районный бюджет | автомобильные дороги и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 7 | Строительство тоннелей и переезда через железную дорогу (два тоннеля и один регулируемый железнодорожный переезд) | До 2030 года | 46000,0 | Краевой бюджет, районный бюджет | автомобильные дороги и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 8 | Реконструкция автодороги регионального значения «Темрюк – Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края» с расширением проезжей части и строительством автомобильных развязок на пересечениях с автодорогами местного значения | До 2030 года | 120000,0 | Краевой бюджет | автомобильные дороги и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 9 | Реконструкция автодороги г. Гулькевичи – ст-ца Кавказская | До 2030 года | 6000,0 | Краевой бюджет, районный бюджет | автомобильные дороги и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 10 | Реконструкция автодороги ст-ца Кавказская – ст-ца Новопокровская | До 2030 года | 20000,0 | Краевой бюджет, районный бюджет | автомобильные дороги и искусственные сооружения на них должны отвечать действующим нормам и правилам |
| 11 | Строительство станция технического обслуживания, 1 ед. | до 2021 года | 2000,0 | Внебюджетные источники | создание комфортных условий для граждан |
| 12 | Строительство автомойки, 2 ед. | 2019-2030 годы | 2600,0 | Внебюджетные источники | создание комфортных условий для граждан |
| 13 | Строительство в ст. Кавказская– 1 АГЗС | До 2030 года | 12000,0 | Внебюджетные источники | создание комфортных условий для граждан |

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

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

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

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

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

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

Из статьи 22 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ следует, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

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

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

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе разработки КСОДД дана характеристика сложившейся ситуации по ОДД на территории Кавказского сельского поселения Кавказского района и разработана программа мероприятий КСОДД на прогнозные периоды. Основные направления организации дорожного движения в поселении связаны с ремонтом улично-дорожной сети, как одним из основных факторов снижения эффективности функционирования транспортной системы данного поселения.