

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА  
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО  
ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ВАРНЕНСКОГО  
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ВАРНЕНСКОГО  
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА ЧЕЛЯБИНСКОЙ  
ОБЛАСТИ  
до 2033 года

2018 год

**Заказчик:**

**Администрация Варненского сельского поселения Варненского муниципального района Челябинской области**

Фактический адрес: 457200, Челябинская область, Варненский район, с.Варна ул.Советская 135

**Разработчик:**

**Индивидуальный предприниматель Крылов Иван Васильевич**

Юридический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская, д.33 - 13

Фактический адрес: 160024, г. Вологда, ул. Фрязиновская, д.33 -13



Крылов И.В.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ .....	6
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.....	7
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ВАРНЕНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ.....	10
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.....	10
1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.....	10
1.3. Результаты анализа нормативного, правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.....	16
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования .....	20
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики...23	
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
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.....	29
1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков .....	30
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием .....	31
1.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД .....	32
1.11. Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД .....	34
1.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий .....	35
1.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств ....	37
1.14. Существующая территориально-планировочная организация Варненского сельского поселения .....	38
2. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	40
3. УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА .....	42
4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ И ИХ ОЧЕРЕДНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ.....	44
4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий .....	44
4.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству .....	44
4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог .....	48
4.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения .....	49
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

4.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения .....	52
4.7. Применение реверсивного движения.....	54
4.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.....	54
4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков .....	55
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 .....	55
4.11. Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории .....	55
4.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах .....	56
4.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений).....	57
4.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	58
4.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования .....	58
4.16. Режимы работы светофорного регулирования .....	59
4.17. Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями .....	59
4.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования .. .....	59
4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов .....	60
4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям ....	61
4.21. Организация велосипедного движения.....	62
4.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом .....	63
4.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения .....	66
4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств.....	67
5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ.....	68
6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	69
7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО, ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	76
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	78

## ВВЕДЕНИЕ

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

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Варненского сельского поселения Варненского муниципального района Челябинской области.

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

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения являются:

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
- Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
- Генеральный план Варненского сельского поселения Варненского муниципального района Челябинской области до 2033 года.

Схема организации дорожного движения разработана до 2033 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 Варненском сельском поселении Варненского муниципального района Челябинской области**

Варненское сельское поселение расположено на северо-востоке Варненского муниципального района. Границами сельского поселения являются: на северо-западе - Новоуральское сельское поселение, на юге – Катенинское сельское поселение, на востоке – Покровское сельское поселение. Площадь сельского поселения – 12259,6 га (площадь населенных пунктов составляет 1584,54 га), протяженность территории в направлении с севера на юг составляет 23400 км, с запада на восток - 12146 км.

В состав поселения входят 2 населенных пункта: с. Варна и п. Кызыл-Маяк. Административный центр – с. Варна. Застройка поселения представлена различными по этажности домовладениями, здания социального назначения, торговой сферы и другие. Анализ современного использования территории свидетельствует: большая часть земель поселения настоящее время (более 78%) - открытые пространства (зоны естественного ландшафта, земли сельскохозяйственного назначения).

Поселение обслуживается автомобильным и железнодорожным транспортом. Автодорога, Варна-Алексеевка которая связывает поселение с Казановским и Алексеевским сельскими поселениями, Кинжитай - Варна -Александровка, Варна-Лейпциг-Саламат; Толсты-автодорога Черноречье-Чесма-Варна-Карталы-Бреды; п. Дружный-п. Саламат-Большевик- автодорога Черноречье-Чесма-Варна-Карталы-Бреды.

Пути сообщения служат асфальтовые и щебеночные дороги.

Сооружения речного, воздушного сообщения в Варненском сельском поселении отсутствуют.

По состоянию на 1 января 2018 года численность населения 12461 человек.

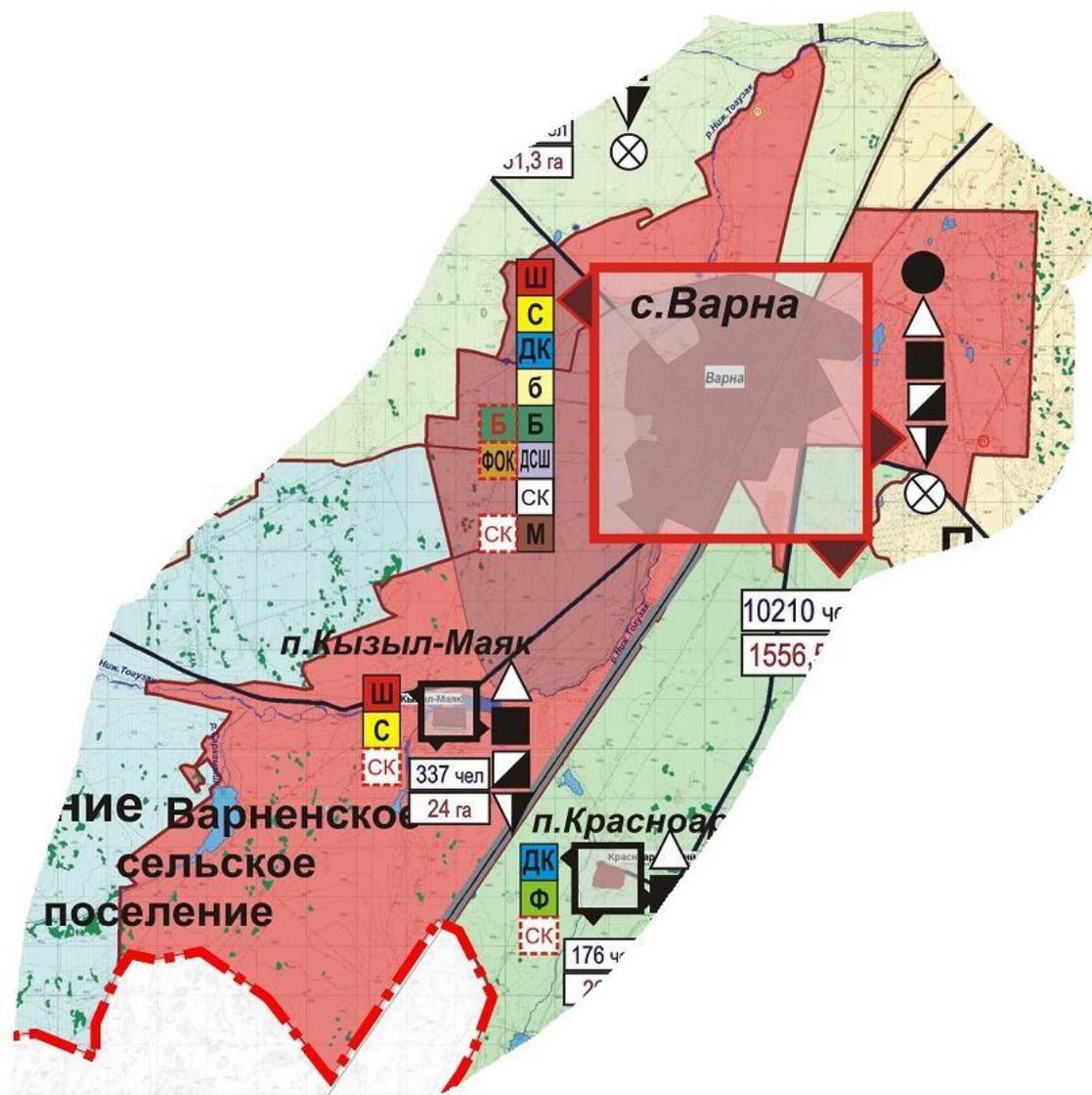


Рисунок 1.1 – Схема расположения границ Варненского сельского поселения

### Климат

Климат умеренно-теплый, благоприятный для проживания населения, ведения сельского хозяйства (с применением агротехнических мероприятий по сохранению влаги в почве).

При этом использовались данные агроклиматического справочника и СНиП 2.01.01-82. Возможности Варненского сельского поселения для размещения и дальнейшего развития сельского хозяйства относительно оптимальны в условиях Челябинской области. Он входит в состав V агроклиматического района, характеризуемого, как наиболее теплый. Переход средних суточных температур воздуха через плюс 10°C весной приходится на первую декаду мая, осенью – на вторую декаду сентября. Это период активной вегетации растений, продолжающийся 135-140 дней.

Заморозки прекращаются, как правило, в третьей декаде мая. За год в районе выпадает 250-340 мм осадков, запасы влаги в почве ко времени сева не превышают обычно 105-130 мм, местами до 150 мм. Влагообеспеченность сельскохозяйственных

культур недостаточная: яровой пшеницы 45-50%, картофеля и кукурузы 40-45 % от оптимальной.

Наиболее оптимальная теплообеспеченность, влагосберегающая технология позволяют успешно возделывать в районе зерновые культуры, многолетние травы, кукурузу на силос и восковой спелости, картофель, овощи, морозоустойчивые сорта плодовых ягодных культур.

Для строительных целей следует учитывать следующие климатические характеристики:

- температура самого холодного месяца (январь) минус 16,9° С (среднегодовая), самого теплого (июля) плюс 18,3° С, абсолютный минимум минус 46° С, максимум плюс 39° С;

- среднегодовое количество осадков составляет 340 мм (15% осадков приходится на летний период);

- продолжительность периода с устойчивым снежным покровом составляет 145 дней;

- высота снежного покрова – 20 см;

- преобладают юго-западные и северные ветра, скорость ветра достигает 8,1 м/сек при среднемесячной 4,0 м/сек. Глубина промерзания грунтов -1,9 м;

- расчетная температура для ограждающих конструкций по самой холодной пятидневке минус 34° С. Продолжительность отопительного периода 236 дней. Планировочных ограничений климат не вызывает.

# **1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ВАРНЕНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

Транспортный каркас Варненского сельского поселения представлен автодорогами федерального, регионального и местного значения.

Сеть областных автодорог представлена оптимальной линейной структурой дорог III и IV категорий. Автодорога Чесма-Варна-Казахстан и автодорога Варна-Алексеевка Варненского муниципального района, Белоглинка-Красный Октябрь являются выходами на республику Казахстан. Варна-Карталы-Бреды-Орск и Чесма-Варна-Казахстан – автодороги, которые связывают Варненский район с соседними муниципальными образованиями – Чесменским МР и Карталинским МР.

Протяженность областных автодорог 447,315 км - из них 141,6 км с асфальтобетонным покрытием (32%). Сеть дорог областного значения имеет оптимальную конфигурацию, а коэффициент криволинейности минимален, что позволяет проектом предложить дальнейшее развитие транспортной структуры района. На территории Варненского муниципального района расположены реки большой протяженностью, а как следствие наличие мостов через них. Часть переездов через реки представляют собой грунтовые дамбы, что ведет к ухудшению движения по автодорогам и загрязняет водные объекты.

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

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Варненского сельского поселения Варненского муниципального района Челябинской области получена из следующих источников:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
- развитие улично-дорожных сетей;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- 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. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности поселковых УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

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

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

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

– 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 Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления разграничение компетенции должно определяться посредством установления исчерпывающего перечня вопросов, закрепляемых за Российской Федерацией, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления.

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

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах 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 парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом местного самоуправления в порядке, установленном уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

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

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

Уставом Варненского сельского поселения, принятым Собранием депутатов Варненского сельского поселения 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 Варненского сельского поселения фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

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

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

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

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. От 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и

имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 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 четко распределить обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере.

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

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

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 Варненского сельского поселения, вводимых на временной основе в целях обеспечения безопасного проведения различных мероприятий;
- общеинформационный, предназначенный для ознакомления населения о состоянии, проблемах и перспективах развития транспортной системы Варненского сельского поселения, включающий в себя отчеты, доклады органов местного самоуправления по данной тематике, аналитические и справочные материалы, форумы и т.п.

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

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 поселения. 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 Варненского сельского поселения в сфере организации дорожного движения используются следующие ресурсы.

Использование средств теле- и радиовещания 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 Варненского сельского поселения.

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

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

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

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного 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 Варненского сельского поселения**

Генеральный план Варненского сельского поселения является основополагающим документом территориального планирования.

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

Для улучшения состояния транспортной инфраструктуры сельского поселения генпланом предлагаются следующие мероприятия:

- реконструкция дорог областного значения (доведение покрытия до VI категории),
- строительство площадок для хранения инертных материалов предназначенных для строительства и ремонта дорог.

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

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

- проект планировки территории;
- проект межевания территории.

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

Документы по планировке территории в Варненском сельском поселении: Положение о территориальном планировании ГП Варненского сельского поселения.

Так же есть Схема территориального планирования Варненского муниципального района.

### **1.4.3. Анализ документов стратегического планирования**

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

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее – стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28.06.2014 №

172-ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О стратегическом планировании в Российской Федерации» на федеральном уровне, уровне субъектов Российской Федерации и уровне муниципальных образований.

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная 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 унификации 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.

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

Общая протяженность дорожно-транспортной сети сельского поселения составляет:

Всего автомобильных дорог на территории поселения – 31,7 км, в том числе:

- федеральная дорога – (в границах поселения) – 9,15 км;
- региональных, межмуниципальных автодорог – 22,55 км.

Протяженность внутригородских дорог – 105,957 км, из них 78,516 км с твердым покрытием и 27,441 с гравийным покрытием.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения представлен в таблице 1.1

Таблица 1.1 Перечень автомобильных дорог общего пользования, федерального, регионального и межмуниципального значения

Наименование дороги (направление)	Маркировка	Протяженность в границах МО, км	Категория дороги	Тип покрытия
Варна-Александровка ВМР- граница Казахстана		4,4	III	асфальт
Варна-Алексеевка ВМР		2,5	IV	асфальт
Варна – Лейпциг- ж/д ст. Саламат		4,8	IV	асфальт
Черноречье-Чесма-Варна-Карталы-Бреды	75К-010	9,15	III	асфальт
Варна-Кызыл-Маяк		6,1	IV	асфальт
Кызыл-Маяк-Толсты		4,75	IV	асфальт
<b>ИТОГО</b>		<b>31,7</b>		

Городская улично-дорожная сеть, как элемент поселковой инфраструктуры, обеспечивает работу автомобильного транспорта.

Дороги сельского поселения, расположенные в границах населенных пунктов, имеют скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, который составляет 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 40 км/ч.

Интенсивности дорожного движения на территории с. Варна в общем показателе низкая. Более высокая интенсивность движения (в сутки) наблюдается по главным улицам: ул. Гагарина, Завалищина, Кольцевая, Лейпцигская, Магнитогорская, Октябрьская, Советская, Юбилейная, Пролетарская, Кооперативный и Пионерский переулки. Более подробная информация по интенсивности движения отсутствует. Весь поток транзитного транспорта идет по объездной автодороге 75К-010.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, проходящих в границах населённых пунктов (улицы) представлен в таблице 1.2.

Таблица 1.2 Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, проходящих в границах населённых пунктов (улицы) Варненского сельского поселения

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	категории автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороге (км.)	Вид разрешенного использования автомобильной дороги	Тип покрытия
<b>Улицы в Варненском сельском поселении</b>					
1	Береговая	4	0,862	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
2	Варненникова	4	0,293	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
3	Восточная	4	1,25	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
4	Гагарина	4	4,45	общего пользования (ОП)	асфальтовое
5	Говорухина	5	0,644	общего пользования (ОП)	асфальтовое
	Говорухина	4	1,55		
6	Дорожная	4	1,145	общего пользования (ОП)	асфальтовое
7	Дружбы	4	0,68	общего пользования (ОП)	асфальтовое
8	Ермолаева	4	0,6	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
9	Есенина	4	0,788	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
10	Жаркова	4	1,2	общего пользования (ОП)	асфальтовое
11	Железнодорожная	4	1,368	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
12	Жукова	4	0,732	общего пользования (ОП)	асфальтовое
13	Завалищина	4	2,68	общего пользования (ОП)	асфальтовое
14	Западная	4	1,186	общего пользования (ОП)	асфальтовое
15	Заречная	4	1,48	общего пользования (ОП)	асфальтовое
16	Зеленая	4	0,405	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
17	И.Зуева	4	0,4	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
18	Кирова	4	1,805	общего пользования (ОП)	асфальтовое
19	Козлова	4	0,108	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
20	Кольцевая	4	0,608	общего пользования (ОП)	асфальтовое
21	Кочурова	4	0,15	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
22	Кузина	4	1,112	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
23	Лейпцигская	4	1,033	общего пользования (ОП)	асфальтовое

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	категории автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороге (км.)	Вид разрешенного использования автомобильной дороги	Тип покрытия
24	Лесопарковая	4	2,1	общего пользования (ОП)	асфальтовое
25	Ленина	4	1,47	общего пользования (ОП)	асфальтовое
26	Литвинова	4	0,24	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
27	Луговая	4	0,52	общего пользования (ОП)	асфальтовое
28	Магнитогорская	4	3,93	общего пользования (ОП)	асфальтовое
29	Матросова	4	0,94	общего пользования (ОП)	асфальтовое
30	Мира	4	0,925	общего пользования (ОП)	асфальтовое
31	Молодежная	4	0,78	общего пользования (ОП)	асфальтовое
32	Набережная	4	0,242	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
33	Новоселов	4	0,76	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
34	Октябрьская	4	2,901	общего пользования (ОП)	асфальтовое
35	Островского	4	0,908	общего пользования (ОП)	асфальтовое
36	Парковая	4	1,17	общего пользования (ОП)	асфальтовое
37	Победы	4	0,54	общего пользования (ОП)	асфальтовое
38	60 лет Победы	4	0,521	общего пользования (ОП)	асфальтовое
39	Пограничная	4	0,504	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
40	Подберезнова	4	0,34	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
41	Пролетарская	5	0,748	общего пользования (ОП)	асфальтовое
	Пролетарская	4	2,08	общего пользования (ОП)	асфальтовое
42	Пугачева	4	1,887	общего пользования (ОП)	асфальтовое
43	Степана Разина	4	1,65	общего пользования (ОП)	асфальтовое
44	Российская	4	0,334	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
45	Русанова	4	0,516	общего пользования (ОП)	асфальтовое
46	Рябиновая	4	0,504	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
47	Савина	4	0,3	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
48	Садовая	4	1,82	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
49	Сафронова	4	1,0	общего пользования (ОП)	асфальтовое
50	Светлая	4	0,405	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
51	Северная	4	0,9	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
52	Ситникова	4	0,364	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
53	Советская	5	0,247	общего пользования (ОП)	асфальтовое
	Советская	4	2,41	общего пользования (ОП)	асфальтовое
54	Спартака	4	2,3	общего пользования (ОП)	асфальтовое
55	Степная	4	0,574	общего пользования (ОП)	асфальтовое
56	Строителей	4	0,38	общего пользования (ОП)	асфальтовое
57	Тополиная	4	0,34	общего пользования (ОП)	асфальтовое
58	Льва Толстого	4	0,6	общего пользования (ОП)	асфальтовое
59	Уральская	4	0,56	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
60	Хлебозаводская	4	1,172	общего пользования (ОП)	асфальтовое
61	И.Щербакова	4	0,23	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
62	Юбилейная	4	2,09	общего пользования (ОП)	асфальтовое
63	Объездная на Нефтебазу	4	2,5	общего пользования (ОП)	асфальтовое
64	Объездная на свалку	4	3,0	общего пользования (ОП)	асфальтовое

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	категории автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороге (км.)	Вид разрешенного использования автомобильной дороги	Тип покрытия
65	От магазина желтенького до Карталинской трассы	4	1,84	общего пользования (ОП)	асфальтовое
66	Кундер Я.М.	4	0,312	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
67	1-я Набережная	4	0,492	общего пользования (ОП)	асфальтовое
68	2-я Набережная	4	0,1	общего пользования (ОП)	асфальтовое
69	им.Якупова Султана	4	0,155	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
70	Тупиковая	4	1,325	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
71	Объездная	4	3,48	общего пользования (ОП)	асфальтовое
72	Сафонова	4	0,3	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
73	Нефтебазы	4	0,5	общего пользования (ОП)	асфальтовое
74	Площадь Труда	4	0,9	общего пользования (ОП)	асфальтовое
			<b>83,664</b>		
75	Больничный	4	0,41	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
76	Варненский	4	0,8	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
77	1-й Дачный	4	0,28	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
78	Дачный	4	0,637	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
79	Дорожный	4	0,325	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
80	Инженерный	4	0,67	общего пользования (ОП)	асфальтовое
81	Интернациональный	4	0,8	общего пользования (ОП)	асфальтовое
82	Колхозный	4	1,4	общего пользования (ОП)	асфальтовое
83	Комсомольский	4	0,8	общего пользования (ОП)	асфальтовое (частично)
84	Кооперативный	4	1,294	общего пользования (ОП)	асфальтовое
85	Короткий	4	0,17	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
86	Ленинский	4	1,39	общего пользования (ОП)	асфальтовое
87	Мостовой	4	0,4	общего пользования (ОП)	асфальтовое
88	Мурнаева	4	1,394	общего пользования (ОП)	асфальтовое
89	Пионерский	4	1,98	общего пользования (ОП)	асфальтовое
90	переулок № 1	4	0,287	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
91	переулок № 2	4	0,27	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
92	переулок № 3	4	0,625	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
93	Солнечный	4	0,36	общего пользования (ОП)	асфальтовое
94	Степной	4	0,455	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
95	Фермерский	4	1,424	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
96	Чапаева	4	0,49	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
97	Школьный	4	0,27	общего пользования (ОП)	асфальтовое
98	Элеваторный	4	0,175	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
99	Южный 1	4	0,47	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное

№ п/п	Наименование автомобильных дорог	категории автомобильной дороги	Протяженность автомобильной дороге (км.)	Вид разрешенного использования автомобильной дороги	Тип покрытия
100	Южный 2	4	0,401	общего пользования (ОП)	песчано-гравийное
101	Нефтебазовский	4	0,58	общего пользования (ОП)	асфальтовое
102	Юсупова	4	1,023	общего пользования (ОП)	асфальтовое
		<b>Итого:</b>	<b>19,607</b>		
<b>Поселковые дороги в п. Кызыл-Маяк</b>					
103	Поселковые дороги	4	1,343	общего пользования (ОП)	
104	Поселковые дороги	4	1,343	общего пользования (ОП)	
		<b>Итого:</b>	<b>2,686</b>		
		<b>Всего:</b>	<b>105,957</b>		

Основные поселковые магистрали:

- ул. Гагарина;
- ул. Завалищина;
- ул. Кольцевая;
- ул. Лейпцигская;
- ул. Магнитогорская;
- ул. Октябрьская;
- ул. Советская;
- ул. Юбилейная;
- ул. Пролетарская;
- ул. Спартака;
- ул. Мира;
- Кооперативный переулок;
- Пионерский переулок.

Магистральные улицы сельского значения имеют выход на внешние дороги.

Основные недостатки УДС на территории Варненского сельского поселения:

- Разметка;
- Дорожные знаки (требуют замены и дополнительной установки);
- Зимнее содержание дорог;
- Неудовлетворительное содержание обочин.

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

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

Внешние транспортно-экономические связи Варненского сельского поселения с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным (грузопассажирским) транспортом.

На территории поселения действует пассажирский автотранспортный маршрут и регулярный внутригородской транспорт. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный транспорт и пешеходные сообщения. Перевозку пассажиров автомобильным транспортом выполняет 1 предприятие (Варненское МАТП). Организация автомобильного пассажирского транспорта обеспечивает перевозки по 10 маршрутам, из них: 1 городской, 4 - межгород, 5 – пригород. Годовой объем перевезенных пассажиров составляет более 65,7 тыс. пассажиров. Высадка пассажиров происходит на остановочных пунктах. Так же на территории с. Варна располагается автовокзал и ж/д станция.

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

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка Варненского сельского поселения. С каждым годом увеличивается автомобилизация.

Численность парка автомобилей представлена в таблице 1.3.

Таблица 1.3 Численность парка автомобилей

№ п/п	Наименование транспорта	01.01.2018г.	
		Общ. кол-во	На 1000 чел.
1	Легковые	2590	208
	Грузовые	251	20
	Мототранспорт	74	6
	Автобусы	47	4
	<b>Всего:</b>	<b>2962</b>	<b>238</b>

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.

Хранение легковых автомобилей индивидуального пользования осуществляется на приусадебных участках владельцев индивидуальных жилых домов и в гаражных боксах. Хранение и обслуживание грузовых автомашин осуществляется в гаражах и на открытых площадках предприятий.

На территории Варненского сельского поселения расположены парковочные места вблизи общественных и социально значимых объектов.

Таблица 1.4 Информация по парковочным местам

Местоположение	Количество мест
<b>с. Варна</b>	
пер. Кооперативный, 31А «МФЦ»	20
ул. Пролетарская, 100 МКДОУ «Иващенко»	10
ул. Пролетарская, 139 МКДОУ «Умка»	10
ул. Говорухина, 110 «Гимназия им. Карла Орфа»	12
ул. Советская, 125 «Дворец культуры и отдыха»	10
ул. Спартака, 22а МОУ СОШ №1	15
ул. Спартака, 20 МКДОУ «Аленушка»	12
ул. Мира, 10а ТЦ «Солнечный»	30
ул. Мира, 15/1 УФК Казначейство	5
ул. Магнитогорская, 1 ЦРБ	40
Привокзальная площадь	50
ул. Ленина, 29 МОУ СОШ №2	10
пер. Чапаева, 8 МКДОУ «Сказка»	8
ул. Пугачева, 1/7 МКДОУ №6	8
База отдыха «Тополек»	10
ул. Советская, 94 «Комплексный центр»	10
ул. Советская, 135 площадь труда	40
ул. Советская, 127 ДЮСШ	20
пер. Кооперативный, 38 Мусульманское кладбище	15
пер. Пионерский, 22 Погранзастава	30
ул. Луговая, 29 Христианское кладбище	15
<b>Итого:</b>	<b>380</b>

Для передвижения пешеходов предусмотрены тротуары преимущественно в грунтовом исполнении, общей протяженностью 1440 метров, согласно данных ОДД:

- ул. Спартака – 544 м;
- ул. Советская – 359 м;
- пер. Пионерский – 392 м;
- пер. Мостовой – 145 м.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. Количество обустроенных пешеходных переходов – 24 ед., всего – 32.

Для обслуживания автотранспорта на территории Варненского сельского поселения имеются здания и сооружения автосервиса. На территории Варненского сельского поселения расположены 8 АЗС и СТО гаражного типа.

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

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

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

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

Следовательно, необходимое количество парковочных мест для хранения автомобилей составит 312 машино-мест.

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

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

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

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории сельского поселения, можно сделать вывод о том, что имеется резерв 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.

На расчетный срок необходимо провести мероприятия по капитальному ремонту (восстановление бордюрного камня, асфальтового покрытия) существующих парковочных мест на территории с. Варна, по мере необходимости.

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

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах. В с. Варна имеется автовокзал общего пользования.

Таблица 1.5 Характеристика работы городских маршрутов

<b>Показатель</b>	<b>Городские и пригородные маршруты</b>
Протяженность, км	-
Коэффициент выпуска на линию	0,95
Перевезено пассажиров, тыс. чел.	-
Выполнено пасс. км тыс. пасс/км	Сведений нет
Количество рейсов в сутки (рабочий день)	-
Количество рейсов в сутки (выходной день)	-

Транспортных организаций, осуществляющих грузовые перевозки на территории сельского поселения, не имеется.

Анализ интенсивности движения транспортных средств показывает, что за последние годы она стабильно растет. По прогнозу до 2033 года в регионе ожидается рост объектов грузо – и пассажироперевозок, что связано с темпами роста объемов производства и повышением роли края в обеспечении транспортных перевозок.

Транспортные средства, занятые в жилищно-коммунальном хозяйстве, осуществляют механическую уборку дорог, вывоз ТБО, посыпку противогололедными материалами.

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

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

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

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

На территории Варненского сельского поселения светофорные объекты расположены в местах:

- Пересечение ул. Октябрьская – пер. Пионерский;
- Пересечение пер. Кооперативный – ул. Говорухина;
- Пересечение пер. Кооперативный – ул. Магнитогорская.

Так же установлены светофоры Т7 вблизи образовательных учреждений:

- гимназия «им. Карла Орфа»;
- МКДОУ «Иващенко»;
- МОУ СОШ №1;
- МОУ СОШ №2.

Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения дополнительного светофорного регулирования, но при развитии и застройке новых кварталов и микрорайонов, согласно генплана, возникнет необходимость в установке дополнительного светофорного регулирования. Места их расположения необходимо будет уточнять после застройки новых кварталов.

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.

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

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

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

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

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

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

- ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утв. Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 120-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст) (ред. от 09.12.2013);
- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила

применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст) (ред. от 09.12.2013);

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

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

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

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

По полученным данным, дорожные знаки находятся в удовлетворительном состоянии, на перспективу планируется установка согласно ОДД:

- 2019 год – 341 ед.;
- 2020 год – 341 ед.;
- 2021 год – 341 ед.;
- 2022 год – 341 ед.

Так же при развитии и застройке новых кварталов, возникнет необходимость в установке дополнительных дорожных знаков на новообразованных улицах.

Дорожная разметка требует обновления согласно ОДД:

- проезд от ул. Гагарина до ул. Литвинова – 174,28 м<sup>2</sup>;
- ул. Мира – 24 м<sup>2</sup>;
- проезд от ул. Ермолаева до ул. Юбилейная – 5,76 м<sup>2</sup>;
- ул. Гагарина – 3363,43 м<sup>2</sup>;
- ул. Спартак – 176,94 м<sup>2</sup>;
- ул. Говорухина – 202,99 м<sup>2</sup>;
- пер. Кооперативный – 183,8 м<sup>2</sup>;
- ул. Пролетарская – 65,28 м<sup>2</sup>;
- ул. Магнитогорская – 203,92 м<sup>2</sup>;
- ул. Октябрьская – 184,8 м<sup>2</sup>;
- ул. Советская – 173,74 м<sup>2</sup>;
- пер. Пионерский – 218,82 м<sup>2</sup>;
- ул. Ленина – 184,32 м<sup>2</sup>;
- пер. Мостовой – 61,97 м<sup>2</sup>;
- пер. Чапаева – 35,52 м<sup>2</sup>;
- ул. Пугачева – 35,52 м<sup>2</sup>;
- ул. Лейпцигская – 61,57 м<sup>2</sup>.

Общее количество обновляемой разметки составляет 2329,66 м<sup>2</sup>.

Так же на территории с. Варна имеются пешеходные ограждения, общей протяженностью 874 м, согласно данных ОДД:

- ул. Спартака – 544 м;
- ул. Советская – 359 м;
- пер. Пионерский – 392 м;
- пер. Мостовой – 145 м.

Конструкция и место установки искусственных дорожных неровностей соответствуют нормативным требованиям.

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

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

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

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

- ограничение скоростного режима;
- запрет стоянки и остановки транспортных средств;
- 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 2016-2018 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 Варненского сельского поселения.

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

Автобусные остановки (большее количество) 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 Варненского сельского поселения соответствует требованиями норм по освещению средних городов.

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

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

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

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

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

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

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

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб.

Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на препятствие и на стоящее транспортное средство, наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы.

Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах населенных пунктов приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

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

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

На территории Варненского сельского поселения за период с 01.01.2016 года по 31.10.2018 года зарегистрировано 397 дорожно-транспортных происшествия, в которых 2 человек погибло, из них 0 детей и ранено 22 из них 0 детей.

Таблица 1.6 Сводка ДТП по Варненскому сельскому поселению за период с 01.01.2016 г. по 31.10.2018г. по дням недели

	2016 г	2017 г	2018 г
ДТП	138	162	97
Погибло	0	1	1
Ранено	4	9	9
Столкновений	81	109	49
Опрокидываний	5	4	1
Наезд на стоящее ТС	23	23	23
Наезд на препятствие	19	10	16
Наезд на пешеходов	6	4	3
Наезд на животных	2	0	0
Съезд с дороги	2	6	2
Наезд на велосипедиста	0	3	0
Падение груза	0	1	0
Отбрасывание предметов	0	2	0

Важную роль в совершении ДТП играют сопутствующие причины такие как:

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

Основные недостатки транспортно-эксплуатационного состояния дороги:

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

– отсутствие освещения.

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

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

2. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

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

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

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

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

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

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

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

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

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

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

При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их

представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию.

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

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

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

Особенностью системы расселения России всегда было преобладание малых, средних городов и поселков городского типа. Бюджеты малых городов не в состоянии обеспечить функционирование собственных объектов социальной и экономической структуры. При этом удержаться в рамках соблюдения всех санитарных и строительных норм. Кроме того, небольшим городам свойственна еще одна не менее серьезная проблема - транспортная (имеется в виду удаленность объектов от населенных пунктов). Транспортные расходы, оказываются, весьма велики и необходимость транспортировки на дальние расстояния вступают в противоречие с экономической целесообразностью подобных перевозок. Решение проблемы возможно заложено в способе создания кооперации с несколькими соседними поселениями в четко действующую интегрированную систему с целью оптимизации управления, снижения затрат на культурно-бытовое и коммунальное обслуживание населения.

Анализ сложившихся связей между сельскими поселениями позволил пересмотреть и оптимизировать систему сообщения и обеспечения района, выделив 3 основные зоны интеграции: северную, центральную, южную. Основными параметрами стали – транспортная доступность и сложившаяся система обеспеченности социально-экономическими объектами. Это позволит снизить затратную составляющую в капиталовложениях, транспортных расходах, снизить нагрузку на окружающую среду.

Проектным планом предусмотрено размещение 3х основных зон: Северную, Центральную, Южную.

Основное направление развития центральной зоны – это сосредоточение всех основных функций (полифункциональный центр), здесь сосредоточены основные объекты районного значения.

Основными направлениями развития северной и южной зон стали: дальнейшее развитие сельского хозяйства, развитие рекреационного потенциала территории, развитие зоны пограничного контроля с созданием таможенных служб, пограничных городков, сферы обслуживания и дорожного сервиса, развитие малого бизнеса на базе ЛПХ.

##### **Варненское сельское поселение**

Варненское сельское поселение включает в себя 2 населенных пункта: с. Варна, п. Кызыл-Маяк.

Центр сельского поселения находится в с. Варна.

Электроснабжение - 100%;

Газоснабжение – 100;

Водоснабжение – централизованное, колодцы и скважины без доочистки воды;

Канализация – старые очистные сооружения с применением прудов отстойников, выгреба.

На территории Варненского сельского поселения действуют успешно работающее сельскохозяйственное предприятие: ДООО «Сельхозтехника» - производство сельскохозяйственной техники. ОАО «Агропромснаб» - производство сельскохозяйственной техники. Варненское МАТП –перевозка пассажиров. Варненский комбинат хлебопродуктов.

## **2. ПРИНЦИПАЛЬНЫЕ 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.

Грузовой транспорт играет основную роль при организации новых производств. Помимо грузового транспорта, немаловажно заметить, что при организации новых видов производства и появлении новых рабочих мест вырастет уровень автомобилизации населения. Зачастую роль данного фактора не воспринимается достаточно весомо, что приводит к возникновению перегрузки транспортной сети и возникновению заторов.

Учитывая возможные изменения в структуре транспортных потоков сельского поселения комплексной схемой организации дорожного движения предлагается ряд мероприятий, общий принцип которых направлен на решение современных проблем развития городов. В этом плане важными моментами являются:

- разделение общей транспортной потребности по видам транспорта;
- внедрение передовых средств и технологий ОДД;
- оптимизация транспортной и пешеходной связанности территорий сельского поселения.

Большое внимание в Варненском сельском поселении стоит уделить велосипедному транспорту. Внедрение велосипедного транспорта в Варненском сельском поселении на долгосрочную перспективу послужит положительным фактором для:

- компенсации уровня автомобилизации, и повышения нагрузки на улично-дорожную сеть;
- снижения паразитного транспортного потока;
- снижения экологической нагрузки;
- повышение уровня и качества жизни людей;
- для укрепления здоровья людей

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

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

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

По состоянию на 01.01.2018 г. численность населения Варненского сельского поселения составила 12461 житель.

Проектная численность населения определена, с одной стороны, на основе идущих в настоящее время демографических процессов, с другой – оценка детерминирована исходя из принятых параметров жилищного строительства и планируемой потребности в трудовых ресурсах.

При расчете численности населения применялся метод интерполяции по двум основным видам прогнозного расчета - это:

- метод, учитывающий трудовую структуру;
- метод, учитывающий динамику естественного и миграционного прироста населения.

Перспективная численность населения на расчетный срок – 13100 чел., при этом:

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

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

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

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

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

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

Таким образом, существенное различие в концепциях указанных вариантов проектирования КСОДД предопределяет разницу в выборе мероприятий ОДД.

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

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

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

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

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Варненском сельском поселении были выявлены наиболее загруженные движением элементы улично-дорожной сети: выездные дороги с с. Варна, а также некоторые улицы: ул. Гагарина, Завалищина, Кольцевая, Лейпцигская, Магнитогорская и Пионерский переулок. Пропускная способность дорог соответствует интенсивности движения.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Основными улицами с. Варна, по которым наблюдается наиболее интенсивное движение транспортных потоков, являются выездные дороги с с. Варна, а также некоторые улицы: ул. Гагарина, Завалищина, Кольцевая, Лейпцигская, Магнитогорская, Октябрьская, Советская, Юбилейная, Пролетарская, Кооперативный и Пионерский переулки.

Все улицы обеспечивают подъезды к жилым застройкам и транспортные связи на территории жилых районов, выходы на магистральные улицы и дороги регулируемого движения.

Дорожно – транспортная сеть Варненского сельского поселения состоит из дорог IV -V категории, (IV категория – две полосы движения, ширина полосы 3,0 метра, ширина проезжей части 6,0 метров; V категория – одна полоса движения, ширина проезжей части 4,0-5,5 м). Категория существующих дорог указана в таблицах 1.2-1.3 данной схемы.

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

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

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

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

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

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

Поперечные профили улиц в застроенной территории поселений продиктованы сложившейся застройкой, определены конкретными условиями и при реконструкции требуют доведения при несоответствии элементов до предлагаемых на рисунках 4.1-4.8 соответственно.

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

Типовые поперечные профили проектируемых магистральных улиц  
общегородского значения

а) непрерывного движения

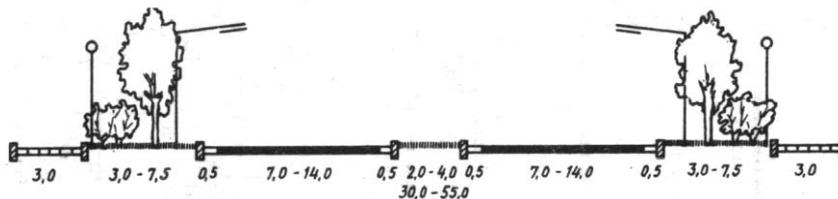


Рис. 4.1

б) регулируемого движения

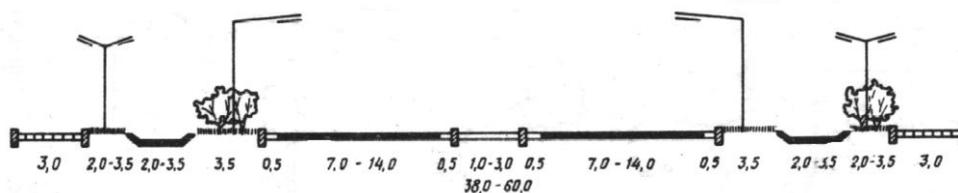


Рис. 4.2

Типовые поперечные профили проектируемых магистральных улиц районного значения

а) транспортно-пешеходные

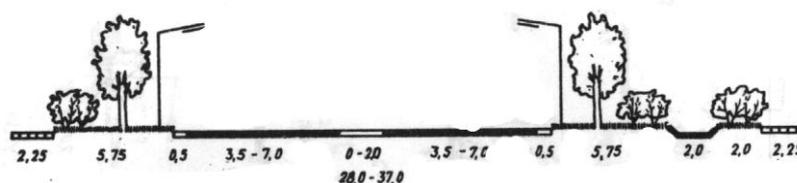


Рис. 4.3

б) пешеходно - транспортные

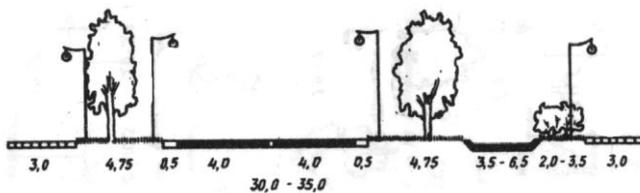


Рис. 4.4

Типовые поперечные профили проектируемых улиц и дорог местного значения и проездов

а) улицы в жилой застройке

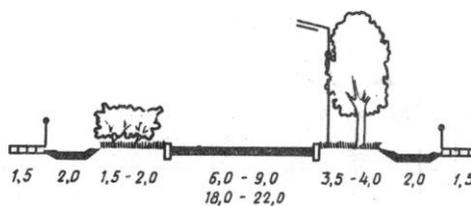


Рис. 4.5

б) улицы промышленных и коммунальных зон

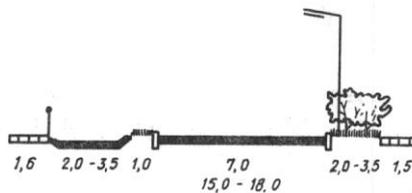


Рис. 4.6

в) парковые дороги

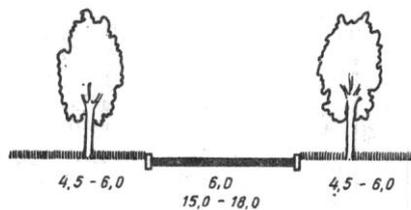


Рис. 4.7

г) проезды

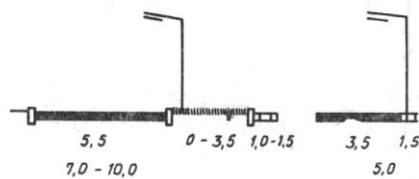


Рис.4.8

Реконструкция главных и основных улиц предусматривает их благоустройство с устройством усовершенствованного покрытия, локальных мероприятий по совершенствованию геометрии пересечений улиц и дорог в одном уровне, устройство «карманов» для остановки общественного транспорта, а также уширение проезжей части улиц перед перекрестком. Это позволит при сравнительно небольших затратах добиться увеличения пропускной способности на 10 – 15%. Более подробное описание по реконструкции и ремонту УДС указано в таблице 4.1 данной схемы.

### 4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки УДС муниципального образования путём изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения.

Основные транспортные потоки в сельском поселении проходят по дорогам регионального или местного значения.

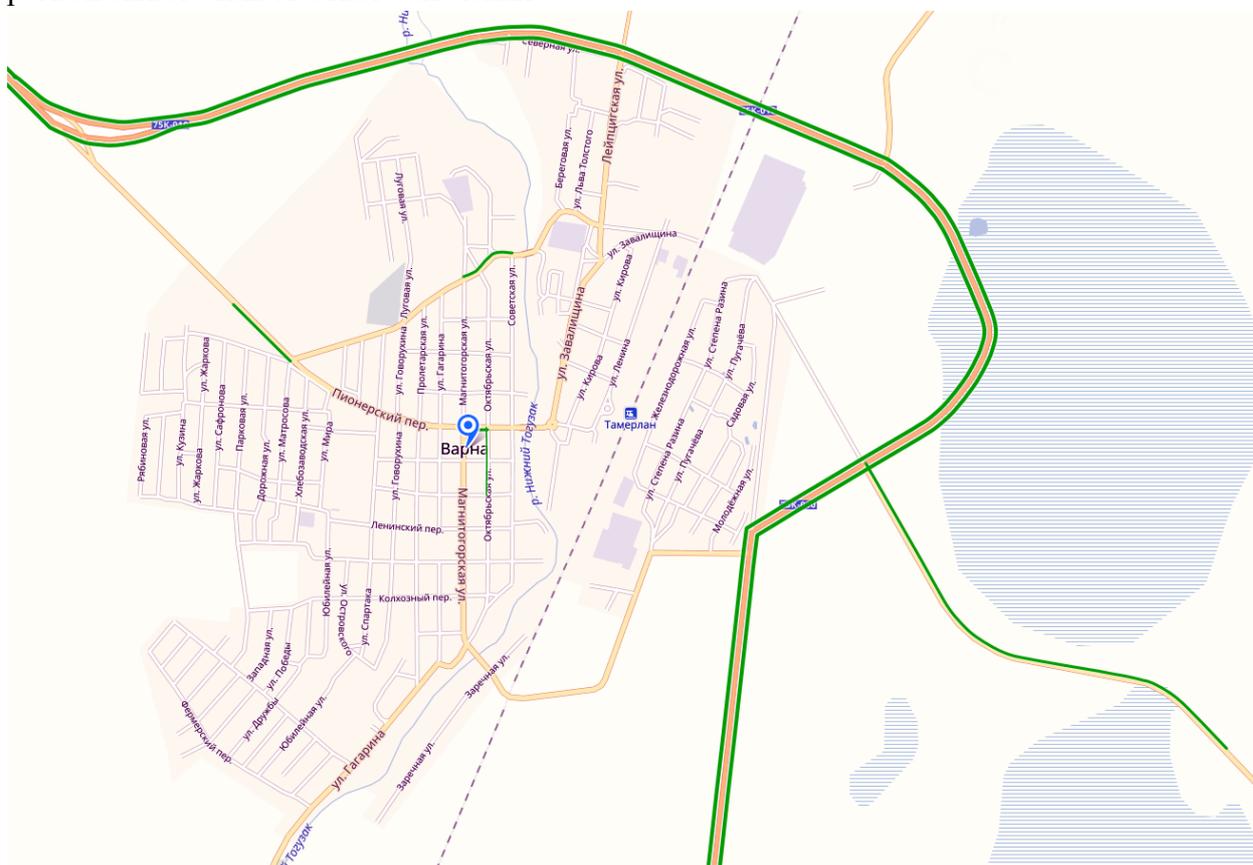


Рисунок 4.1. Картограмма интенсивности движения автомобильного транспорта в пиковый период.

На рисунке 4.1 зеленым цветом обозначены со средней интенсивностью движения без образования заторов. Остальные улицы имеют низкую интенсивность движения и малую загрузку автотранспортом.

Анализ данных, полученных в результате проведения замеров интенсивности и прогнозирования перспективных потоков, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность улиц и дорог с. Варна далека от исчерпания, а планируемые в

расчётные сроки мероприятия по строительству и реконструкции дорожных объектов позволят избежать проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД 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 контроллерами движения различных типов и светофорными объектами.

Подключаются контроллеры 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.

Улично-дорожная сеть в селе не загружена, систематического возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Варненском сельском поселении нет.

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

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

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

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

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

В рамках разработки настоящей КСОДД были проведены натурные обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для выполнения натурального обследования транспортных потоков в результате аналитической работы были определены транспортные ключевые узлы (точки замеров), согласованные с Заказчиком (Администрацией муниципального образования). Результаты натурных обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров. По результатам проведенных исследований, было выявлено, что интенсивность движения на данный момент недостаточно велика, чтобы экономически обосновать рациональность применения систем мониторинга.

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

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

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

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

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

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

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

Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и 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 Варненского сельского поселения внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

Запланированы замена и установка дорожных знаков, общее количество 1364 ед, а также, после застройки новых кварталов и формировании новых улиц возникнет необходимость в дополнительной установке дорожных знаков и информационных табличек на период 2019-2033 гг.

#### **4.7. Применение реверсивного движения**

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

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

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

В Варненском сельском поселении не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность дорог удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в населенных пунктах не перегружена.

Применение реверсивного движения в перспективе на улицах с. Варна не требуется.

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

Варненское сельское поселение охвачено внутригородским и пригородным автобусным движением. Также имеются железнодорожные пути, благодаря чему, жители сельского поселения могут пользоваться железнодорожным транспортом.

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

На территории сельского поселения запланировано

- обустройство и ремонт (обслуживание) существующих остановочных пунктов – 2019-2033 гг;
- установка новых остановочных пунктов после застройки новых кварталов, согласно генплана, на новообразованных улицах с. Варна – 2024-2033 гг.

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

Движение транзитного транспорта по территории населенных пунктов Варненского сельского поселения не осуществляется. Весь поток транзитного транспорта движется по объездной автодороге 75К-010. Влияние на загрузку дорожной сети с. Варна транзитный транспорт не оказывает.

В связи с этим мероприятий по организации движения транзитного транспорта не запланировано.

#### **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**

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

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

На территории поселения осуществляется перевозка опасных грузов к АЗС и другим предприятиям. Установленные существующие маршруты их движения по улицам с. Варна оптимальны и не требуют изменений. Остальной транзитный поток опасных грузов может осуществляться по объездным дорогам.

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

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

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

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

Ограничение на въезд в центр села способствует снижению уровня загрузки прилегающих участков магистральной сети УДС, в первую очередь магистралей радиального направления. Помимо этого, достигается снижение количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления Варненского сельского поселения используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение по улицам поселения грузового транспорта. Данная мера обусловлена целью создания благоприятных условий для местных жителей и туристов при посещении объектов культурного и туристического назначения. Данные меры обусловлены необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения во время мероприятий.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС с. Варна не выявил перегрузки улиц и дорог движением, задержек в движении транспортных средств, что позволяет сделать вывод об отсутствии предпосылок к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума.

На основании изложенного, в рамках данной КСОДД не предлагается дополнительных мероприятий по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры оптимизации организации дорожного движения.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

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

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

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

снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах.

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

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч. И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по городским улицам, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным, ведь вероятность смертельного исхода для пешехода в данном случае составляет порядка 90 %.

В настоящее время ограничение скоростного режима до 20-40 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо установка знака 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости. Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места скопления людей – рынок, места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

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

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

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

– Капитальный ремонт (восстановление бордюрного камня, асфальтового покрытия) парковочного пространства в с. Варна, по мере необходимости.

На стоянках выделяется не менее 2-х процентов мест для автомобилей инвалидов.

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

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

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

В настоящий момент ввиду наличия достаточного количества свободных земельных участков, население станицы самостоятельно устраивает парковки в удобном для них месте.

Самостоятельное устройство парковок может повлечь за собой затруднение выезда с дворовой территории, нарушение правил парковки, нерегламентированное использование участков может стать причиной нарушения границ линий отвода различных видов коммуникаций (газопроводы, водопроводы, линии электропередач и т.д.), автомобили, припаркованные на самостоятельно устроенных парковках, могут мешать движению пешеходов и велосипедистов. Парковка на газонах влечет за собой распространение грязи по улично-дорожной сети станицы, что негативно складывается на здоровье жителей, также необустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, так и самих автомобилей.

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

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

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

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

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

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

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

На территории Варненского сельского поселения есть светофорные объекты, указанные в п. 1.9.

Анализ интенсивности транспортных потоков, не выявил необходимости введения дополнительного светофорного регулирования, но при развитии и застройке новых кварталов и микрорайонов, согласно генплана, возникнет необходимость в установке дополнительного светофорного регулирования. Места их расположения необходимо будет уточнять после застройки новых кварталов.

#### **4.16. Режимы работы светофорного регулирования**

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

Для светофорных объектов, вводимых в эксплуатацию и для проектируемых светофорных объектов также необходимо разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012 [3].

Информация по режиму работы на светофорных объектах с. Варна отсутствует. При установке дополнительного светофорного регулирования после застройки новых кварталов, необходимо будет откорректировать режим работы всех светофорных объектов для оптимизации транспортного потока.

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

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

- Установка искусственных неровностей на основных улицах с. Варна;
- Ежегодное обновление разметки проезжей части, установка дорожных знаков на улицах с. Варна.

Установку искусственных неровностей следует осуществлять согласно правил, представленных в ГОСТ Р52605-2006. «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения». [7]

ИН устраивают на дорогах с асфальтобетонными и цементобетонными покрытиями на участках с искусственным освещением.

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

Пешеходное движение является самым важным видом передвижения. Большая часть путешествий или поездок начинается с ходьбы пешком: до/от остановки общественного транспорта или автостоянки. Следовательно, пешеходная инфраструктура предъявляет высокие требования к надлежащей интеграции видов транспорта. Качество

пешеходной инфраструктуры и, соответственно, восприятие пешей ходьбы как вида транспорта в обществе сильно связано с качественными критериями - безопасностью, доступностью, загрязнением воздуха, шумом или уличным проектированием.

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

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек;
- повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- устройство пешеходных переходов;
- обустройство пешеходных переходов ограждениями перильного типа, искусственными неровностями, светофорами типа Т.7 и др. вблизи учебных заведений, а также в местах высокой интенсивности пешеходных потоков;
- повышение видимости переходов посредством оборудования пешеходных переходов современными техническими средствами ОДД;
- формирование пешеходных и жилых зон на территории сельского поселения.
- обустройство пешеходной зоны техническими средствами для обеспечения доступности территории для маломобильных групп населения

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;
- Строительство, реконструкция существующих пешеходных дорожек, тротуаров;
- Ремонт пешеходных ограждений.

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

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

На основании результатов проведённого в рамках разработки КСОДД и условий дорожного движения предлагаются следующие мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов и других маломобильных групп населения на территории Варненского сельского поселения.

Обеспечение доступности тротуаров и пешеходных дорожек. Для строящихся и реконструируемых пешеходных дорожек и тротуаров необходимо обеспечить непрерывность связей элементов комплекса пешеходных и транспортных путей, а также свободный доступ для всех людей, в том числе инвалидов и других маломобильных групп населения, к объектам тяготения (зданиям, сооружениям, включая объекты транспортной

инфраструктуры), при этом следует учитывать длительность путей, их беспрепятственность и безопасность движения (с минимальным числом пересечений с проезжей частью автомобильных дорог).

Продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорожек, по которым осуществляется или предполагается передвижение инвалидов и других маломобильных групп населения, устанавливаются с учетом следующих пространственно-территориальных ограничений.

Для обеспечения комфортных условий движения продольный уклон в проектных решениях следует принимать не более 25%. При наличии уклонов 20...25% через каждые 100 м наклонной поверхности необходимо предусматривать устройство промежуточных горизонтальных площадок длиной не менее 5,0 м.

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

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

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

- предотвращение дорожно-транспортных происшествий;
- устранение нарушений стандартов, норм и правил, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение условий для соблюдения водителями правил дорожного движения на пешеходных переходах

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

- заблаговременное предупреждение участников дорожного движения о возможном появлении детей на проезжей части;
- создание безопасных условий движения, как в районе организаций, так и на подходах к ним.

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

- устройство ограждений перильного типа;
- устройство пешеходных переходов с техническими средствами, повышающими видимость;
- устройство технических средств для принудительного снижения скорости (шумовые полосы, искусственные неровности);
- установка знаков «Осторожно дети»;

- установка средств фото- и видеофиксации.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Инженерные мероприятия акцентируются на создании непрерывной безбарьерной сети велосипедного движения на базе целого набора решений - обособление велосипедных дорожек, выделение части проезжей части улично-дорожной сети для велосипедных путей, успокоение автомобильного движения. Эти действия в обязательном порядке интегрируются с мерами по снижению спроса на автомобильное движение (высокие затраты на эксплуатацию автомобиля, высокие цены на топливо, страховку, платные парковки, ограничения движения автомобилей). Обязательным также является максимально возможное разделение велосипедистов и пешеходов. Анализ современных тенденций говорит о том, что ряд городов констатируют недооценку велосипедного движения и планируют серьезные усилия по компенсации недостаточного его развития.

Основными преимуществами развития велосипедного движения являются следующие принципы:

- велосипедное движение - один из принципиальных факторов устойчивого развития транспорта;
- велосипедное движение при должной организации существенно экономит время;

- велосипедное движение - наименее энергоемкий из всех видов транспорта.

При проектировании объектов велотранспортной инфраструктуры необходимо учитывать габаритные размеры пользователей.

Организация дополнительных специализированных дорожек для велосипедного передвижения на территории Варненского сельского поселения не предусмотрена:

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

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

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

Основной задачей по совершенствованию транспортной системы поселка является реконструкция и благоустройство существующей сети улиц и дорог, расширение проезжей части.

В целях развития сети дорог Варненского сельского поселения планируются:

- мероприятия по ежегодному ремонту автомобильных дорог общего пользования местного значения;
- мероприятия по капитальному ремонту автомобильных дорог.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.1.

Таблица 4.1 Перечень мероприятий по развитию сети дорог Варненского сельского поселения

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
<b>Реконструкция дороги с изменением покрытия на асфальт:</b>			
1	Реконструкция с заменой покрытия на асфальтобетон ул. Береговая	Перекладка покрытия на асфальтовое	2019
2	Реконструкция с заменой покрытия на асфальтобетон ул. Варненникова		2019
3	Реконструкция с заменой покрытия на асфальтобетон ул. Восточная		2019
4	Асфальтирование ул. Гагарина протяженность 2 км		2019
5	Асфальтирование ул. Говорухина протяженность 1 км		2020
6	Асфальтирование ул. Дружбы протяженность 1 км		2020
7	Асфальтирование ул. Завалищина протяженность 2 км		2020
8	Асфальтирование ул. Западная протяженность 0,05 км		2020
9	Асфальтирование ул. Заречная протяженность 1,48 км		2021
10	Асфальтирование ул. Зеленая протяженность 0,405 км		2021
11	Асфальтирование ул. Кирова протяженность 0,2 км		2021
12	Асфальтирование ул. Кольцевая протяженность 0,608 км		2021
13	Асфальтирование ул. Лейпцигская протяженность 1,033 км		2022
14	Асфальтирование ул. Лесопарковая протяженность 0,2 км		2022
15	Асфальтирование ул. Ленина протяженность 1,47 км		2022
16	Асфальтирование ул. Литвинова протяженность 0,24 км		2022
17	Асфальтирование ул. Луговая протяженность 0,2 км		2023
18	Асфальтирование ул. Магнитогорская протяженность 0,2 км		2023
19	Асфальтирование ул. Мира протяженность 0,925 км		2023
20	Асфальтирование ул. Молодежная протяженность 0,2 км		2023

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
21	Асфальтирование ул. Октябрьская протяженность 0,2 км		2024
22	Асфальтирование ул. Островского протяженность 0,1 км		2024
23	Асфальтирование ул. Победы протяженность 0,1 км		2024
24	Асфальтирование ул. 60 лет Победы протяженность 0,521 км		2024
25	Асфальтирование ул. Пограничная протяженность 0,504 км		2025
26	Асфальтирование ул. Подберезнова протяженность 0,1 км		2025
27	Асфальтирование ул. Пролетарская протяженность 0,2 км		2025
28	Асфальтирование ул. Пугачева протяженность 0,1 км		2025
29	Асфальтирование ул. Степана Разина протяженность 0,1 км		2026
30	Асфальтирование ул. Российская протяженность 0,334 км		2026
31	Асфальтирование ул. Русанова протяженность 0,2 км		2026
32	Асфальтирование ул. Сафронова протяженность 0,2 км		2026
33	Асфальтирование ул. Советская протяженность 0,2 км		2027
34	Асфальтирование ул. Спартака протяженность 2,3 км		2027
35	Асфальтирование ул. Степная протяженность 0,3 км		2027
36	Асфальтирование ул. Строителей протяженность 0,2 км		2027
37	Асфальтирование ул. Тополиная протяженность 0,2 км		2028
38	Асфальтирование ул. Льва Толстого протяженность 0,2 км		2028
39	Асфальтирование ул. Хлебозаводская протяженность 0,2 км		2028
40	Асфальтирование ул. Юбилейная протяженность 0,4 км		2028
41	Асфальтирование Объездная на Нефтебазу протяженность 0,4 км		2029
42	Асфальтирование Объездная на свалку протяженность 0,4 км		2029
43	Асфальтирование От магазина желтенького до Карталинской трассы протяженность 0,4 км		2029
44	Асфальтирование ул. 1-я Набережная протяженность 0,05 км		2029
45	Асфальтирование ул. 2-я Набережная протяженность 0,05 км		2030
46	Асфальтирование ул. Объездная протяженность 0,4 км		2030
47	Асфальтирование ул. Нефтебазы протяженность 0,1 км		2030
48	Асфальтирование ул. Площадь Труда протяженность 0,1 км		2030
49	Асфальтирование пер. Асфальтирование пер. Инженерный протяженность 0,15 км		2031
50	Асфальтирование пер. Интернациональный протяженность 0,15 км		2031
51	Асфальтирование пер. Колхозный протяженность 0,15 км		2031
52	Асфальтирование пер. Комсомольский протяженность 0,15 км		2031
53	Асфальтирование пер. Кооперативный протяженность 0,1 км		2032
54	Асфальтирование пер. Ленинский протяженность 0,1 км		2032
55	Асфальтирование пер. Мостовой протяженность 0,1 км		2032
56	Асфальтирование пер. Мурнаева протяженность 0,1 км		2032
57	Асфальтирование пер. Пионерский протяженность 0,1 км		2033
58	Асфальтирование пер. Солнечный протяженность 0,1 км		2033
59	Асфальтирование пер. Школьный протяженность 0,1 км		2033
60	Асфальтирование пер. Нефтебазовский протяженность 0,1 км		2033
61	Асфальтирование пер. Юсупова протяженность 0,1 км		2033
<b>Кернение и профилирование</b>			
1	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Ермолаева	кернение и профилирование	2019
2	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Есенина		2019
3	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Железнодорожная		2019
4	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. И.Зуева		2019
5	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Козлова		2019
6	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Кочурова		2019
7	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Кузина		2019
8	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Набережная		2020
9	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Новоселов		2020
10	Работы по выполнению кернения и профилирования ул.		2020

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
	Рябиновая		
11	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Савина		2020
12	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Садовая		2020
13	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Светлая		2020
14	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Северная		2020
15	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Ситникова		2021
16	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Уральская		2021
17	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. И.Щербакова		2021
18	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Кундер Я.М.		2021
19	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. им. Якупова Султана		2021
20	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Тупиковая		2021
21	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Сафонова		2021
22	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Больничный		2022
23	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Варненский		2022
24	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. 1-й Дачный		2022
25	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Дачный		2022
26	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Дорожный		2022
27	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Короткий		2022
28	Работы по выполнению кернения и профилирования переулок № 1		2022
29	Работы по выполнению кернения и профилирования переулок № 2		2023
30	Работы по выполнению кернения и профилирования переулок № 3		2023
31	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Степной		2023
32	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Фермерский		2023
33	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Чапаева		2023
34	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Элеваторный		2023
35	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Южный 1		2023
36	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Южный 2		2023
	<b>Ремонт автодорог</b>		
1	Реконструкция (Капитальный ремонт) ул.Кольцевая	ремонт дороги	2019-2026
2	Реконструкция (Капитальный ремонт) пер. Фермерский	ремонт дороги	2019-2026
3	Реконструкция (Капитальный ремонт) ул.Победы	ремонт дороги	2019-2026
4	Реконструкция (Капитальный ремонт) пер. Южный	ремонт дороги	2019-2026
5	Реконструкция (Капитальный ремонт) Переулок №3	ремонт дороги	2019-2026
6	Реконструкция (Капитальный ремонт) ул.Береговая	ремонт дороги	2019-2026
7	Реконструкция (Капитальный ремонт) Ул.Лейпцигская	ремонт дороги	2019-2026
8	Реконструкция (Капитальный ремонт) Пер.Солнечный	ремонт дороги	2019-2026
9	Реконструкция (Капитальный ремонт) Ул.Ленина	ремонт дороги	2019-2026
10	Реконструкция (Капитальный ремонт) Переулок №2 (от ул.Степана Разина до ул.Пугачева)	ремонт дороги	2019-2026

№ п/п	Наименование	Вид работ	Реализация
11	Реконструкция (Капитальный ремонт) Ул.Садовая	ремонт дороги	2019-2026
12	Реконструкция (Капитальный ремонт) Ул.Новоселова	ремонт дороги	2019-2026
13	Реконструкция (Капитальный ремонт) Переулок №1 (от ул.Железнодорожной до ул.Молодежной	ремонт дороги	2019-2026
14	Строительство новых улиц в запланированных новых кварталах	строительство	2024-2033

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

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

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

На основании результатов проведенного в рамках разработки настоящей КСОДД анализа параметров и условий дорожного движения, а также причин и условий возникновения ДТП на УДС с. Варна, предлагается установка стационарных камер фото- и видеофиксации нарушения ПДД. Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД выбирается в зависимости с особенностями градостроительной компоновки.

Оборудование должно обеспечивать автоматическую фиксацию следующих нарушений ПДД:

- превышение скорости;
- выезд на встречную полосу движения;
- выезд на тротуар;
- выполнение поворота из второго ряда;
- не включенный ближний свет фар или дневные ходовые огни;
- непредоставление преимущества пешеходам на пешеходных переход.

Основным аргументом размещения камер фиксации нарушений в выбранных точках явилась необходимость мотивировать водителей транспортных средств на соблюдение скоростного режима, что однозначно положительно скажется на безопасности дорожного движения в данном районе.

При контроле за дорожным движением могут использоваться: стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях; мобильные средства

автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

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

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

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

В связи с тем, что эвакуация в с. Варна осуществляется достаточно редко, необходимость в организации специализированной стоянки отсутствует. Но в связи с тем, что такие стоянки расположены достаточно далеко от Варненского сельского поселения, то возникает необходимость в обустройстве специализированной стоянки для задержанных транспортных средств, которая должна быть оборудована в соответствии с нормативными требованиями.

## **5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ**

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

Периоды реализации:

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

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

## **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
	<b>Реконструкция дороги с изменением покрытия на асфальт:</b>				
1	Реконструкция с заменой покрытия на асфальтобетон ул. Береговая	2019	6896	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
2	Реконструкция с заменой покрытия на асфальтобетон ул. Варненникова	2019	2344		
3	Реконструкция с заменой покрытия на асфальтобетон ул. Восточная	2019	10000		
4	Асфальтирование ул. Гагарина протяженность 2 км	2019	16000		
5	Асфальтирование ул. Говорухина протяженность 1 км	2020	8000		
6	Асфальтирование ул. Дружбы протяженность 1 км	2020	8000		
7	Асфальтирование ул. Завалищина протяженность 2 км	2020	16000		
8	Асфальтирование ул. Западная протяженность 0,05 км	2020	400		
9	Асфальтирование ул. Заречная протяженность 1,48 км	2021	8000		
10	Асфальтирование ул. Зеленая протяженность 0,405 км	2021	384000		
11	Асфальтирование ул. Кирова протяженность 0,2 км	2021	3240		
12	Асфальтирование ул. Кольцевая протяженность 0,608 км	2021	1600		
13	Асфальтирование ул. Лейпцигская протяженность 1,033 км	2022	16000		
14	Асфальтирование ул. Лесопарковая протяженность 0,2 км	2022	8000		
15	Асфальтирование ул. Ленина протяженность 1,47 км	2022	11760		
16	Асфальтирование ул. Литвинова протяженность 0,24 км	2022	1920		
17	Асфальтирование ул. Луговая протяженность 0,2 км	2023	1600		
18	Асфальтирование ул. Магнитогорская протяженность 0,2 км	2023	1600		
19	Асфальтирование ул. Мира протяженность 0,925 км	2023	7400		
20	Асфальтирование ул. Молодежная протяженность 0,2 км	2023	1600		
21	Асфальтирование ул. Октябрьская протяженность 0,2 км	2024	1600		
22	Асфальтирование ул. Островского протяженность 0,1 км	2024	800		
23	Асфальтирование ул. Победы протяженность 0,1 км	2024	800		
24	Асфальтирование ул. 60 лет Победы протяженность 0,521 км	2024	4168		
25	Асфальтирование ул. Пограничная протяженность 0,504 км	2025	4032		
26	Асфальтирование ул. Подберезнова протяженность 0,1 км	2025	800		
27	Асфальтирование ул. Пролетарская протяженность 0,2 км	2025	1600		
28	Асфальтирование ул. Пугачева протяженность 0,1 км	2025	800		

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
29	Асфальтирование ул. Степана Разина протяженность 0,1 км	2026	800		
30	Асфальтирование ул. Российская протяженность 0,334 км	2026	2672		
31	Асфальтирование ул. Русанова протяженность 0,2 км	2026	1600		
32	Асфальтирование ул. Сафронова протяженность 0,2 км	2026	1600		
33	Асфальтирование ул. Советская протяженность 0,2 км	2027	1600		
34	Асфальтирование ул. Спартака протяженность 2,3 км	2027	18400		
35	Асфальтирование ул. Степная протяженность 0,3 км	2027	2400		
36	Асфальтирование ул. Строителей протяженность 0,2 км	2027	1600		
37	Асфальтирование ул. Тополиная протяженность 0,2 км	2028	1600		
38	Асфальтирование ул. Льва Толстого протяженность 0,2 км	2028	1600		
39	Асфальтирование ул. Хлебозаводская протяженность 0,2 км	2028	1600		
40	Асфальтирование ул. Юбилейная протяженность 0,4 км	2028	3200		
41	Асфальтирование Обьездная на Нефтебазу протяженность 0,4 км	2029	3200		
42	Асфальтирование Обьездная на свалку протяженность 0,4 км	2029	3200		
43	Асфальтирование От магазина желтенького до Карталинской трассы протяженность 0,4 км	2029	3200		
44	Асфальтирование ул. 1-я Набережная протяженность 0,05 км	2029	400		
45	Асфальтирование ул. 2-я Набережная протяженность 0,05 км	2030	400		
46	Асфальтирование ул. Обьездная протяженность 0,4 км	2030	3200		
47	Асфальтирование ул. Нефтебазы протяженность 0,1 км	2030	800		
48	Асфальтирование ул. Площадь Труда протяженность 0,1 км	2030	800		
49	Асфальтирование пер. Асфальтирование пер. Инженерный протяженность 0,15 км	2031	1200		
50	Асфальтирование пер. Интернациональный протяженность 0,15 км	2031	1200		
51	Асфальтирование пер. Колхозный протяженность 0,15 км	2031	1200		
52	Асфальтирование пер. Комсомольский протяженность 0,15 км	2031	1200		
53	Асфальтирование пер. Кооперативный протяженность 0,1 км	2032	800		
54	Асфальтирование пер. Ленинский протяженность 0,1 км	2032	800		
55	Асфальтирование пер. Мостовой протяженность 0,1 км	2032	800		
56	Асфальтирование пер. Мурнаева протяженность 0,1 км	2032	800		
57	Асфальтирование пер. Пионерский протяженность 0,1 км	2033	800		

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
58	Асфальтирование пер. Солнечный протяженность 0,1 км	2033	800		
59	Асфальтирование пер. Школьный протяженность 0,1 км	2033	800		
60	Асфальтирование пер. Нефтебазовский протяженность 0,1 км	2033	800		
61	Асфальтирование пер. Юсупова протяженность 0,1 км	2033	800		
	<b>Ремонт автодорог</b>				
62	Реконструкция (Капитальный ремонт) ул.Кольцевая	2019-2026	8521,384	Муниципальный бюджет	Улучшения качества УДС, увеличение пропускной способности
63	Реконструкция (Капитальный ремонт) пер. Фермерский	2019-2026	4767,683		
64	Реконструкция (Капитальный ремонт) ул.Победы	2019-2026	890,116		
65	Реконструкция (Капитальный ремонт) пер. Южный	2019-2026	890,116		
66	Реконструкция (Капитальный ремонт) Переулок №3	2019-2026	3351,252		
67	Реконструкция (Капитальный ремонт) ул.Береговая	2019-2026	1898,777		
68	Реконструкция (Капитальный ремонт) Ул.Лейпцигская	2019-2026	1677,127		
69	Реконструкция (Капитальный ремонт) Пер.Солнечный	2019-2026	1567,012		
70	Реконструкция (Капитальный ремонт) Ул.Ленина	2019-2026	310,531		
71	Реконструкция (Капитальный ремонт) Переулок №2 (от ул.Степана Разина до ул.Пугачева)	2019-2026	10172,938		
72	Реконструкция (Капитальный ремонт) Ул.Садовая	2019-2026	2254,992		
73	Реконструкция (Капитальный ремонт) Ул.Новоселова	2019-2026	1780,103		
74	Реконструкция (Капитальный ремонт) Переулок №1 (от ул. Железнодорожной до ул.Молодежной)	2019-2026	8521,384		
<b>Кернение и профилирование</b>					
75	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Ермолаева	2019	60	Муниципальный бюджет	Улучшение качества дороги, увеличение пропускной способности
76	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Есенина	2019	78,8		
77	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Железнодорожная	2019	136,8		
78	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. И.Зуева	2019	40		
79	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Козлова	2019	10,8		
80	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Кочурова	2019	15		
81	Работы по выполнению кернения и профилирования ул.	2019	111,2		

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
	Кузина				
82	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Набережная	2020	24,2		
83	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Новоселов	2020	76		
84	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Рябиновая	2020	50,4		
85	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Савина	2020	30		
86	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Садовая	2020	182		
87	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Светлая	2020	40,5		
88	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Северная	2020	90		
89	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Ситникова	2021	36,4		
90	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Уральская	2021	56		
91	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. И.Щербакова	2021	23		
92	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Кундер Я.М.	2021	31,2		
93	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. им.Якупова Султана	2021	15,5		
94	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Тупиковая	2021	132,5		
95	Работы по выполнению кернения и профилирования ул. Сафонова	2021	30		
96	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Больничный	2022	41		
97	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Варненский	2022	80		
98	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. 1-й Дачный	2022	28		
99	Работы по выполнению кернения и профилирования пер.	2022	63,7		

№ п/п	Наименование мероприятия	Годы реализации	Объем финансирования, тыс. руб.	Источники финансирования	Непосредственный результат реализации мероприятия
	Дачный				
100	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Дорожный	2022	32,5		
101	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Короткий	2022	17		
102	Работы по выполнению кернения и профилирования переулок № 1	2022	28,7		
103	Работы по выполнению кернения и профилирования переулок № 2	2023	27		
104	Работы по выполнению кернения и профилирования переулок № 3	2023	62,5		
105	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Степной	2023	45,5		
106	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Фермерский	2023	142,4		
107	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Чапаева	2023	49		
108	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Элеваторный	2023	17,5		
109	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Южный 1	2023	47		
110	Работы по выполнению кернения и профилирования пер. Южный 2	2023	40,1		
111	Строительство новых улиц, соответствующих требованиям действующих нормативов в запланированных к застройке новых кварталов	2024-2033	500000	Муниципальный бюджет	Улучшение связности дорог
112	Строительство и реконструкция тротуаров и пешеходных дорожек	2019-2033	100000	Муниципальный бюджет	создание комфортных условий для пешеходного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
113	Организация освещения на дорогах и остановках, протяженностью 26643 м	2019-2033	50000	Муниципальный бюджет	создание комфортных условий для всех участников дорожного движения и снижения вероятности возникновения ДТП
114	обустройство и ремонт (обслуживание) существующих остановочных пунктов	2019-2033	400	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание комфортных условий для граждан

<b>№ п/п</b>	<b>Наименование мероприятия</b>	<b>Годы реализации</b>	<b>Объем финансирования, тыс. руб.</b>	<b>Источники финансирования</b>	<b>Непосредственный результат реализации мероприятия</b>
115	установка новых остановочных пунктов после застройки новых кварталов, согласно генплана, на новообразованных улицах с. Варна	2024-2033	300	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание комфортных условий для граждан
116	Установка средств принудительного снижения скорости (искусственные неровности)	2023-2033	5000	Муниципальный бюджет	Управление транспортным потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
117	Капитальный ремонт (восстановление бордюрного камня, асфальтового покрытия) парковочного пространства в с. Варна, по мере необходимости	2019-2033	40000	Муниципальный бюджет, внебюджетные источники	создание парковочных мест, увеличение пропускной способности улиц
118	Запланированы замена и установка дорожных знаков, общее количество 1364 ед, а также, после застройки новых кварталов и формировании новых улиц возникнет необходимость в дополнительной установке дорожных знаков и информационных табличек	2019-2033	8000	Муниципальный бюджет	Управление транспортным потоком, снижения вероятности возникновения ДТП
119	Обслуживание и ремонт пешеходных ограждений, пешеходных переходов	2019-2033	7500	Муниципальный бюджет	снижения вероятности возникновения ДТП

## **7. 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 Варненского сельского поселения:

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 Варненского сельского поселения, повышения уровня безопасности движения, доступности и качества оказываемых услуг транспортного комплекса для населения.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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

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

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

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