

Утверждено:
Постановлением администрации
муниципального образования
Ивановского сельсовета
Кочубеевского района
Ставропольского края
от 21 октября 2019 № 203

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
ИВАНОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА
КОЧУБЕЕВСКОГО РАЙОНА СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ
НА ПЕРИОД С 2019 ПО 2032 ГОДЫ
ТОМ 2
РАЗРАБОТКА ПРОГРАММ МЕРОПРИЯТИЙ**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1. Подготовка принципиальных предложений и решений по основным мероприятиям ОДД	5
2. Проведение укрупненной оценки предлагаемых вариантов проектирования	7
3. Мероприятия по ОДД	9
3.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территории	9
3.2. Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству	9
3.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог	9
3.4. Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	10
3.5 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	10
3.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	12
3.7. Применение реверсивного движения	13
3.8. Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения	13
3.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков	14
3.10. 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	14
3.11. Ограничению доступа транспортных средств на определенные территории	14
3.12. Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	15
3.13. Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений)	20
3.14. Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	25
3.15. Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	25
3.16. Режим работы светофорного регулирования	25
3.17 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями	26

3.18. Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования	26
3.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	32
3.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	33
3.21. Организация велосипедного движения	35
3.22. Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	40
3.23. Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	41
3.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств	42
4. Формирование программы мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, очередности разработки ПОДД на отдельных территориях, а также оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения	43
5. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД на территории Ивановского сельсовета Кочубеевского района	53
Заключение	55

ВВЕДЕНИЕ

Повышение эффективности работы транспорта и максимальное удовлетворение потребностей населения в перевозках достигается при рациональной организации дорожного движения. Рациональное функционирование организации дорожного движения способствует сокращению времени доставки пассажиров и грузов, повышению уровня безопасности дорожного движения и снижению негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду.

В последние годы наблюдается лавинообразный рост уровня автомобилизации населения, при этом дорожная сеть развивается гораздо более скромными темпами.

Низкие темпы развития дорожной сети обусловлены недостаточностью финансирования, поскольку проекты в данной сфере являются чрезвычайно капиталоемкими. Поэтому оптимизация схем организации дорожного движения становится одним из основных способов решения транспортных проблем.

Комплексная схема организации дорожного движения – программа взаимоувязанных мероприятий, направленных на снижение аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

- разработка мероприятий по развитию дорожной сети муниципального образования и организации движения легкового и грузового транспорта;
- разработка мероприятий по совершенствованию условий велосипедного и пешеходного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования;
- разработка мероприятий по оптимизации парковочного пространства на территории муниципального образования;
- разработка взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования с укрупненным расчетом стоимости.

Успешная реализация проекта позволит решить транспортные проблемы муниципального образования Ивановского сельсовета путем оптимизации схемы организации дорожного движения.

1. ПОДГОТОВКА ПРИНЦИПИАЛЬНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ И РЕШЕНИЙ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОДД

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

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 муниципальных образований. В этом плане важными моментами являются:

- разделение общей транспортной потребности по видам транспорта;
- оптимизация транспортной и пешеходной связанности территорий сельского поселения.

Большое внимание в Ивановском сельсовете стоит уделить велосипедному транспорту. Внедрение велосипедного транспорта в муниципальном образовании на долгосрочную перспективу послужит положительным фактором для:

- компенсации уровня автомобилизации, и повышения нагрузки на улично-дорожную сеть;
- снижения экологической нагрузки;
- повышение уровня и качества жизни людей.

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 01.01.2019 г. численность населения Ивановского сельсовета составила 11 200 жителей.

При определении проектной численности населения сельского поселения следует принять во внимание:

- анализ динамики численности населения Ивановского сельсовета за последние годы;
- материалы схемы территориального планирования.

Демографический прогноз, рассчитанный с учётом динамики изменения численности населения муниципального образования за предшествующий

период, показывает относительную стабилизацию численности населения (с возможностью увеличения).

Изменение численности населения будет зависеть от успешной политики занятости населения, в частности, создания новых рабочих мест, обусловленного развитием различных направлений хозяйственной деятельности, потенциал для которых имеется.

Следует учитывать складывающиеся агломерационные процессы вблизи Ивановского сельсовета, в том числе регулярные связи по трудовым и культурно бытовым целям и учитывать при разработке концепции развития планировочной структуры поселения, его роль как центра системы расселения.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования Ивановского сельсовета, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития поселения, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый Приказом № 43 Минтранса РФ 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 муниципального образования.

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

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

Развитие альтернативных видов транспорта предполагается за счет создания велотранспортной инфраструктуры по центральной улице поселения.

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

2. ПРОВЕДЕНИЕ УКРУПНЕННОЙ ОЦЕНКИ ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

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

По результатам укрупнённой оценки рассматривается вариант изменения транспортной инфраструктуры - базовый (реалистичный) и оптимистичный.

Согласно генеральному плану к 2032 году население сельского поселения составит 13600 человек.

В связи с тем, что уровень автомобилизации высок, можно прогнозировать сохранение баланса использования индивидуального и общественного транспорта в перспективе до 2032 года.

Рост интенсивности движения на УДС Ивановского сельсовета будет обусловлен ростом численности населения. При данных условиях к 2032 году рост интенсивности движения транспортных потоков на УДС муниципального образования составит 20%.

Анализ документального и натурного исследования территории, проведенных в рамках выполнения предыдущих этапов проекта, позволяет сделать следующие выводы:

Базовый (реалистичный) вариант стратегии развития не рассчитан на значительное и форсированное изменение социально-экономической базы муниципального образования, которое должно сопровождаться синхронным развитием транспортной инфраструктуры. Базовый сценарий включает мероприятия, направленные на обеспечение сохранности автомобильных дорог, долговечности и надежности конструкций и сооружений, повышение безопасности дорожного движения для водителей и пассажиров транспортных средств, а также велосипедистов и пешеходов, экологической безопасности объектов, на эффективность обслуживания участников движения, оптимизацию расходования средств, выделяемых на нужды дорожного хозяйства.

Мероприятия по безопасности дорожного движения предусматривают выполнение горизонтальной разметки, установку барьерных ограждений, установку новых знаков и замену устаревших дорожных знаков, организацию безопасного передвижения пешеходов, а также выполнение подрядных работ по ликвидации очагов дорожно-транспортных происшествий.

При оценке вариантов дальнейшего проектирования КСОДД немаловажную роль играет финансовый аспект реализации мероприятий по организации и безопасности дорожного движения на территории поселения.

Базовый вариант исходит из позиций оценки сложившейся в последние годы динамики социально-экономического и пространственного развития и ограниченности ресурсов.

Как отмечалось, анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД, показывает, что социально-экономическое развитие муниципального образования в наибольшей степени соответствует критериям базового варианта. Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации, не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного климата. Таким образом, базовый (реалистичный) вариант развития Ивановского сельсовета является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки проекта КСОДД.

Но, в случае значительных изменений в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, т.е. в случае изменения дорожно-транспортной ситуации Приказом № 43 Минтранса РФ предусматривается корректировка КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет.

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2032 года.

3. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД

3.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территории

По данным натурных исследований не выявлена низкая связанность между улицами Ивановского сельсовета. Для повышения транспортной связанности нет необходимости в строительстве новых дорог.

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

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

Основными улицами Ивановского сельсовета, по которым наблюдается наиболее интенсивное движение транспортных потоков, являются:

- ул. Революционная;
- ул. Калинина;
- ул. Чапаева;
- ул. Шоссейная.

Все улицы обеспечивают подъезды к жилым застройкам и транспортные связи на территории жилых районов.

Согласно действующим нормативам, расчетная интенсивность и скорость движения на автомобильных дорогах общего пользования Ивановского сельсовета в текущем периоде соответствуют установленным категориям. Анализ социально-экономического развития, проведенный на первом этапе данной КСОДД, показывает увеличение численности населения на прогнозный период и отсутствие перспектив строительства крупных предприятий в районе, что не приведет к существенному росту интенсивности транспортных потоков на дорожной сети.

3.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

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

В результате распределения транспортных потоков по сети происходит изменение основных характеристик функционирования транспортной сети: интенсивности, скорости и показателей эффективности функционирования транспортной сети. На рисунках 1-2 представлены картограммы расчётной интенсивности движения с классификацией по уровню загрузки в утренний час пик на текущую дату, а также на прогнозный период.

Анализ данных, позволяет сделать вывод о том, что имеющаяся пропускная способность улиц и дорог Ивановского сельсовета далека от исчерпания, а планируемые в расчётные сроки мероприятия по ремонту дорожных объектов позволят избежать проблем с перегрузкой улично-дорожной сети в будущем.

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

Автоматизированные системы управления дорожным движением - это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. Более распространённое название данной системы управления дорожным движением – это «работа светофора в режиме зелёной волны». АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в городе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки на отдельных светофорных объектах, так и на всей светофорной сети в целом.

В Ивановском сельсовете светофорные объекты располагаются на пересечении двух главных улиц, движение по которым осуществляется в умеренном режиме – это ул. Калинина и ул. Революционная. Улично-дорожная сеть в сельском поселении не загружена, систематическое возникновения заторовых ситуаций не выявлено. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Ивановском сельсовете нет из-за отсутствия ряда светофорных объектов.

3.5. 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

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровне загрузки, интервалах движения, дислокации и состоянии 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.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах и объектах улично-дорожной сети всех форм собственности с целью получения исходных данных для разработки документации по организации

дорожного движения, для оценки соответствия параметров движения транспортных потоков транспортно-эксплуатационным характеристикам автомобильных дорог и УДС, выработки управляющих воздействий по управлению и регулированию дорожного движения, прогнозирования объемов дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде, мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития. Однако, до настоящего времени на федеральном уровне не сформирована единая методология и методические рекомендации в области организации мониторинга дорожного движения.

Для регулирования отношений в указанной сфере, Правительством РФ издан подзаконный нормативный правовой акт - «Правила диагностики и оценки состояния, автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002» (Утвержден распоряжением Минтранса РФ от 03.10.2002 № ИС-840-Р), содержащий руководящие указания при выполнении диагностики, оценке транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог общего пользования и планировании дорожно-ремонтных работ. Правила определяют порядок выполнения работ по диагностике и оценке состояния дорог, раскрывают методологию оценки каждого показателя состояния дороги и формирования банка данных, рассматривают принципы планирования и оценки эффективности дорожно-ремонтных работ по результатам диагностики.

Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах федерального значения, автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, автомобильных дорогах местного значения, объектах улично-дорожной сети, соответственно федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, органом местного самоуправления, собственниками частных автомобильных дорог.

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. В настоящее время существуют и применяются различные способы и методы сбора информации об интенсивности транспортных потоков. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой

для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования.

Информацию об интенсивности транспортных потоков получают с помощью транспортных детекторов. Транспортный детектор или датчик представляет собой техническое средство, которое регистрирует количество автомобилей, проходящих через сечение дороги. Кроме этого, детектор транспорта определяет различные параметры транспортных потоков.

В рамках разработки настоящей КСОДД были проведены натурные обследования по определению интенсивности транспортных потоков. Для выполнения натурного 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.

3.6. Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Правильная организация информирования участников дорожного движения является необходимым условием обеспечения безопасного и эффективного дорожного движения. Более полно и четко представленная информация об условиях и требуемых режимах движения позволяет водителям быстрее принимать решения при выборе маршрута, также позволяет строить оптимальные маршруты движения, что помогает исключить перепробеги и нагрузку на улично- дорожную сеть. Качественная информационная система

позволяет также осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения.

Совершенствование существующей системы информационного обеспечения позволит легче ориентироваться в муниципальном образовании. Система информационного обеспечения в общем должна удовлетворять потребностям жителей и гостей сельского поселения.

Для улучшения информационного обеспечения возможна установка навигационных щитов до объектов социального притяжения (школы, детские сады). Информационные щиты-схемы по движению грузового транспорта, опасных грузов. Знаки маршрутного ориентирования с учетом туристической, исторической и религиозной тематикой. И информирование указателей с наименованием улиц.

3.7. Применение реверсивного движения

В Ивановском сельсовете не выявлено затруднений в движении автомобильного транспорта. Пропускная способность улиц удовлетворяет транспортному спросу населения. Улично-дорожная сеть в сельском поселении не перегружена. Отсутствует маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков из одной части в другую, с неравномерной нагрузкой на стороны центральных улицы в разные периоды суток. Из всего вышеперечисленного можно сделать вывод о том, что необходимости в проведении данного типа мероприятий в Ивановском сельсовете нет.

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

На основании данных, полученных в первом этапе КСОДД была выявлена недостаточная оснащенность остановочных пунктов общественного транспорта.

В Ивановском сельсовете необходима организация остановочного павильона на:

- с. Веселое ул. Победы в районе дома №176.

В Ивановском сельсовете необходима установка знаков 5.16 «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса»:

- с. Веселое ул. Победы в районе дома №176;
- х. Петровский ул. 70 лет Октября в районе дома 38.

В Ивановском сельсовете необходима организация заездного кармана:

- х. Петровский ул. 70 лет Октября в районе дома 38.

Необходимо обустроить остановочный павильон общественного транспорта в соответствии с нормативами:

1. Остановочная площадка и посадочная площадка;
2. Заездной «карман»;

3. Боковая разделительная полоса шириной 0,75м (для дорог I-III категорий);
4. Тротуары и пешеходные дорожки;
5. Пешеходный переход;
6. Автопавильон (1 шт.);
7. Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки 5.16, разметка);
8. Освещение.

3.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Движение транзитного транспорта по территории Ивановского сельсовета осуществляется по автомобильным дорогам: ул. Революционная, ул. Калинина, ул. Чапаева, ул. Шоссейная. Влияние на загрузку дорожной сети Ивановского сельсовета транзитный транспорт оказывает не благоприятный. Но так как эти улицы являются центральными ведущими в другие муниципальные образования, мероприятий в рамках КСОДД не запланировано.

3.10. 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 проезда большегрузного транспорта и транспорта, осуществляющего перевозку опасных и крупногабаритных грузов по территории Ивановского сельсовета и минимизации шумового загрязнения, в т.ч. мест жилой застройки, разработана схема движения большегрузного транспорта.

На улицах и дорогах запрещение движению грузового транспорта отсутствует.

3.11. Ограничению 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.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления Ивановского сельсовета используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение 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 проведения мероприятий.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ параметров дорожного движения на УДС Ивановского сельсовета выявил предпосылки к увеличению количества выбросов загрязняющих веществ от выхлопных газов в атмосферу и уровня шума в центральной части с. Ивановского на ул. Чапаева.

На основании изложенного, в рамках данной КСОДД предлагается дополнительно ограничить доступ транспортных средств на ул. Чапаева, на пересечении с ул. Юбилейная путем установки дорожного знака 3.2 «Движение запрещено».

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.

3.12. 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 сельском поселении.

Особую актуальность данный вопрос имеет 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 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 в Ивановском сельсовете ограничение скоростного режима до 20 км/ч введено в местах скопления детей. В связи с этим в зоне школьных и дошкольных учреждений необходимо дополнительно установка знаков 1.23 «Дети» и средств принудительного снижения скорости. Существующая схема ограничения скоростного режима должна учитывать места притяжения людей – спортивные, развлекательные и учебные объекты.

В рамках разрабатываемой КСОДД предлагается ограничить скорость до 20 км/ч по:

- с. Веселое ул. Школьная в районе школы №9;
- с. Веселое ул. Зеленая в районе школы №9;
- с. Воронежское ул. Мира в районе филиала школы №9;

- с. Воронежское пер. Школьный в районе детского сада №26.

Установка искусственных дорожных неровностей по:

- с. Воронежское ул. Мира в районе филиала школы №9;

- с. Воронежское пер. Школьный в районе детского сада №26;

- с. Воронежское пер. Школьный в районе филиала школы №9;

- с. Веселое ул. Зеленая в районе школы №9.

Рис 3 Ограничение скорости и установка ИДН с. Веселое

Рис 4 Ограничение скорости и установка ИДН с. Воронежское

3.13. 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 ходе проведения работ собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Информация о существующих парковочных мощностях была получена на основании натурных обследований.

На первом этапе данного проекта собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных районах. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть

В соответствии с нормами СП 42.13330.2016 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей. Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 3700 машино-мест.

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами присутствуют, но не везде. Можно выделить лишь несколько парковочных зон, оборудованных в заездных карманах, данного количества почти достаточно при учете существующей нагрузки на УДС сельского поселения. У объектов притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки, которые позволяют удовлетворить существующие потребности жителей сельского поселения.

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.

По результатам натурных обследований выявлено почти достаточное количество машино-мест на территории Ивановского сельсовета. 90 % данного парковочного пространства организовано должным образом и не носит хаотичный характер. Требуется приведение к нормативному состоянию каждого машино-места автомобильных стоянок.

С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения, проектом КСОДД предлагается создание дополнительных парковочных мест по:

- с. Веселое ул. Зеленая в районе Школы №9 - 20 дополнительных машино-мест;
- с. Веселое ул. Победы в районе кладбища - 15 дополнительных машино-мест;
- с. Воронежское пер. Школьный в районе филиала Школы №9 - 10 дополнительных машино-мест;
- с. Воронежское пер. Школьный в районе детского сада №26 - 15 дополнительных машино-мест;
- с. Ивановское ул. Юбилейная в районе больницы - 10 дополнительных машино-мест;
- с. Ивановское ул. Калинина в районе детского сада №25 - 5 дополнительных машино-мест;
- с. Ивановское в районе спортивного комплекса - 20 дополнительных машино-мест;
- с. Ивановское в районе кладбища - 50 дополнительных машино-мест.

В Ивановском сельсовете большая часть занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 1-2 машино-места. Выявлено, что общее количество парковочных машино - мест на территории частных домовладений составляет порядка 3500.

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, что негативно складывается на здоровье жителей. Также необустроенные парковки могут располагаться вблизи детских площадок, что негативно сказывается на безопасности детей, так и самих автомобилей.

В целом по результатам анализа парковочного пространства на территории Ивановского сельсовета, можно сделать вывод о том, что в целом дефицит парковочных мест, оборудованных в соответствии с действующими нормативами, отмечается у объектов притяжения (здравоохранения, образования, культуры, спорта, магазинов и промышленных объектов) и вдоль улично-дорожной сети.

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

- для сокращения заторов на дорогах и повышения качества пространства чрезвычайно важно сокращать уровень ежедневного автомобилепользования;
- платная парковка не будет пользоваться спросом (в том числе многоуровневые паркинги).

В результате исследования парковочного пространства Ивановского сельсовета и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

- недостаток парковок у мест массового скопления людей;
- хаотичная парковка индивидуальных автомобилей, как в центре, так и в спальных районах;
- слабый контроль существующего парковочного пространства;

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;
- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;
- задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;
- борьба с самозахватами парковочных мест во дворах.

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе Ивановского сельсовета.

Инвентаризация парковочной сети и приведение её к текущим реалиям:

- создание парковочной карты (обозначение мест запрета парковок на УДС);
- установка запретов парковки перед/после перекрёстков для увеличения пропускной способности перекрёстков;
- избавление от лишних запретов парковки, а также от самозахватов УДС;
- использование жёлтой разметки для обозначения наиболее важных мест запрета стоянки и остановки;
- искоренение любой парковки на тротуаре и перед пешеходными переходами посредством частых рейдов ГИБДД.

3.14. 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 и селах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения сельского поселения в целом.

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

3.15. 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.

Интенсивность транспортных потоков на пересечениях улиц Ивановского сельсовета не требует введения дополнительного светофорного регулирования.

3.16. Режим работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

На территории Ивановского сельсовета режимы светофорного регулирования настроены должным образом. В связи с этим, в рамках настоящей КСОДД данное мероприятие не запланировано.

При необходимости ввода в эксплуатацию светофорных объектов необходимо будет разработать схему и режим работы. Расчёт режима работы светофорных объектов выполняется в соответствии с ОДМ 218.2.020-2012.

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

В настоящее время организация безопасности дорожного движения является приоритетной задачей. Мероприятия по устранению помех движения и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями позволят повысить безопасность дорожного движения на улично- дорожной сети Ивановского сельсовета. К данному типу мероприятий можно отнести обеспечение видимости на подъездах к пересечениям, замена нерегулируемых пересечений на саморегулируемые кольцевые пересечения, организация переходно-скоростных полос и так далее.

С целью повышения безопасности дорожного движения предлагается реализации следующих мероприятий по устранению помех движению и факторов опасности:

- установка запрещающего знака 3.1 «Въезд запрещен» по ул. Чапаева на пересечении с ул. Пушкина;
- установка запрещающего знака 3.1 «Въезд запрещен» по ул. Чапаева на пересечении с ул. Крестьянская;
- установка светофора Т7 с. Воронежское ул. Мира на пешеходном переходе в районе филиала школы №9 (2 шт.);
- установка светофора Т7 с. Воронежское пер. Школьный на пешеходном переходе в районе детского сада №26 (2 шт.).

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

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

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

В рамках реализации данных мероприятий рекомендуется:

- установка пешеходных ограждений;

- обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением;
- организация регулируемых пешеходных переходов на автомобильных дорогах;
- обустройство новых пешеходных переходов в соответствии с требованиями действующих нормативных документов;
- ликвидация наземных пешеходных переходов, не отвечающих требованиям действующих нормативных документов;
- для обеспечения безопасного перехода регулируемых перекрестков по диагонали, предлагается устраивать диагональные пешеходные переходы.

Установка пешеходных ограждений

Для предотвращения перехода пешеходом проезжей части в неустановленных местах используются ограничивающие пешеходные ограждения.

Ограничивающие пешеходные ограждения перильного типа или сетки применяют:

- на разделительных полосах шириной не менее 1 м между основной проезжей частью и местным проездом;
- напротив остановок общественного транспорта с подземными или надземными пешеходными переходами в пределах длины остановочной площадки, на протяжении не менее 20 м в каждую сторону за ее пределами, при отсутствии на разделительной полосе удерживающих ограждений для автомобилей. Их устанавливают на расстоянии не менее 0,3 м от кромки проезжей части.

Ограждения перильного типа - у наземных пешеходных переходов, расположенных на участках дорог или улиц, проходящих вдоль детских учреждений, с обеих сторон дороги или улицы на протяжении не менее 50 м в каждую сторону от нерегулируемого пешеходного перехода, а также на участках, где интенсивность пешеходного движения превышает 1000 чел./ч на одну полосу тротуара при разрешенной остановке или стоянке ТС и 750 чел./ч - при запрещенной остановке или стоянке.

Устанавливаются ограждения у внешнего края тротуара на расстоянии не менее 0,3 м от лицевой поверхности бортового камня. Допускается установка пешеходных ограждений у остановочных пунктов с наземными пешеходными переходами. При этом ограждения размещают от начала посадочной площадки до ближайшей границы пешеходного перехода. Высота ограждений, ограничивающих перильного типа, должна быть 0,8 - 1,0 м, сеток - 1,2 - 1,5 м.

Ограждения перильного типа высотой 1,0 м. должны иметь две перекладины, расположенные на разной высоте.

Также Проектом организации дорожного движения предусматривается устройство уличного освещения.

Обустройство имеющихся пешеходных переходов современными техническими средствами организации дорожного движения (ТСОДД) и электроосвещением

Для сокращения количества ДТП, произошедших в зоне пешеходного перехода по вине водителей, требуется доведение существующих нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходов до нормативных требований:

- замена существующих дорожных знаков 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и 1.23 «Дети» на знаки, выполненные на щитах со световозвращающей флуоресцентной пленкой желто-зеленого цвета;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 с. Веселое по улице Зеленая на пересечении с ул. Победы;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 с. Воронежское по переулку Школьный в районе детского сада №26;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 с. Ивановское по улице Колхозная на пересечении с ул. Калинина;
- обустройство знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» и нанесение разметки 1.14.1 с. Ивановское по улице Юбилейная на пересечении с ул. Калинина;
- на дорогах и улицах с двухсторонним движением с двумя и более полосами для движения в данном направлении, а также на дорогах с односторонним движением с тремя и более полосами знак 5.19.1 дублируют над проезжей частью;
- в местах концентрации ДТП, в районе расположения детских учебных учреждений и пешеходных переходов с большой интенсивностью пешеходного движения между линиями разметки 1.14.1 необходимо окрашивать покрытие проезжей части краской для дорожной разметки желтого цвета или устраивать желтое покрытие противоскольжения.

Наряду с нормативным оборудованием пешеходных переходов ТСОДД, целесообразно предусмотреть реализацию мероприятий по повышению видимости пешеходных переходов за счет применения современных технических средств:

- дорожных знаков с внутренним освещением;

- дублирования дорожных знаков «Пешеходный переход» над проезжей частью с встроенными светодиодными светильниками уличного освещения;
- комплекса светодиодной индикации «Пешеходный переход»;
- дублирование линий дорожной разметки световозвращателями дорожными;
- распространение световозвращающих элементов (фликеров) среди жителей;
- изготовление и распространение световозвращающих элементов (брелоков, наклеек и т.п.) в среде дошкольников и учащихся младших классов.

Также необходимо проводить образовательные мероприятия в школах и детских садах, направленные на повышение культуры поведения на дороге и изучение правил дорожного движения:

- создание серии видеофильмов по безопасному поведению на дорогах и улицах для внеклассной работы с учащимися общеобразовательных учреждений и воспитанниками учреждений дополнительного образования;
 - разработка и тиражирование научно-методических материалов, образовательных программ, печатных и электронных учебных пособий по безопасному поведению на дорогах и улицах;
- создание видео- и телевизионной информационно-пропагандистской продукции, организация тематической (социальной) наружной рекламы (баннеры, перетяжки), а также размещение материалов в средствах массовой информации, общественном транспорте, кинотеатрах и т.д.

Таблица 2 - Мероприятия по организации движения пешеходов

№	Улица	Мероприятие	Протяженность	Ширина
<i>с. Ивановское</i>				
1	ул. Советская	строительство	570	1,5
2	ул. Колхозная	строительство	730	1,5
<i>с. Воронежское</i>				
3	ул. Мира	строительство	2170	1,5
4	пер. Школьный	строительство	260	1,5
<i>х. Петровский</i>				
5	ул. 70 лет Октября	строительство	1530	1,5

рис 8

рис 9

3.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

Мероприятия по обеспечению доступности объектов для маломобильных групп населения должны выполняться на основании требований:

ГОСТ Р 52875-2007 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования - Принят и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 27 декабря 2007 года № 553-ст.

СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Утвержден Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 14.11.2016.

ОДМ 218.2.007-2011 Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства - Издан на основании Распоряжения Федерального дорожного агентства от 05.06.2013 г. №758-р.

Для инвалидов с дефектами зрения, в том числе полностью слепых, предусматривается укладка специальных тактильных плит в местах пешеходных переходов через проезжую часть улиц и при пересечении внутриквартальных съездов, на пути следования по тротуарам, перед препятствиями (стойками, опорами, рекламными конструкциями, деревьями и др.), а также на посадочных площадках остановочных пунктов.

На основании СП 59.13330.2016 ширина пешеходного пути с учетом встречного движения инвалидов на креслах-колясках должна быть не менее 2,0 м. В условиях сложившейся застройки в затесненных местах допускается в пределах прямой видимости снижать ширину пешеходного пути движения до 1,2 м. Высоту бортовых камней (бордюров) по краям пешеходных путей на участке вдоль газонов и озелененных площадок следует принимать не менее 0,05 м. Перепад высот бортовых камней вдоль эксплуатируемых газонов и озелененных площадок, примыкающих к путям пешеходного движения, не должен превышать 0,025 м.

В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5%) или обустривают съездами. При устройстве съездов их продольный уклон должен быть не более 1:20 (5%), около здания - не более 1:12 (8%), а в местах, характеризующихся стесненными условиями, - не более 1:10 на протяжении не более 1,0 м. Перепад высот между нижней гранью съезда и проезжей частью не должен превышать 0,015 м.

Мероприятия по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения:

- обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007 по ул. Чапаева;
- обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007 по ул. Калинина;
- обустройство тротуаров и пешеходных дорожек тактильной плиткой согласно ГОСТ Р 51671-2000 и ГОСТ Р 52875-2007 по ул. Юбилейная.

3.20. 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, 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.

Мероприятия по обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям включают в себя:

- создание Плана-схемы микрорайона образовательной организации;
- разработка и утверждение Паспорта дорожной безопасности образовательного учреждения.

План-схема микрорайона образовательной организации представляет собой уменьшенную модель микрорайона образовательной организации с указанием улиц, их пересечений, средств организации дорожного движения, участков, представляющих наибольшую опасность и рекомендуемых пешеходных маршрутов.

План-схема микрорайона образовательной организации оформляется отдельным стендом и располагается на видном, легкодоступном месте в вестибюле образовательной организации.

Район расположения образовательной организации определяется группой жилых домов, зданий и улично-дорожной сетью с учетом остановок общественного транспорта, центром которого является непосредственно образовательная организация.

Территория, указанная на схеме, должна включать:

- образовательную организацию;
- стадион вне территории образовательной организации, на котором могут проводиться занятия по физической культуре (при наличии);
- парк, в котором могут проводиться занятия с детьми на открытом воздухе (при наличии);
- проезжую часть и тротуары.

На схеме должны быть обозначены:

- расположение жилых домов, зданий и сооружений;
- сеть автомобильных дорог; - пути движения транспортных средств;
- пути движения детей (обучающихся, воспитанников) в образовательные организации и обратно;
- опасные участки (места несанкционированных переходов на подходах к образовательной организации, места имевших место случаев дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пешеходов и детей-велосипедистов);
- наземные (регулируемые и нерегулируемые) и подземные (надземные) пешеходные переходы;
- названия улиц и нумерация домов.

Схема необходима для общего представления о районе расположения образовательной организации. На схеме обозначены наиболее частые пути движения детей от дома (от отдаленных остановок маршрутных транспортных средств) к образовательной организации и обратно.

При исследовании маршрутов движения детей необходимо уделить особое внимание опасным зонам, где дети (обучающиеся, воспитанники) пересекают проезжие части дорог не по пешеходному переходу.

Проведенный в рамках разработки настоящей КСОДД анализ официальных документарных данных из общедоступных достоверных источников выявил отсутствие нормативных правовых актов органов местного самоуправления Ивановского сельсовета, Ставропольского края, органов государственной власти субъекта Федерации, касающихся организации разработки и утверждения Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций Ивановского сельсовета. Также отсутствует информация о наличии таких Паспортов в образовательных организациях муниципального образования.

Исходя из изложенного, в целях обеспечения маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям, предлагается администрации Ивановского сельсовета при наличии соответствующих полномочий организовать разработку и утверждение Паспортов дорожной безопасности образовательных организаций Ивановского сельсовета.

На территории сельского поселения расположены 3 школы и 4 детских сада. Численность учащихся составляет 1090 детей и 325 детей, посещающих детские сады.

Таблица 3 - Наименование образовательных учреждений Ивановского сельсовета

Наименование объекта	Адрес
Объекты образования	
МОУ Средняя Школа № 15	ул. Калинина, 117, село Ивановское
МОУ СОШ № 9 с. Воронежское филиал	Школьный пер., 9А, село Воронежское
МКОУ СОШ №9	Зелёная ул., 15, село Весёлое
Объекты дошкольного образования	
Детский сад № 25 Колокольчик	ул. Калинина, 144А/1, село Ивановское
Детский сад № 8 Солнышко	ул. Чапаева, 171Б, село Ивановское
Детский сад № 26 Алёнушка	Школьный пер., 4, село Воронежское
Детский сад № 27	Школьная ул., 63А, село Весёлое

3.21. Организация велосипедного движения

Потребности велосипедистов следует учитывать на всех участках улично-дорожной сети (УДС), а также при планировании новых разработок, где могут быть возможности создания маршрутов в обход, существующих «узких мест». Также важно, чтобы велосипедистам были доступны удобные парковочные места вблизи объектов притяжения. Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования

велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года. К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

- велосипедные дорожки;
- места временного хранения велотранспорта (велопарковки).

Предлагается создание велопешеходных дорожек для использования в качестве альтернативы автомобильному транспорту при поездках на работу, к местам массового отдыха и развлечений. Для решения этих задач предлагается создание общего пространства для использования велосипедистами и пешеходами. Согласно СП 42.13330.2016 - "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений", проектирование велосипедных дорожек следует осуществлять в соответствии с характеристиками, приведенными ниже в таблицах 4-5.

Таблица 4

Категория дорог и улиц	Основное назначение дорог и улиц
Велосипедные дорожки: - в составе поперечного профиля УДС	Специально выделенная полоса, предназначенная для движения велосипедного транспорта. Может устраиваться на магистральных улицах общегородского значения 2-го и 3-го классов районного значения и жилых улицах
- на рекреационных территориях, в жилых зонах и т.п.	Специально выделенная полоса для проезда на велосипедах

Таблица 5

Категория дорог и улиц	Расчетная скорость движения, км/час	Ширина полосы движения, м	Число полос движения (суммарно в двух направлениях)	Наименьший радиус кривых в плане, м	Наибольший продолжный уклон, %
Велосипедные дорожки: - в составе поперечного профиля УДС	-	1,50* 1,00*	1-2 2	25	70
- на рекреационных территориях, в жилых	20	1,50* 1,00*	1-2 2	25	70

зонах и т.п.					
--------------	--	--	--	--	--

Рекомендуемые характеристики велосипедных дорожек:

- ширина совмещенной велопешеходной дорожки от 2,5 до 4 м (допускается 2 м в стесненных условиях), при существующей или планируемой интенсивности движения не более 30 вел/час и 50 пеш/час;
- для дорожек с высокой интенсивностью движения, ширина односторонней дорожки от 1,5 до 2 м (минимум 1,2 м), двусторонней от 2,5 до 4 м (минимум 2 м, допускается 1,5 м при интенсивностях до 60 вел/час);
- для дорожек в одном уровне с проезжей частью требуется барьерное ограждение на опасных участках дорог (из условий величины поперечных радиусов, видимости, интенсивности и скоростного режима ТП);
- ширина обочины в случае наличия барьерного ограждения 0,5 м; - покрытие велосипедных дорожек устраивают из цементобетона, асфальтобетона и каменных материалов, обработанных органическими вяжущими (возможно применение крупной бетонной плитки).

При малой интенсивности велосипедного движения покрытие выполняется из местных водоустойчивых материалов, например, каменных материалов низкой прочности, крупной гранитной высебки и др. В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004:

- обособленная велодорожка оборудуется дорожными знаками 4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса» и 4.4.2 «Конец велосипедной дорожки или полосы»;
- велопешеходная дорожка с разделением потоков оборудуется дорожными знаками 4.5.4, 4.5.5 «Пешеходная и велосипедная дорожка с разделением движения» и 4.5.6, 4.5.7 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с разделением движения»;
- совмещенная велопешеходная дорожка оборудуется дорожными знаками 4.5.2 «Пешеходная и велосипедная дорожка с совмещенным движением» и 4.5.4 «Конец пешеходной и велосипедной дорожки с совмещенным движением»;
- пешеходная дорожка оборудуется дорожным знаком 4.5.1 «Пешеходная дорожка». Предлагается организовать велопарковки, расположенные у мест массового отдыха и развлечений, у мест работы, возле магазинов и торговых центров, у автовокзала.

Таблица 6 - Мероприятия по организации велополос и велосипедных дорожек

№	Улица	Тип	Протяженность, км	Ширина велодорожки, м
1	ул. Мостовая	Велодорожка	0,175	1,5

2	ул. Чапаева	Велодорожка	0,580	1,5
---	-------------	-------------	-------	-----

Таблица 7 – Мероприятия по устройству велопарковок в Ивановском сельсовете

№	Адрес устройства объектов
1	ул. Чапаева МБУ ДО Детская музыкальная школа

В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству. При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть строительство велотранспортной инфраструктуры для создания более разветвленной сети велодорожек.

рис 10

3.22. 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.

Решение о целесообразности и необходимости включения данного мероприятия в перечень мероприятий по организации дорожного движения в Ивановском сельсовете принимается на основании выводов анализа характеристики сложившейся ситуации по ОДД на территории сельского поселения.

На первом этапе разработки настоящей КСОДД был проведен многокомпонентный анализ условий и параметров дорожного движения на УДС муниципального образования, основой которого явились документарные и натурные обследования транспортной обстановки.

Результаты анализа показали, что транспортная сеть Ивановского сельсовета функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено. К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда улиц Ивановского сельсовета. Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень мероприятий в рамках данной КСОДД.

Параметры развития улично-дорожной сети установлены проектом Генерального плана Ивановского сельсовета. Строительство новых дорог обуславливается освоением новых территорий в рамках развития жилищного строительства, и служит целям удовлетворения потребностей жителей Ивановского сельсовета в качественных и доступных транспортных услугах.

В Ивановском сельсовете ежегодно планируются локально - реконструкционные мероприятия:

- Капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог местного значения и искусственных сооружений на них, включая проектно-изыскательные работы.

3.23. 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 исходным данным 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 Ивановского сельсовета.

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 фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, постановление об административном правонарушении выносится без участия лица, совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ.

Большая часть автомобилей Ивановского сельсовета движется по ул. Революционная, ул. Калинина, ул. Шоссейная и ул. Чапаева. Данные улицы имеют свою принадлежность к дорогам федерального или краевого значения. В связи с этим мероприятий не запланировано.

Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД обусловлен в особенностях градостроительной компоновки. 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 сельском поселении.

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

3.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В связи с тем, что эвакуация в Ивановском сельсовете осуществляется сравнительно редко, необходимость в организации дополнительной специализированной стоянки отсутствует. Существующая стоянка должна быть оборудована в соответствии с нормативными требованиями.

4. ФОРМИРОВАНИЕ ПРОГРАММЫ МЕРОПРИЯТИЙ КСОДД С УКАЗАНИЕМ ОЧЕРЕДНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ, ОЧЕРЕДНОСТИ РАЗРАБОТКИ ПОДД НА ОТДЕЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ, А ТАКЖЕ ОЦЕНКИ ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ОЖИДАЕМОГО ЭФФЕКТА ОТ ВНЕДРЕНИЯ

Формирование Программы мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения завершает, по существу, проектирование Комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального образования Ивановского сельсовета Кочубеевского района Ставропольского края.

На этом этапе все предлагаемые мероприятия по организации дорожного движения, описанные в разделе 2 настоящей КСОДД, формируются в логически обоснованный комплекс наиболее эффективной комбинации взаимоувязанных мер по развитию транспортной системы на территории муниципального образования. По каждому из мероприятий проведен укрупненный расчет их стоимости, оценка сроков реализации (исходя из ее возможности и востребованности).

Программа в дальнейшем может выступать в качестве самостоятельного инструмента повышения эффективности и безопасности дорожного движения на существующей УДС при среднесрочном и долгосрочном планировании.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость детальной проработки некоторых из входящих в Программу мер оптимизации организации дорожного движения. В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 17.03.2015 № 43 предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

Указанная Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Ивановского сельсовета приведена в таблице 8.

Таблица 8 – Программа мероприятий по развитию транспортной системы и оптимизации схемы организации дорожного движения на территории Ивановского сельсовета

Наименование мероприятия	Источники финансирования	Тыс. рублей
	Всего:	55 447,9
	Бюджет МО	3284,1
	Районный бюджет	0,0
	Краевой бюджет	52 163,8
	Федеральный бюджет	0,0
	Внебюджетные источники	0,0
1. Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий		
Не запланированы		
2. Мероприятия по организации 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		
Не запланированы		
3. Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения		
Не запланированы		

4. Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения (на дорогах местного значения)		
Установка дорожных знаков 5.16 «Место остановки автобуса или троллейбуса» на остановках общественного транспорта	Бюджет МО	24,0
Установка остановочных павильонов	Бюджет МО	80,0
Организация посадочных площадок на остановках общественного транспорта	Бюджет МО	30,0
Организация освещения на остановках общественного транспорта	Бюджет МО	50,0
5. Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств		
Не запланированы		
6. Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах		
Установка дорожных знаков 3.24 «Ограничение максимальной скорости»	Бюджет МО	50,0
Установка Искусственных дорожных неровностей	Бюджет МО	175,0
Установка дорожных знаков 5.20 «Искусственная неровность» на уже имеющихся неровностях		
7. Мероприятия по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)		
Организация парковочных мест для временного хранения транспортных средств	Бюджет МО	870,0
8. Мероприятия по введению светофорного регулирования		
Не запланированы		

9. Мероприятия по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями		
Установка светофоров Т7	Бюджет МО	15,5
	Краевой бюджет	116,5
10. Мероприятия по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования		
Организация движения пешеходов	Бюджет МО	222,0
	Краевой бюджет	4213,5
11. Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов		
Обустройство тротуаров тактильной плиткой	Бюджет МО	120,0
12. Мероприятия по организации велосипедного движения		
Устройство велодорожки	Бюджет МО	92,5
	Краевой бюджет	1757,9
13. Мероприятия по развитию сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом		
Реконструкция существующих дорог	Бюджет МО	2425,1
	Краевой бюджет	46075,9
14. Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения		

Не запланированы

В соответствии с описанными выше предложенными решениями сформированы мероприятия по улично-дорожной сети Ивановского сельсовета представленные в таблицах 9 – 16.

Таблица 9 - Оценка объемов финансирования по формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений)

№ п/п	Адрес	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	с. Веселое ул. Зеленая в районе Школы №9	Строительство парковки на 20 машино-мест	2021	120,0
2	с. Веселое ул. Победы в районе кладбища	Строительство парковки на 15 машино-мест	2023	90,0
3	с. Воронежское пер. Школьный в районе филиала Школы №9	Строительство парковки на 10 машино-мест	2025	60,0
4	с. Воронежское пер. Школьный в районе детского сада №26	Строительство парковки на 15 машино-мест	2027	90,0
5	с. Ивановское ул. Юбилейная в районе больницы	Строительство парковки на 10 машино-мест	2020-2025	60,0
6	с. Ивановское ул. Калинина в районе детского сада №25	Строительство парковки на 5 машино-мест	2020-2025	30,0
7	с. Ивановское в районе спортивного комплекса	Строительство парковки на 20 машино-мест	2020-2025	120,0
8	с. Ивановское в районе кладбища	Строительство парковки на 50 машино-мест	2020-2025	300,0
	Итого:			870,0

Таблица 10 - Оценка объемов финансирования по устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями

№ п/п	Адрес	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	ул. Чапаева на пересечении с ул. Пушкина	установка запрещающего знака 3.1 «Въезд запрещен»	2020	6,0
2	ул. Чапаева на пересечении с ул. Крестьянская	установка запрещающего знака 3.1 «Въезд запрещен»	2020	6,0
3	с. Воронежское ул. Мира на пешеходном переходе в районе филиала школы №9	установка светофора Т7 (2 шт.)	2019-2020	60,0
4	с. Воронежское пер. Школьный на пешеходном переходе в районе детского сада №26	установка светофора Т7(2 шт.)	2019-2020	60,0
	Итого:			132,0

Таблица 11 - Оценка объемов финансирования по организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования

№	Улица	Мероприятие	Протяженность	Ширина	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
<i>с. Ивановское</i>						
1	ул. Советская	строительство	570	1,5	2019-2032	470,25
2	ул. Колхозная	строительство	730	1,5	2019-2032	602,25

<i>с. Воронежское</i>						
3	ул. Мира	строительство	2170	1,5	2019-2032	1790,25
4	пер. Школьный	строительство	260	1,5	2019-2032	214,5
<i>х. Петровский</i>						
5	ул. 70 лет Октября	строительство	1530	1,5	2019-2032	1262,25
6	Установка знаков 5.19.1, 5.19.2 " Пешеходный переход"		16 ед		2019-2032	96,0
	Итого:					4435,5

Таблица 12 - Оценка объемов финансирования по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

№ п/п	Адрес	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	ул. Чапаева	Обустройство тактильной плиткой	2020-2032	40,0
2	ул. Калинина	Обустройство тактильной плиткой	2020-2032	40,0
3	ул. Юбилейная	Обустройство тактильной плиткой	2020-2032	40,0
	Итого:			120,0

Таблица 13 – Мероприятия по организации велосипедного движения на улично-дорожной сети Ивановского сельсовета

№ п/п	Наименование велосипедной дорожки	Мероприятия	Годы реализации	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
1	ул. Мостовая	1. Строительство велодорожки площадью 262 м ² (Длина 175 м) 2. Устройство разметки. Установка знаков 4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса»	2030	445,4
2	ул. Чапаева	1. Строительство велодорожки площадью 870 м ² (Длина 580 м) 2. Устройство разметки. Установка знаков 4.4.1 «Велосипедная дорожка или полоса»	2031	1305,0
3	ул. Чапаева МБУ ДО Детская музыкальная школа	Строительство велопарковки	2032	100,0
	Итого:			1850,4

Таблица 14 - Оценка объемов финансирования мероприятий по развитию сети дорог Ивановского сельсовета

№ п/п	Название	Периоды реализации	Мероприятия	Ориентировочная стоимость, тыс.руб.
<i>с. Ивановское</i>				
1	Ул. Колхозная	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,745 км	3799,5
2	Ул. Ленина	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,395 км	2014,5
3	Ул. Мельничная	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,31 км	1581,0
4	Ул. Мостовая	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,575 км	2932,5
5	Ул. Советская	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,4 км	2040,0
6	Ул. Чапаева	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,8 км	4080,0
7	Ул. Юбилейная	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 1,2 км	6120,0
<i>С. Веселое</i>				
8	Ул. Школьная	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,7 км	3570,0
9	Ул. Зеленая	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,43 км	2193,0
10	Ул. Набережная	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,585 км	2983,5
11	Ул. Советская	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,28 км	1428,0
<i>село Воронежское</i>				
12	Ул. Мира	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 2,17 км	11067,0

13	Ул. Лесная	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,24 км	1224,0
14	Ул. Молодежная	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,19 км	969,0
15	Ул. Школьный	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,28 км	1428,0
<i>хутор Петровский</i>				
16	Ул. 40 лет Победы	2019-2032	Ремонт покрытия проезжей части автомобильной дороги протяженностью 0,21 км	1071,0
	Итого:			48501,0

5. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО, НОРМАТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОГО, МЕТОДИЧЕСКОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОДД НА ТЕРРИТОРИИ ИВАНОВСКОГО СЕЛЬСОВЕТА КОЧУБЕЕВСКОГО РАЙОНА

В целях обеспечения возможности реализации, предлагаемых в составе КСОДД мероприятий на территории Ивановского сельсовета, при необходимости разрабатываются предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию нормативного правового, нормативно-технического, методического и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.

Основанием для данной работы служат результаты проведенного в рамках выполнения первого этапа (Том 1) настоящей КСОДД всестороннего анализа сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования Ивановского сельсовета Кочубеевского района Ставропольского края.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории Ивановского сельсовета фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. По заданию администрации муниципального образования был разработан Проект дислокации дорожных знаков на территории Ивановского сельсовета. В последующие годы постановлениями администрации муниципального образования в Проект дислокации вносились изменения в целях совершенствования организации и безопасности дорожного движения.

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

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

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений

социальных институтов жизнедеятельности населения муниципального образования, когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД.

Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

Социальный (или общественный) институт – это исторически сложившаяся или созданная целенаправленными усилиями форма организации совместной жизнедеятельности людей, осуществление которой диктуется необходимостью удовлетворения социальных, экономических, политических, культурных и иных потребностей общества в целом или его части. Институты характеризуются своими возможностями влиять на поведение людей посредством установленных правил.

В результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД предпочтение было отдано так называемому "инерционному" варианту. Реализация указанного сценария не предполагает каких-либо кардинальных изменений в системе сложившихся жизненных стереотипов населения Ивановского сельсовета. Исходя из этого, отсутствуют объективные предпосылки институциональных преобразований в Ивановском сельсовете.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате выполненной работы проанализировано текущее состояние транспортного комплекса Ивановского сельсовета, выявлены основные проблемы транспортного комплекса, проведен социально-экономический анализ, создан прогноз социально-экономического развития до 2032 года, выявлены основные тенденции.

Анализ основных проблем транспортного комплекса муниципального образования показал, что на данный момент транспортный комплекс в целом функционирует удовлетворительно. Опорная сеть удовлетворяет условиям комфортного передвижения (загрузка менее 70%).

Выявлен ряд локальных проблем, связанных, как правило, с организацией дорожного движения, несоответствием технических средств организации дорожного движения. Был разработан план мероприятий по приведению в нормативное транспортно-эксплуатационное состояние, который может корректироваться в процессе реализации.

Разработаны предложения по развитию велосипедного транспорта и пешеходного движения, проведен анализ основных велосипедных и пешеходных потоков. Разработаны предложения по формированию пешеходных зон, обеспечению безопасности движения пешеходов и велосипедистов, предложения по нормативно-правовому обеспечению велосипедного и пешеходного движения.

Создана взаимоувязанная адресная программа мероприятий с определением источников финансирования.

Оценка объемов и источников финансирования мероприятий (инвестиционных проектов) по ремонту и капитальному ремонту объектов транспортной инфраструктуры Ивановского сельсовета проводилась укрупненно.