

Разработано:



Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»
Генеральный директор
ООО «ЭнергоАудит»



С.А. Антонов

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА
ТЕРРИТОРИИ
НОВОМИХАЙЛОВСКОГО ГОРОДСКОГО
ПОСЕЛЕНИЯ
ТУАПСИНСКОГО РАЙОНА
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ до 2030 года**

Согласовано:

**Администрация Новомихайловского городского поселения
Туапсинского района**

Глава Новомихайловского городского
поселения Туапсинского района



А.В. Орлов

2018 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	6
ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ.....	7
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ НОВОМИХАЙЛОВСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТУАПСИНСКОГО РАЙОНА.	13
1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации.....	13
1.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД.....	14
1.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....	14
1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования.....	14
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.....	17
1.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований.....	18
1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.....	18
1.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения.....	19
1.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД.....	19
1.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.....	23
1.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования.....	23
1.4.1.1. Анализ Генерального плана Новомихайловского городского поселения Туапсинского района.....	23
1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП).....	24
1.4.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории.....	25
1.4.3. Анализ документов стратегического планирования.....	25
1.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики.....	27
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.....	30
1.7. Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств.....	32
1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков.....	33
1.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.....	33

1.10.	Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД.....	34
1.11.	Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД.....	36
1.12.	Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	37
1.13.	Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств.....	38
2.	ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	40
3.	УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА	43
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	45
4.4.	Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД), ее функции и этапы внедрения	45
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.....	46
4.6.	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения	48
4.7.	Применение реверсивного движения.....	50
4.8.	Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения.....	50
4.9.	Организация пропуска транзитных транспортных потоков	50
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	51
4.11.	Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории	51
4.12.	Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	52
4.13.	Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок и иных подобных сооружений).....	52
4.14.	Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	53
4.15.	Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования	53
4.16.	Режимы работы светофорного регулирования	53
4.17.	Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями.....	54
4.18.	Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории муниципального образования.....	54

4.19.	Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов	54
4.20.	Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям	54
4.21.	Организация велосипедного движения	55
4.22.	Развитие сети дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом	55
4.23.	Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	55
4.24.	Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств ...	56
5.	ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ.....	57
6.	ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	58
7.	ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	61

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 Новомихайловского городского поселения Туапсинского района Краснодарского края.

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

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения Новомихайловского городского поселения Туапсинского района 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 Новомихайловского городского поселения, разработанный ООО «Проектный институт территориального планирования» в 2009 году.

Схема организации дорожного движения разработана до 2030 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения Новомихайловского городского поселения Туапсинского района:

- 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.



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 Новомихайловском городском поселении Туапсинского района

Новомихайловское городское поселение расположено в центральной части Туапсинского района Краснодарского края, на побережье Черного моря. Административный центр – поселок городского типа Новомихайловский.

Площадь поселения составляет 326,27 км². Максимальная протяженность с севера на юг составляет 25 км, с запада на восток – 20 км.



Рис. 1 – Расположение Новомихайловского городского поселения

Территория поселения граничит на западе с Тенгинским сельским поселением, на северо-западе с Джубгским городским поселением, на севере с муниципальным образованием г. Горячий Ключ, на северо-востоке с Шаумянским сельским поселением, на востоке с Небугским сельским поселением, с юга омывается водами Черного моря.

Общая протяженность границы составляет 73,44 км, в том числе с Тенгинским сельским поселением – 16,3 км, с Джубгским городским поселением – 4,7 км, с муниципальным образованием г. Горячий Ключ – 13 км, с Шаумянским сельским поселением – 15 км, с Небугским сельским поселением – 24 км, с акваторией Черного моря – 19 км.

Расстояние до районного центра – города Туапсе – 40 км, до административного центра края – города Краснодар – 140 км.

Численность постоянного населения Новомихайловского городского поселения на 2018 год составила 16186 человек.

В состав Новомихайловского городского поселения входят 12 населенных пунктов: пгт. Новомихайловский (административный центр), поселок базы отдыха «Ласточка», поселок дома отдыха «Кубань», село Ольгинка, поселок пансионата «Ольгинка», село Пляхо, село Подхребтовое, аул Псебе, поселок санатория «Агрия», поселок санатория «Черноморье», поселок спортлагеря «Электрон», поселок турбазы «Приморская».

Граница муниципального образования Новомихайловское городское поселение установлена и утверждена законом Краснодарского края от 2 июля 2004 года № 745-КЗ «Об установлении границ муниципального образования Туапсинский район, наделении его статусом муниципального района, образовании в его составе муниципальных образований – городских и сельских поселений – и установлении их границ», принятого Законодательным Собранием Краснодарского края.

Численность и состав населения Новомихайловского городского поселения

Динамика численности населения за 5 лет представлена в таблице 0.1.

Таблица 0.1

Динамика численности населения

Период	на 01.01.2014	на 01.01.2015	на 01.01.2016	на 01.01.2017	на 01.01.2018
Численность, чел.	15608	15892	16002	16261	16186

Население поселения характеризуется его преимущественным размещением в административном центре пгт. Новомихайловский и в селах Ольгинка и Пляхо.

Демографическая ситуация в поселении повторяет краевые проблемы и обстановку большинства регионов. Однако, с 2007 года наблюдается высокая рождаемость, которая превышает показатели смертности населения, в результате чего поселение является одним из немногих в крае, где зафиксирован положительный естественный прирост.

Наряду с процессами естественного воспроизводства населения большую роль в формировании демографического потенциала поселения играет механическое движение населения (миграция). Проектируемая территория является одной из популярных курортных местностей Черноморского побережья, имеет высокий градостроительный и экономический потенциал развития, что обуславливает значительный миграционный приток на рассматриваемую территорию. На перспективу прогнозируется увеличение показателей как миграционного, так и естественного прироста.

Анализ демографической ситуации является одной из важнейших составляющих оценки тенденций экономического роста территории. Возрастной, половой и национальный составы населения во многом определяют перспективы и проблемы рынка

труда, а значит и производственный потенциал той или иной территории. Зная численность населения на определенный период, можно прогнозировать численность и структуру занятых, объемы жилой застройки и социально-бытовой сферы.

Согласно расчетам, представленным в генеральном плане Новомихайловского городского поселения Туапсинского района, проектная численность населения на расчетный срок (2030 год) составит 103,3 тыс. чел., при этом численность постоянного населения – 31,8 тыс. чел., организованного – 36,0 тыс. чел., неорганизованного – 35,5 тыс. чел.

Проектная численность поселения представлена в таблице 0.2.

Таблица 0.2

Проектная численность поселения

Категории населения	Проектная (2030 г.)
Постоянное	31,8
Организованное	36,0
Неорганизованное	35,5
ИТОГО	103,3

Доля обслуживающего персонала в неорганизованном населении – 51,7%.

Отношение временного организованного населения к постоянному – 1,1.

Отношение временного неорганизованного населения к постоянному – 1,1.

Исходя из обозначенных положений, с учетом наиболее оптимальной структуры расселения прирастаемого населения и перспектив развития каждого населенного пункта была определена их проектная численность.

Проектная численность постоянного населения в разрезе населенных пунктов представлена в таблице 0.3.

Таблица 0.3

Численность постоянного населения в разрезе населенных пунктов

№ п/п	Наименование населенного пункта	Проект на расчетный срок, тыс. чел.
	Новомихайловское городское поселение	31,800
1	пгт. Новомихайловский	19,550
2	поселок Базы Отдыха «Ласточка»	0,030
3	поселок Дома Отдыха «Кубань»	0,130
4	село Ольгинка	6,000
5	поселок Пансионата «Ольгинка»	0,230
6	село Пляхо	4,100
7	село Подхребтовое	0,250
8	аул Псебе	0,850
9	поселок Санатория «Агрия»	0,270
10	поселок Санатория «Черноморье»	0,180
11	поселок Спортлагеря «Электрон»	0,010
12	поселок Турбазы «Приморская»	0,200

На расчетный срок прогнозируется:

- увеличение доли населения, моложе трудоспособного возраста, на 5-6%;
- уменьшение доли населения трудоспособного возраста на 4-5%;
- уменьшение доли населения, старше трудоспособного возраста на 0,5-1%.

Проектная возрастная численность населения представлена в таблице 0.4.

Таблица 0.4

Возрастная группа населения	2020	2025	2030
Возрастная структура населения (в численном выражении), чел.			
Проектная численность населения	14944	19211	24200
- моложе трудоспособного возраста	3200	4319	5475
- трудоспособного возраста	8604	10916	13825
- старше трудоспособного возраста	3140	3976	4900

Еще одним важным показателем, характеризующим половозрастную структуру населения, является коэффициент демографической нагрузки, отражающий соотношение между трудоспособным населением и неработающими (детьми и пенсионерами).

Климат.

Территория Новомихайловского городского поселения расположена в юго-западной части Краснодарского края, на побережье Черного моря, по климатическому районированию для строительства относится к подрайону IV Б, умеренному климатическому поясу. Важным фактором, влияющим на климат, является циркуляция атмосферы. Территория поселения находится под влиянием воздушных масс атлантического, арктического и тропического происхождения, которые обычно бывают уже в значительной степени трансформированными и вскоре окончательно перерождаются в континентальный воздух умеренных широт.

В генезисе климата важнейшая роль принадлежит рельефу, под влиянием которого видоизменяется циркуляция воздушных масс. Кавказский хребет является климатической границей между Северным Кавказом и Закавказьем. Благодаря влиянию рельефа климат имеет элементы субтропического. Наличие водораздельного хребта, хотя и сравнительно невысокого в этой части, создает некоторую орографическую защищенность от восточных континентальных ветров и от холодных вторжений с севера. Кроме этого, влияние незамерзающего моря определяет более мягкий термический режим.

Зима мягкая, с неустойчивой погодой и повышенной увлажненностью, возможностью довольно значительных для данного района похолоданий в результате вторжений холодных воздушных масс. Незначительная высота Кавказских гор позволяет перевалить холодным потокам на южный склон побережья.

Весна наступает очень рано, самый короткий сезон года. Циклоническая деятельность и меридиональный обмен воздушных масс весной и в начале лета обуславливает заметное увеличение числа гроз и ливневых дождей в этот период.

Устойчивая, жаркая, сухая погода летом периодически нарушается прорывами западных и южных циклонов, вызывающих сильные ливневые дожди.

Осенние атмосферные процессы протекают несколько медленнее, чем весенние. Осень теплая, сравнительно сухая, с большим количеством ясных дней.

Среднегодовая температура воздуха за многолетний период составляет 12,0°C. Среднемесячная температура самого холодного месяца, января, составляет -2,6°C, самого теплого, августа +22,2°C.

Абсолютный максимум температуры воздуха достигает +42°C, абсолютный минимум -25°C. Амплитуда колебания абсолютных температур воздуха – 67°C. Средняя максимальная температура наиболее жаркого месяца +27,7°C.

Переход среднесуточной температуры воздуха ниже +5°C происходит в первой декаде декабря, выше 5°C весной – в первой декаде марта.

Число дней с температурой, превышающей 5°C – 274 дня. Число дней с температурой ниже 5°C в среднем – 91 день. Дни с отрицательной среднесуточной температурой воздуха бывают здесь довольно редко. Устойчивого перехода температуры через 0°C не наблюдается.

Весеннее нарастание тепла идет очень быстро, в среднем уже 13 апреля температура воздуха выше $+10^{\circ}\text{C}$.

Первые заморозки отмечаются в среднем 5 ноября. В отдельные годы заморозки возможны в первой половине октября. Средняя дата последнего заморозка весной – 1 апреля, при возвратах холодов заморозки возможны в третьей декаде апреля. Средняя продолжительность безморозного периода 217 дней.

Среднегодовая скорость ветра $5,1$ м/с. Наибольшая, среднемесячная скорость ветра, отмечается в зимние месяцы. Летом циркуляция воздушных масс ослаблена. Ветры в этот период неустойчивые по направлению, скорость их наименьшая в году.

Среднее число дней с сильным ветром (более 15 м/с) – 28. Особенностью климата являются восточные ветры «бора», достигающие скорости до 50 м/с и приносящие нередкие стихийные бедствия.

В течение суток возможна бризовая циркуляция, чему способствует различие в суточном ходе температуры воздуха над большой водной поверхностью и сушей. Зимой суточная периодичность ветра отсутствует, а летом она проявляется здесь довольно значительно. Морской бриз начинает дуть спустя несколько часов после восхода солнца, обычно он проникает вглубь континента на $20-40$ км. Береговой бриз обычно слабее морского, так как ночные контрасты температур между сушей и морем значительно меньше дневных. В море береговой бриз распространяется на расстояние $8-10$ км.

Зимы сопровождаются гололедными явлениями. Среднее число дней в году с гололедом $5,3$, изморозь не наблюдается.

Туманы возможны в любое время года, но чаще наблюдается в период с апреля по октябрь (77% от годового). В среднем число дней в году с туманами – 22.

Расчетные температуры наружного воздуха по метеостанции Новороссийск:

1. наиболее холодных суток обеспеченностью 98% (повторяемостью один раз в 50 лет) – минус 21°C , обеспеченностью 92% (один раз в 12,5 лет) – минус 19°C ;
2. наиболее холодной пятидневки обеспеченностью 98% – минус 14°C , обеспеченностью 92% – минус $10,8^{\circ}\text{C}$;
3. средняя температура наиболее холодного периода (зимняя вентиляционная) – минус 2°C ;
4. продолжительность периода со среднесуточной температурой воздуха ниже 8°C – 134 дня, средняя температура периода – $4,4^{\circ}\text{C}$;
5. продолжительность периода со среднесуточной температурой воздуха ниже 10°C – 157 дней, средняя температура периода – $5,1^{\circ}\text{C}$;
6. среднемесячная температура воздуха в 13 часов самого жаркого месяца (июля) – $28,4^{\circ}\text{C}$, самого холодного (января) – минус $0,6^{\circ}\text{C}$.

Среднегодовая температура поверхности почвы – 14°C . Абсолютная максимальная температура на почве составляет 65°C , абсолютная минимальная – минус 26°C . Первые заморозки на почве осенью отмечаются в среднем во второй половине октября, последние

заморозки весной – в середине апреля. Продолжительность безморозного периода на поверхности почвы – 198 дней в среднем.

Период в который отмечается промерзание почвы – декабрь-март. Средняя из максимальных за зиму, глубина промерзания под естественным покровом равна – 12 см, наибольшая – 26 см. наибольшая из средних глубина проникновения температуры 0°C – 23 см.

Среднегодовое количество осадков – 1100 мм. В теплый период года, с апреля по октябрь, выпадает 555 мм осадков (47% от годового количества осадков), в холодный, с ноября по март – 621 мм (53%). Суммы осадков год от года могут значительно отклоняться от среднего значения. Зимой осадки выпадают в виде дождя и мокрого снега. Наибольшее среднеемесячное количество осадков выпадает в январе, наименьшее – в мае – апреле. Режим выпадения летних осадков – ливневый. Характерной особенностью годового хода осадков является то, что их максимум не приурочен к определенному месяцу и может наблюдаться в любой из месяцев года. Наблюдаемый суточный максимум осадков – 179 мм (МС Новороссийск).

Нередко дожди сопровождаются грозами, иногда – градом. В среднем в году наблюдается 37 дней с грозами. Чаще всего грозы бывают в период с мая по август. Возможны в другие, даже зимние, месяцы, но реже и не ежегодно.

Среднее число дней с градом в году – 13.

Снежный покров бывает ежегодно, но отличается неустойчивостью. Средняя дата появления снежного покрова 28 декабря, схода снежного покрова 6 марта.

Устойчивого снежного покрова не бывает в 96% случаев. Среднее число дней со снежным покровом – 17. средняя высота снежного покрова 5-10 см.

Возможны метели. Среднее число дней в году с метелями – 2, наибольшее – 10. Период, в который бывают метели – декабрь-март.

Среднегодовая относительная влажность воздуха, характеризующая степень насыщения водяным паром, равна 78%. Наибольшая среднеемесячная относительная влажность воздуха наблюдается в ноябре-декабре и мае (79-80%), наименьшая – в теплый период года, в августе (63%).

Годовой ход абсолютной влажности противоположен ходу относительной влажности. Среднегодовая величина упругости водяного пара – 12,1 гПа.

Преобладающими в течение всего года являются ветры северного направления. С наступлением весны увеличивается повторяемость юго-восточных ветров, в летние месяцы несколько усиливаются ветры юго-западного направления.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ НОВОМИХАЙЛОВСКОГО ГОРОДСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ ТУАПСИНСКОГО РАЙОНА.

Связь административного центра Новомихайловского городского поселения – пгт. Новомихайловский с районным центром г. Туапсе осуществляется по автодороге федерального значения А-147 «Джубга - Сочи - граница с Республикой Абхазия», проходящей параллельно береговой линии Черного моря, вдоль которой размещены курортные населенные пункты (протяженность в границах поселения 21,3 км).

Кроме автомобильной дороги федерального значения по территории поселения проходят действующие дороги местного значения. Они связывают населенные пункты Новомихайловского городского поселения с сельскохозяйственными и промышленными предприятиями, объектами инженерной и транспортной инфраструктур.

Дороги регионального и межмуниципального значения на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района отсутствуют.

Основным видом внешнего транспорта является автомобильный.

Общая протяженность автомобильных дорог местного значения составляет на территории Новомихайловского городского поселения составляет 62,8 км.

Улично-дорожная сеть населенных пунктов поселения представлена улицами и переулками.

На сегодняшний день часть улиц и дорог населенных пунктов, входящих в состав Новомихайловского городского поселения, имеют дорожные одежды низшего типа с грунтовым покрытием. Пешеходное движение осуществляется, в основном, по проезжим частям улиц, в связи с отсутствием пешеходных дорожек (тротуаров), что приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

Транспортно-эксплуатационное состояние сети дорог, общего пользования, из-за хронического недофинансирования, находится в неудовлетворительном состоянии. Техническое состояние части дорог поселения по своим параметрам (радиусы кривых в плане, ширина земляного полотна и проезжей части, тип покрытия и т.д.) не соответствуют возрастающим транспортным потокам.

Дорожно-транспортная сеть населенных пунктов, предназначена для не скоростного движения с двумя полосами движения. В соответствии с п. 10.2 ПДД дороги, расположенные в границах населенных пунктов, имеют скоростной режим движения – 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 40 км/ч.

На дорогах выполнена расстановка дорожных знаков, светофоров, разметки проезжих частей, установка пешеходных ограждений и устройство искусственных неровностей. Направляющие устройства, дорожные контролеры, детекторы транспорта, островки безопасности на автомобильных дорогах отсутствуют. На автомобильных дорогах Новомихайловского городского поселения Туапсинского района расположен 1 транспортный светофор и 3 светофорных объекта по форме Т.7 - пешеходные.

1.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района 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 городского 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 № 196-ФЗ «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 федеральные законы № 131-ФЗ «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:

1. разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
2. 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;

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

б) региональный уровень:

1. 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;

2. 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:

1. 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;

2. 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 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 территориях муниципальных образований

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

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

1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

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

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

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования.

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

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района 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 г. № 196-ФЗ «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 «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 то же 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) (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 от 11.07.2011 № 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 «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 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 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

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

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

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

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

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Новомихайловского городского поселения Туапсинского района.

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

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

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 Новомихайловского городского поселения Туапсинского района

Генеральный план Новомихайловского городского поселения, разработанный ООО «Проектный институт территориального планирования» в 2009 году и является основополагающим документом территориального планирования.

Разработанная проектом генерального плана планировочная структура основана на принципах развития Новомихайловского городского поселения Туапсинского района:

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

Мероприятия Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры Новомихайловского городского поселения Туапсинского района сведены в таблицу 1.1.

Таблица 1.1

Мероприятия из Генерального плана по развитию транспортной инфраструктуры
Новомихайловского городского поселения Туапсинского района

Наименование	Вид работ	Реализация
Строительство нового участка автодороги «Джубга - Сочи» в объезд населенных пунктов пгт. Новомихайловский, с. Пляхо, с. Ольгинка и всех курортных территорий (14,6 км)	новое строительство	расчетный срок
Строительство автодороги местного значения а. Псебе - г. Горячий ключ (4,8 км)	новое строительство	расчетный срок
Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	реконструкция	расчетный срок
Организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения существующей федеральной автодороги по населенному пункту	новое строительство	расчетный срок
Строительство развязок на пересечении двух федеральных автодорог существующей М-27 «Джубга-Сочи» и проектируемой объездной дороги	новое строительство	расчетный срок
Размещение объектов придорожного сервиса предлагается в северной части пгт. Новомихайловский, с. Ольгинка, с. Пляхо в районе транспортных развязок	новое строительство	расчетный срок
Размещение специализированного предприятия (автотерминала) для отстоя грузового автотранспорта, перевалки и хранения грузов генеральным планом предусмотрено в п. Новомихайловский вдоль транспортной развязки, на пересечении проектируемой и существующей автодороги федерального значения, регионального значения и автодороги местного значения. Также предусмотрено размещение указанного предприятия в п. Ольгинка на пересечении проектируемой и существующей автодороги федерального значения, автодороги местного значения (после ввода в эксплуатацию объездной федеральной автодороги)	новое строительство	расчетный срок

1.4.1.2. Анализ схем территориального планирования (СТП)

Мероприятия по планировке территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района присутствуют в следующих СТП:

– СТП Краснодарского края.

СТП Краснодарского края утверждена постановлением Главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 19.12.2017 № 976 «О внесении изменения в постановление главы администрации (губернатора) Краснодарского края от 10 мая 2011 года № 438 «Об утверждении схемы территориального планирования Краснодарского края».

Согласно СТП Краснодарского края на территории Туапсинского района предусматривается строительство новой обводной автодороги федерального значения.

При организации новых транспортных связей необходимо произвести выделение земельных отводов под их строительство.

Ориентировочная площадь под новые автомобильные дороги и отдельные участки представлена в таблице 1.2.

Таблица 1.2

№ п/п	Наименование участка автодороги (в границах района)	Предлагаемая значимость автодороги	Протяженность участка автодороги, км	Ориентировочная площадь участков земельных отводов под автодорогу, га
1	Участок автодороги «Джубга - Сочи» (в границах поселения)	Федерального значения	14,6	116,8
2	с. Подхребтовое - г. Горячий Ключ	Местного значения	4,8	38,4
Итого			19,4	155,2

Примечание:

1. Протяженность автодорог дана ориентировочно, т.к. конкретный выбор трассы будет определен на последующей стадии проектирования автодорог.
2. Площадь участков земельных отводов под автодороги определена в соответствии с Нормами отвода земель для размещения автомобильных дорог, утвержденными постановлением Правительства РФ № 717 от 2 сентября 2009 г, исходя из параметров ширины отвода автодороги с 4-х полосным движением.

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 Новомихайловском городском поселении Туапсинского района отсутствуют.

1.4.3. Анализ документов стратегического планирования

В целях проведения анализа документов стратегического планирования в части, касающейся Новомихайловского городского поселения Туапсинского района, были

рассмотрены соответствующие нормативные акты федерального, регионального и местного уровня.

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

Основным стратегическим документом, который определяет направление развития всего транспортного комплекса страны, является «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р (ред. от 12.05.2018)).

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

Цели Транспортной стратегии:

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

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от

17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

На уровне Новомихайловского городского поселения Туапсинского района действуют:

- утвержденная решением Совета муниципального образования Туапсинский район Программа «Комплексного развития транспортной инфраструктуры Новомихайловского городского поселения Туапсинского района».

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

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

Дороги в Новомихайловском городском поселении Туапсинского района состоят из элементов: проезжая часть, полоса движения, тротуар, обочина. Разделительных полос нет. Защитных полос – нет.

«Тротуар» – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном. Вне населенного пункта чаще всего вместо тротуара устраивают обочины. Они предназначены для пешеходов. Велосипедам, мопедам, гужевым повозкам (саней), верховым и вьючным животным

разрешено движение по обочинам, если оно не создает помех пешеходам. Движение прочего транспорта по обочинам запрещено, кроме случаев, указанных в пп. 9.9 и 12.1 Правил.

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

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

«Полоса движения» – любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд. Полоса движения предназначена для движения автомобилей в один ряд (друг за другом). Мотоциклы могут двигаться по одной полосе и в несколько рядов, так как их ширина не принимается в расчет при определении количества полос на дороге. Если разметка не видна или отсутствует и нет знаков 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, то количество полос для движения, в соответствии с п. 9.1 Правил, определяется габаритными размерами автомобилей с учетом безопасного бокового интервала между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения, считается половина проезжей части, расположенная слева.

«Пешеходный переход» – участок проезжей части, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1; 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

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

По территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района проходит автодорога федерального значения А-147 «Джубга - Сочи - граница с Республикой Абхазия», проходящая параллельно береговой линии Черного моря, вдоль которой размещены курортные населенные пункты (протяженность в границах поселения 21,3 км).

Дорогой регионального значения на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района является автодорога пгт. Новомихайловский – а. Псебе (протяженностью 6,36 км), находящейся на балансе ГУ КК «Краснодаравтодор».

Транспортными артериями городского поселения являются автомобильные дороги местного значения. Они связывают населенные пункты Новомихайловского городского поселения с зонами отдыха, сельскохозяйственными и промышленными предприятиями, объектами инженерной и транспортной инфраструктур. В границах населенных пунктов их протяженность составляет 62,8 км.

Данные по протяженности автомобильных дорог приведены в таблице 1.3.

Таблица 1.3

№ п/п	Наименование показателя	Единицы измерения	2017 год
1	Протяжённость автомобильных на конец года, в том числе:	км	90,46
1.1	Федерального значения	км	21,3
1.2	Регионального и межмуниципального значения	км	6,36
1.3	Зимние а/д	км	-
1.4	Ведомственные а/д	км	-
1.5	Местного значения	км	62,8

Организация, занимающаяся содержанием автомобильной дороги федерального значения на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района – ФКУ Упрдор «Черноморье».

Организация, занимающаяся содержанием улично-дорожной сети местного значения в населенных пунктах Новомихайловского городского поселения Туапсинского района – МУП «Благоустройство и архитектура Новомихайловского городского поселения».

Вся специализированная техника используемая для обслуживания и ремонта автомобильных дорог у предприятий имеется в достаточном количестве техника находится в хорошем техническом состоянии.

Таблица 1.4

Основные характеристики улично-дорожной сети

Наименование показателя	Количество, км	Состояние	Нуждающиеся в замене, км
Протяженность улично-дорожной сети с асфальтовым покрытием проезжих частей	51,8	Удовл.	7,0
Протяженность улично-дорожной сети с цементобетонным покрытием проезжих частей			
Протяженность улично-дорожной сети с щебеночным покрытием проезжих частей			
Протяженность улично-дорожной сети с грунтовым покрытием проезжих частей	11,0	Удовл.	1,1
Протяженность улично-дорожной сети с песчано-гравийным покрытием проезжих частей			

На территории поселения расположено 10 мостов.

На территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района располагается 28 обустроенных одноуровневых пешеходных перехода и 1 надземный пешеходный переход на ул. Мира.

В границах городского поселения транспортных развязок не имеется.

Дорожная сеть Новомихайловского городского поселения Туапсинского района преимущественно выполнена по прямоугольно-диагональной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании

движения по всей сети улиц, с выделением магистралей и сообщением по диагональным направлениям.

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.

Пассажи́рские перево́зки в Новомихайловском городском поселении Туапсинского района осуществляются маршрутными такси и автобусами.

Таблица 1.5

Транспортное сообщение в поселении

Маршрут	Номер маршрута	Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)	Наименование промежуточных остановочных пунктов	Протяженность маршрута, км	Наименование организации, осуществляющей перевозки по данному маршруту
Внутрирайонный с 17 июля 2017 года городской	№15	Новомихайловский – Пляхо	Центр, Колхозная, Остров	33,6	ИП Шхалахов

На территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района имеется 4 остановочных пункта.

Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения, проходящие по обустроенным и не обустроенным дорожкам.

Виды общественного транспорта, используемые населением, организациями и предприятиями Новомихайловского городского поселения Туапсинского района представлены в таблице 1.6.

Таблица 1.6

Виды транспорта

Вид транспорта	Интенсивность использовать
Железнодорожный транспорт	Железнодорожный транспорт не используется. Ближайшая ж/д станция – Туапсе
Водный транспорт	Водный транспорт не используется.
Воздушный транспорт	Воздушные перевозки не осуществляются. Ближайший аэропорт в г. Геленджик
Автомобильный транспорт	Основное средство перемещения грузов и перевозок граждан (личный транспорт)

Легковой автомобильный транспорт занимает основную часть парка Новомихайловского городского поселения Туапсинского района. С каждым годом

увеличивается автомобилизация. Численность парка автомобилей представлена в таблице 1.7.

Таблица 1.7

Численность парка автомобилей

№ п/п	Наименование транспорта	2017 г.	
		Общее количество	На 1000 чел
1	Легковые автомобили	н/д	н/д
2	Грузовые автомобили	н/д	н/д
3	Мототранспорт	н/д	н/д

Дорожное движение на территории городского поселения неинтенсивное.

Хранение автотранспорта граждан происходит на приусадебных участках или в гаражах, находящихся в личной собственности граждан. Хранение автотранспорта населения, проживающего в многоэтажных кварталах, происходит в собственных гаражах и на придомовых территориях. Грузовой автотранспорт хранится на соответствующих автобазах, предприятиях, гаражах и т.д.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

На территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района отсутствуют официальные парковочные места.

Для организации дорожного движения на автомобильных дорогах городского поселения расположено 4 светофорных объекта:

- 1 транспортный светофор на улице Мира в районе СОШ №35;
- 3 пешеходных светофора по форме Т.7, расположенные: ул. Ленина – детский сад «Ромашка»; ул. Ленина – СОШ №30; пер. Ореховый – СОШ №19.

На светофорных объектах установлены ограничивающие пешеходные ограничения в соответствии с требованиями нормативных документов.

Мониторинг интенсивности движения транспортных средств и пешеходов не производился.

Для обслуживания автотранспорта на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района располагаются следующие объекты придорожного сервиса:

Таблица 1.8

Наименование сооружения	Местоположение
АЗС «Роснефть»	пгт. Новомихайловский, ул. Мира, 1/2
АЗС «Лукойл»	А-147 «Джубга - Сочи - граница с Республикой Абхазия»

Пешеходное движение осуществляется по тротуарам и частично по проезжей части, что вызывает небезопасную обстановку на дорогах и может привести к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов. Большая часть существующих тротуаров, построенных несколько десятилетий назад, не соответствует требованиям.

Для организации пешеходного движения, на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района, организовано 28 обустроенных одноуровневых пешеходных перехода и 1 надземный пешеходный переход на ул. Мира.

Развитие велосипедного движения в поселении приобретает большую популярность. В настоящее время велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории Новомихайловского городского поселения нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию. Велосипедное движение в населенных пунктах осуществляется в неорганизованном порядке. На территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района места для хранения велосипедов отсутствуют.

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. Дорожно-транспортная сеть населенных пунктов, предназначена для не скоростного движения с двумя полосами движения. Дороги, расположенные в границах населенных пунктов имеют скоростной режим движения, в соответствии с п. 10.2 ПДД, 60 км/ч с ограничением на отдельных участках до 40 км/ч. Дорожное движение на территории городского поселения неинтенсивное.

Маршрутные такси и автобусы по территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района передвигаются в общем потоке транспортных средств согласно расписанию по установленным маршрутам без задержек.

Основным видом пассажирского транспорта на территории поселения является маршрутное такси и автобусы.

На территории поселения расположено 4 остановочных павильона.

На протяжении последних лет наблюдается тенденция к увеличению числа автомобилей на территории городского поселения. Основной прирост этого показателя осуществляется за счет увеличения числа легковых автомобилей граждан. Также увеличивается парк грузовых автомобилей.

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

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 5665 машино-мест.

Хранение автотранспорта граждан происходит на приусадебных участках или в гаражах, находящихся в личной собственности граждан. Хранение автотранспорта населения, проживающего в многоквартирных кварталах, происходит в собственных гаражах и на придомовых территориях. Грузовой автотранспорт хранится на соответствующих автобазах, предприятиях, гаражах и т.д.

Гаражно-строительных кооперативов в поселении нет.

На территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района отсутствуют официальные парковочные места.

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.

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

1.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Отправление и прием прибывших пассажиров осуществляется на остановочных пунктах, а также на автостанции.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Новомихайловского городского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 2 до 8 т. Грузовые транспортные средства, транспортные средства коммунальных и дорожных служб обеспечены инфраструктурой в полном объеме.

Подробная информация по характеристике движения грузовых транспортных средств отсутствует.

Мониторинг интенсивности движения транспортных средств и пешеходов не производился.

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 Новомихайловского городского поселения Туапсинского района преимущественно выполнена по прямоугольно-диагональной системе планировки. Для данного вида характерно удобство для застройки территории при рассредотачивании движения по всей сети улиц, с выделением магистралей и сообщением по диагональным направлениям.

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

На автомобильных дорогах Новомихайловского городского поселения Туапсинского района расположено 4 светофорных объекта:

- 1 транспортный светофор на улице Мира в районе СОШ №35;
- 3 пешеходных светофора по форме Т.7, расположенные: ул. Ленина – детский сад «Ромашка»; ул. Ленина – СОШ №30; пер. Ореховый – СОШ №19.

На всех светофорных объектах установлены ограничивающие пешеходные ограничения в соответствии с требованиями нормативных документов.

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

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

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

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 о техническом регулировании и стандартизации.

Согласно Федеральному закону № 257-ФЗ «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 № 196-ФЗ «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» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);
- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);
- ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 269-ст);
- ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);
- ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
- ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

Согласно предоставленным данным за 2017 год, на автомобильных дорогах Новомихайловского городского поселения Туапсинского района установлено 597 дорожных знаков. Планы по установке новых дорожных знаков на текущий момент отсутствуют.

На территории городского поселения расположены искусственные неровности.

Применяемые технические средства ОДД на участках дорожной сети Новомихайловского городского поселения Туапсинского района находятся в нормативном и исправном 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 Новомихайловском городском поселении Туапсинского района осуществляется с помощью следующих основных методов:

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

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

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

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

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории городского поселения не используются.

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

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

Пешеходное движение в Новомихайловском городском поселении происходит по дорожкам и тротуарам, а также по 28 обустроенным одноуровневым пешеходным переходам и 1 надземным пешеходным переходом на ул. Мира.

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории Новомихайловского городского поселения нет. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в

использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

Существует потребность в развитии велотранспортной инфраструктуры.

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

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

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб. Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий в Краснодарском крае 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 городского поселения приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

На аварийность так же влияет состояние улично-дорожной сети. Основные недостатки улично-дорожной сети в городском поселении:

- высокий процент износа дорожной сети;
- несоответствие транспортно-эксплуатационных характеристик, что приводит к малой пропускной способности существующих автодорог в условиях возрастающего автомобилепотока.

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

- постоянно возрастающая мобильность населения;
- нарастающая диспропорция между увеличением количества автомобилей и протяженностью улично-дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки.

Информация о количестве дорожно-транспортных происшествий за 2017 год отсутствует.

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.

2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обеспечения безопасности дорожного движения в Новомихайловском городском поселении Туапсинского района. При развитии улично-дорожной сети, расширении автопарка, увеличении перевозок внутри территории поселения, необходимо обеспечить логичную и понятную систему знаков и ТСОДД, устранить проблемные, аварийные места на маршрутах движения, обеспечить и совершенствовать транспортную связанность всех кварталов населенных пунктов друг с другом.

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.

В пгт. Новомихайловский вдоль федеральной автодороги на транспортных развязках предусмотрены территории под развитие придорожного сервиса и торговли, в северо-западной и северо-восточной части поселка.

Генеральным планом предусматриваются следующие мероприятия в части развития транспортной инфраструктуры:

1. строительство нового участка автодороги «Джубга - Сочи» в объезд населенных пунктов пгт. Новомихайловский, с. Пляхо, с. Ольгинка и всех курортных территорий (14,6 км);
2. строительство автодороги местного значения а. Псебе - г. Горячий ключ (4,8 км);
3. реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
4. организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения существующей федеральной автодороги по населенному пункту;
5. строительство развязок на пересечении двух федеральных автодорог существующей М-27 «Джубга - Сочи» и проектируемой объездной дороги.

Строительство участка объездной автодороги «Джубга-Сочи» сократит рекреантам время, проведенное в дороге, из-за отсутствия скоростных ограничений, а также создаст условия для развития, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания после вывода с их территории транзитного транспорта.

Строительство этой автодороги позволит в значительной мере переключить основной поток рекреантов, прибывающих из ближних регионов (Краснодарский край, Ростовская область и т.п.) в курортную зону района.

Также запроектированы вертикальные связи из г. Краснодара к курорту - Новомихайловский эта дорога сократит, а также уменьшит нагрузку на перегруженный, особенно в летнее время, участок автодороги М-27 «Джубга - Сочи».

2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обеспечения безопасности дорожного движения в Новомихайловском городском поселении Туапсинского района. При развитии улично-дорожной сети, расширении автопарка, увеличении перевозок внутри территории поселения, необходимо обеспечить логичную и понятную систему знаков и ТСОДД, устранить проблемные, аварийные места на маршрутах движения, обеспечить и совершенствовать транспортную связанность всех кварталов населенных пунктов друг с другом.

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.

В пгт. Новомихайловский вдоль федеральной автодороги на транспортных развязках предусмотрены территории под развитие придорожного сервиса и торговли, в северо-западной и северо-восточной части поселка.

Генеральным планом предусматриваются следующие мероприятия в части развития транспортной инфраструктуры:

1. строительство нового участка автодороги «Джубга - Сочи» в объезд населенных пунктов пгт. Новомихайловский, с. Пляхо, с. Ольгинка и всех курортных территорий (14,6 км);
2. строительство автодороги местного значения а. Псебе - г. Горячий ключ (4,8 км);
3. реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц;
4. организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения существующей федеральной автодороги по населенному пункту;
5. строительство развязок на пересечении двух федеральных автодорог существующей М-27 «Джубга - Сочи» и проектируемой объездной дороги.

Строительство участка объездной автодороги «Джубга-Сочи» сократит рекреантам время, проведенное в дороге, из-за отсутствия скоростных ограничений, а также создаст условия для развития, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания после вывода с их территории транзитного транспорта.

Строительство этой автодороги позволит в значительной мере переключить основной поток рекреантов, прибывающих из ближних регионов (Краснодарский край, Ростовская область и т.п.) в курортную зону района.

Также запроектированы вертикальные связи из г. Краснодара к курорту - Новомихайловский эта дорога сократит, а также уменьшит нагрузку на перегруженный, особенно в летнее время, участок автодороги М-27 «Джубга - Сочи».

За последние годы транспортная инфраструктура имеет тенденцию к развитию. Растет количество автомобильных автозаправочных станций, придорожных пунктов быстрого питания, станций технического обслуживания.

Размещение объектов придорожного сервиса предлагается:

- в северной части пгт. Новомихайловский, с. Ольгинка, с. Пляхо в районе транспортных развязок.

Размещение специализированного предприятия (автотерминала) для отстоя грузового автотранспорта, перевалки и хранения грузов генеральным планом предусмотрено в пгт. Новомихайловский вдоль транспортной развязки, на пересечении проектируемой и существующей автодороги федерального значения, регионального значения и автодороги местного значения. Также предусмотрено размещение указанного предприятия в п. Ольгинка на пересечении проектируемой и существующей автодороги федерального значения, автодороги местного значения (после ввода в эксплуатацию обьездной федеральной автодороги).

Согласно СТП Краснодарского края на территории Туапсинского района предусматривается строительство новой обводной автодороги федерального значения.

При организации новых транспортных связей необходимо произвести выделение земельных отводов под их строительство.

Примечание:

1. Протяженность автодорог дана ориентировочно, т.к. конкретный выбор трассы будет определен на последующей стадии проектирования автодорог.
2. Площадь участков земельных отводов под автодороги определена в соответствии с Нормами отвода земель для размещения автомобильных дорог, утвержденными постановлением Правительства РФ № 717 от 2 сентября 2009 г, исходя из параметров ширины отвода автодороги с 4-х полосным движением.

Предложения по устройству развязок требуют детальной проработки специализированной организацией на следующей стадии проектирования. На стадии разработки данной схемы трассировки дорог, типы примыканий даны ориентировочно и служат основанием только для резервирования территорий.

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.

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.

Большое внимание в Новомихайловском городском поселении Туапсинского района стоит уделить велосипедному транспорту. Внедрение велосипедного транспорта в

Новомихайловском городском поселении Туапсинского района 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.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования Новомихайловского городского поселения Туапсинского района, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития, 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 поселения.

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

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.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Новомихайловском городском поселении Туапсинского района:

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

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

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, который предлагаются во втором варианте. В добавление ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района.

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

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

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

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

4.1. Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района предусматриваются следующие мероприятия по обеспеченности транспортной связанности территории:

1. Строительство нового участка автодороги «Джубга - Сочи» в объезд населенных пунктов пгт. Новомихайловский, с. Пляхо, с. Ольгинка и всех курортных территорий (14,6 км). Строительство участка объездной автодороги «Джубга-Сочи» сократит рекреантам время, проведенное в дороге, из-за отсутствия скоростных ограничений, а также создаст условия для развития, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания после вывода с их территории транзитного транспорта. Строительство этой автодороги позволит в значительной мере переключить основной поток рекреантов, прибывающих из ближних регионов (Краснодарский край, Ростовская область и т.п.) в курортную зону района.
2. Строительство автодороги местного значения а. Псебе - г. Горячий ключ (4,8 км).
3. Также запроектированы вертикальные связи из г. Краснодара к курорту – Новомихайловский эта дорога сократит, а также уменьшит нагрузку на перегруженный, особенно в летнее время, участок автодороги М-27 «Джубга-Сочи».

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

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:

- Автодороги федерального значения – трассы, связывающие между собой субъекты РФ или подводящие к объектам федерального значения (порты, курорты федерального значения и т.д.);
- Автодороги регионального значения – трассы, связывающие между собой, как правило, центры муниципальных образований или подводящие к объектам краевого значения (аэропорты, курорты краевого значения и т.д.);
- Автодороги местного значения – дороги, связывающие между собой рядовые населенные пункты внутри одного или нескольких муниципалитетов, а также ведущие к основным отдельно стоящим объектам муниципального уровня производственного, курортно-туристического, транспортного и иного назначения;

- Прочие автодороги – второстепенные дороги, подводящие к отдельно стоящим объектам (фермы, полевые станы, кладбища и т.п.).

Данная классификация носит рекомендательный характер, учитывающий уровень (значение) трассы, вне зависимости от её принадлежности, так как схема территориального планирования не рассматривает вопросы собственности и принадлежности, которые могут изменяться в любом направлении по целому ряду экономических предпосылок. На данной стадии проектирования решаются вопросы градостроительного развития территории. На последующих стадиях проектирования в соответствии со стратегией развития дорожного хозяйства Краснодарского края должны быть определены или уточнены основные параметры каждой из транспортных осей (в том числе их категоричность), проходящих по территории поселения во взаимной увязке с автодорогами соседних муниципальных образований.

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

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

4.3. Распределение транспортных потоков по сети дорог

Новомихайловское городское поселение Туапсинского района является транзитным поселением, поэтому основные транспортные потоки в городском поселении проходят по дороге федерального значения.

Генеральным планом предусматриваются следующие мероприятия в части развития транспортной инфраструктуры:

1. Строительство нового участка автодороги «Джубга-Сочи» в объезд населенных пунктов пгт. Новомихайловский, с. Пляхо, с. Ольгинка и всех курортных территорий (14,6 км).
2. Строительство развязок на пересечении двух федеральных автодорог существующей М-27 «Джубга - Сочи» и проектируемой объездной дороги.

Строительство участка объездной автодороги «Джубга - Сочи» сократит рекреантам время, проведённое в дороге, из-за отсутствия скоростных ограничений, а также создаст условия для развития, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания после вывода с их территории транзитного транспорта.

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 контролерами 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.

Мероприятия по внедрению АССУД на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района в настоящий момент не предусматриваются.

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.

Мероприятия по внедрению систем мониторинга на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района в настоящий момент не предусматриваются.

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,

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 Новомихайловского городского поселения Туапсинского района внедрение новых систем информационного обеспечения не предусматривается, так как используемые средства информирования являются достаточными.

4.7. Применение реверсивного движения

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

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

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

Необходимость в проведении мероприятий по применению реверсивного движения на дорогах Новомихайловского городского поселения Туапсинского района отсутствует.

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

Населенные пункты охвачены автобусным движением. Большинство трудовых передвижений в поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

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

4.9. Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Новомихайловское городское поселение Туапсинского района является транзитным поселением, поэтому основные транспортные потоки в городском поселении проходят по дороге федерального значения.

Генеральным планом предусматриваются следующие мероприятия в части развития транспортной инфраструктуры:

3. Строительство нового участка автодороги «Джубга - Сочи» в объезд населенных пунктов пгт. Новомихайловский, с. Пляхо, с. Ольгинка и всех курортных территорий (14,6 км).
4. Строительство развязок на пересечении двух федеральных автодорог существующей М-27 «Джубга - Сочи» и проектируемой объездной дороги.

Строительство участка объездной автодороги «Джубга - Сочи» сократит рекреантам время, проведенное в дороге, из-за отсутствия скоростных ограничений, а также создаст условия для развития, улучшения экологической обстановки и безопасности проживания после вывода с их территории транзитного транспорта.

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

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

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.

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

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.

На территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах и в жилых зонах. По улицам населенных пунктов разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Новомихайловском городском поселении Туапсинского района является рациональной и ее изменение не является необходимым.

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

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

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

- Обустройство официальных парковочных мест.

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 города в целом.

Необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах Новомихайловского городского поселения Туапсинского района 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.

В настоящий момент на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района расположено 4 светофорных объекта – 1 транспортный светофор и 3 пешеходных светофора по форме Т.7.

Анализ интенсивности транспортных потоков на пересечениях улиц населенных пунктов Новомихайловского городского поселения Туапсинского района выявил отсутствие необходимости введения дополнительного светофорного регулирования.

4.16. Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в Новомихайловском городском поселении Туапсинского района нет необходимости. Введение новых светофорных объектов не планируется в связи с отсутствием на территории поселения проблемных участков.

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

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

4.18. 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 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.

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по организации движения пешеходов Новомихайловского городского поселения Туапсинского района

Наименование мероприятия	Планируемые сроки
Устройство и ремонт тротуаров	2020-2030 гг.
Организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения существующей федеральной автодороги по населенному пункту	2018-2021 гг.
Услуги по очистке дорог от снега. Технический надзор по ремонтам дорог. Услуги по составлению проектно-сметной документации	2018-2019 гг.
Услуги по устройству пешеходных переходов. Услуги по зимнему содержанию дорог	2020-2025 гг.

4.19. Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

В рамках разработки КСОДД для Новомихайловского городского поселения Туапсинского района предложений по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов не предусматривается.

4.20. Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.
2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.

3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.
4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.
5. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.
6. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.
7. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»).

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

4.21. Организация велосипедного движения

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Новомихайловского городского поселения Туапсинского района не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по 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.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.2.

Таблица 4.2

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Новомихайловского городского поселения Туапсинского района

Наименование мероприятия	Планируемые сроки
Строительство нового участка автодороги «Джубга-Сочи» в объезд населенных пунктов пгт. Новомихайловский, с. Пляхо, с. Ольгинка и всех курортных территорий (14,6 км)	2022-2030 гг.
Строительство автодороги местного значения а. Псебе – г. Горячий ключ (4,8 км)	2022-2030 гг.
Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	2022-2030 гг.
Строительство развязок на пересечении двух федеральных автодорог существующей М-27 «Джубга-Сочи» и проектируемой объездной дороги	2022-2030 гг.
Строительство вертикальных связей из г. Краснодара к курорту – Новомихайловский	2022-2030 гг.

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

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

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

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

4.24. Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Новомихайловского городского поселения Туапсинского района предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

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

Для создания функциональной и рациональной среды вся транспортная система городского поселения должна быть подчинена единому инженерно-экономическому решению и обеспечивать ряд основополагающих принципов транспортировки жителей и грузов:

- безопасность передвижения населения;
- охрану окружающей среды;
- учет особенностей ландшафта территории;
- учет исторических и национальных приоритетов жителей в отношении определенного вида транспорта.

Поэтому для организации рациональной транспортной системы необходимо осуществить комплекс сложных инженерно-экономических решений, а именно:

- использование ТСОДД;
- применение объездных дорог, что позволит увеличить пропускную способность дорог;
- улучшить организацию движения;
- обеспечить безопасность передвижения пешеходов и транспортных средств по территории городского поселения.

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

- риск ухудшения социально-экономической ситуации, что выразится в снижении темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновении бюджетного дефицита, сокращения объемов финансирования дорожной отрасли;
- риск превышения фактического уровня инфляции по сравнению с прогнозируемым, ускоренный рост цен на строительные материалы, машины, специализированное оборудование, что может привести к увеличению стоимости дорожных работ, снижению объемов строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования;
- риск задержки завершения перехода на финансирование работ по содержанию, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в соответствии с нормативами денежных затрат, что не позволит в период реализации схемы существенно сократить накопленное в предыдущий период отставание в выполнении ремонтных работ на сети автомобильных дорог общего пользования и достичь запланированных величин показателей.

Мероприятия по ОДД включают предложения по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территории, распределением транспортных потоков по сети дорог, скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог, организации движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям.

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

Наименование мероприятия	Планируемые сроки	Ориентировочная сумма затрат	Источники финансирования
Строительство нового участка автодороги «Джубга-Сочи» в объезд населенных пунктов пгт. Новомихайловский, с. Пляхо, с. Ольгинка и всех курортных территорий (14,6 км)	2022-2030 гг.	219000,0	Федеральный бюджет, краевой бюджет
Строительство автодороги местного значения а. Псебе – г. Горячий ключ (4,8 км)	2022-2030 гг.	57600,0	Краевой бюджет, местный бюджет
Реконструкция существующих улиц и дорог поселения, усовершенствование покрытий существующих жилых улиц	2022-2030 гг.	192000,0	Бюджет МО Туапсинский район, местный бюджет
Строительство развязок на пересечении двух федеральных автодорог существующей М-27 «Джубга-Сочи» и проектируемой объездной дороги	2022-2030 гг.	600000,0	Федеральный бюджет, краевой бюджет
Строительство вертикальных связей из г. Краснодара к курорту – Новомихайловский	2020-2030 гг.	50000,0	Местный бюджет, краевой бюджет
Устройство и ремонт тротуаров	2020-2030 гг.	8000,0	Местный бюджет
Организация безопасных пешеходных переходов в условиях прохождения существующей федеральной автодороги по населенному пункту	2018-2021 г.	200,0	Местный бюджет
Услуги по очистке дорог от снега. Технический надзор по ремонтам дорог. Услуги по составлению проектно-сметной документации	2018-2019 гг.	1000,0	Местный бюджет
Услуги по устройству пешеходных переходов. Услуги по зимнему содержанию дорог	2020-2025 гг.	4500,0	Местный бюджет
Строительство объектов придорожного сервиса в северной части пгт. Новомихайловский, с. Ольгинка, с. Пляхо в районе транспортных развязок	2022-2030 гг.	н/д	Внебюджетные источники
Организация официальных парковочных мест	2022-2030 гг.	500,0	Местный бюджет

Объемы средств имеют прогнозный характер и корректируется с учётом внесения изменений в бюджет текущего года или принятия решения о бюджете на очередной год.

Для решения проблем ОДД и достижения всех запланированных мероприятий будут привлекаться бюджеты всех уровней.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС поселения в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создан обновленный транспортный каркас Новомихайловского городского поселения Туапсинского района, способный полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях.

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 22 196-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 Новомихайловского городского поселения Туапсинского района:

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

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

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

Комплексная схема организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории
Новомихайловского городского поселения Туапсинского района Краснодарского края
М 1:20000

[illegible]