Утверждено:
Постановлением
администрации
Ладожского сельского поселения
Усть-Лабинского района
от 20.11.2018 г. № 190

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛАДОЖСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ УСТЬ-ЛАБИНСКОГО РАЙОНА КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ НА ПЕРИОД С 2018 ПО 2032 ГОДЫ

ТОМ 1

ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЛАДОЖСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

ЗАКАЗЧИК:
Глава Ладожского сельского поселения

_____ **Т.М. Марчук**

РАЗРАБОТЧИК:

Директор

_____ **И.И. Исхаков**

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1. Характеристика Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района	6
1.1. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности	9
1.2. Жилой фонд	10
1.3. Экономика	10
2. Характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории Ладожского сельского поселения	13
2.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации	13
2.1.1. Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока	13
2.1.2 Отчет о проведении натурного обследования	15
2.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти Краснодарского края и органов местного самоуправления Ладожского сельского поселения по организации дорожного движения	25
2.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения	25
2.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории Ладожского сельского поселения	25
2.2.1.2. 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	29
2.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципального образования	30
2.2.1.4. Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах	30
1.2.1.5. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований	32
2.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения	33
2.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД	33
2.4. Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов	36

стратегического планирования	
2.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования	36
2.4.1.1. Анализ Генерального плана Ладожского сельского поселения	37
2.4.1.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории	40
2.4.1.3. Анализ документов стратегического планирования	41
2.5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационной характеристики	43
2.5.1. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги	43
2.5.2. Транспортно-эксплуатационные характеристики	45
2.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Ладожского сельского поселения и описании организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса	48
2.7. Анализ параметров дорожного движения, а так же параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	52
2.7.1. Параметры движения	52
2.7.2. Параметры движения маршрутного транспорта	53
2.7.3. Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств	56
2.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков	58
2.9. Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием	58
2.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД	60
2.11. Оценка эффективности используемых методов ОДД	60
2.11.1. Одностороннее движение	61
2.11.2. Запрет стоянки и остановки транспортных средств	63
2.11.3. Светофорное регулирование	65
2.11.4. Организация движения грузового транспорта	65
2.11.5. Организация пешеходного и велосипедного движения	67
2.12. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий	69
2.12.2. Анализ аварийно-опасных участков	69
2.13. Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств	70
2.13.1. Отчёт о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС	71

ВВЕДЕНИЕ

Непрерывный рост уровня автомобилизации в Краснодарском крае при увеличении средних скоростей движения и повышении мобильности населения предъявляет особые требования к транспортным системам на территории края в части их безопасности и технических параметров (пропускной способности). Однако деятельность в этой сфере сопряжена с крупными финансовыми вложениями или может ограничиваться различными факторами, в частности, исторически сложившейся застройкой или географическими особенностями территории.

Решением транспортных проблем муниципальных образований может стать разработка Комплексных схем организации дорожного движения, которые предусматривают совокупность конструктивно-планировочных и организационных мероприятий. Реализация данных мероприятий позволит увеличить пропускную способность улично-дорожной сети, повысить уровень безопасности дорожного движения и качество обслуживания населения на территории муниципального образования.

Целью настоящей работы является разработка КСОДД на территории Ладожского сельского поселения.

Для этого необходимо последовательное решение следующих задач:

- сбор, систематизация и анализ данных, полученных из официальных источников и в результате выполнения натурного обследования территории муниципального образования;
- оценка текущего состояния транспортного комплекса Ладожского сельского поселения и уровня его транспортной доступности всеми видами транспорта;
- разработка комплекса мероприятий в рамках КСОДД на территории Ладожского сельского поселения.

Реализация разработанной КСОДД позволит увеличить пропускную способность УДС на территории Ладожского сельского поселения, оптимизировать транспортные потоки, уменьшить возможность возникновения заторных ситуаций, снизить аварийность и негативное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

На данном этапе выполнены следующие работы:

-сбор и систематизация официальных документарных статических, технических и других данных;
- подготовка и проведение натурных транспортных и пассажирских обследований на территории Ладожского сельского поселения с целью установления параметров ТП в ключевых транспортных узлах;

- оценка существующих параметров дорожной сети и схемы ОДД на территории Ладожского сельского поселения на основании анализа документарных данных и данных натурных обследований;
- анализ статистики аварийности Ладожского сельского поселения с выявлением причин дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий;
- анализ существующей системы автомобильного пассажирского транспорта на территории Ладожского сельского поселения с учетом характера пассажиропотоков;
- оценка уровня транспортной доступности территории Ладожского сельского поселения с учетом транспортных корреспонденций с другими муниципальными образованиями и территориями.

1. ХАРАКТЕРИСТИКА ЛАДОЖСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ УСТЬ-ЛАБИНСКОГО РАЙОНА

Ладожское сельское поселение входит в состав муниципального образования Усть-Лабинский район и наделено статусом муниципального образования.

Ладожское сельское поселение расположено в северо-восточной части Усть-Лабинского района и граничит:

- на севере - с Ленинским сельским поселением Усть-Лабинского района;
- на востоке - с Тбилисским районом;
- на юге - с Братским и Александровским сельскими поселениями Усть-Лабинского района;
- на западе - с Вимовским и Двубратским сельскими поселениями Усть-Лабинского района.

В состав Ладожского сельского поселения входят 2 населенных пункта: ст. Ладожская и х. Патаенный.

Станица Ладожская – административный центр Ладожского сельского поселения – расположена в северо-восточной части муниципального образования, на правом берегу реки Кубань. Расстояние до районного центра – города Усть-Лабинска, составляет 22 км, до краевого центра - г. Краснодара – 90 км. Рельеф поверхности равнины имеет волнистый, спокойный характер. Северный склон полого наклонен на северо-запад. Южный склон ограничивает уступ – высокий, крутой обрывистый, иногда вертикальный.

С центром муниципального образования Усть-Лабинский район и другими населенными пунктами района и Краснодарского края станица связана железной дорогой "Краснодар – Кавказская СКЖД" и автодорогами регионального значения:

- "Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края" I, II категории (северная окраина станицы);
- "ст-ца Ладожская – ст-ца Алексее – Тенгинская" IV категории (западная часть);
- автодорога межмуниципального значения "ст-ца Ладожская – ст-ца Кирпильская" IV категории (северо-западная часть).

По территории поселения в северной части в направлении запад-восток проходит магистральный газопровод «Голубой поток» Россия-Турция и Каспийский трубопроводный консорциум, в западной части в направлении север-юг – магистральный нефтепровод «Туапсе-Тихорецк».

Станица Ладожская

Жилая зона станицы включает жилую застройку с учреждениями обслуживания, детскими дошкольными, образовательными учреждениями и зелеными насаждениями, объектами и сооружениями коммунального назначения, транспорта и инфраструктуры. Преобладающей в жилой зоне является жилая застройка с приусадебными участками.

Административно-общественный центр станицы закономерно сложился в геометрическом центре вдоль главной улицы Ленина. В состав центра входят объекты и учреждения межселенного и станичного значения: административного назначения, культуры, связи, образования, торгово-бытового и т.д. Главный центр станицы представлен зданиями администрации МО Ладожское сельское поселение и СПК СК «Родина», районным отделом внутренних дел, Домом культуры, Свято-Успенским храмом, районной больницей, магазинами, кафе и др.

На электрифицированной железнодорожной ветке "Краснодар - Кавказская" находится железнодорожная станция Ладожская – здесь останавливаются пассажирские электропоезда.

Планировочная структура станицы Ладожской исторически формировалась с учетом природных факторов - наличия реки Кубань, крутого обрыва вдоль ее берега и направления автомобильной и железнодорожной магистралей. Вследствие вышеназванных причин структура улиц и кварталов носит линейный характер в направлении юго-запад – северо-восток, соответствующем направлениям реки и дорог. Сеть жилых улиц образует кварталы большей частью прямоугольной формы, застроенные по периметру 1-2 этажными индивидуальными домами усадебного типа. Плотность застройки в центральной части станицы в кварталах между улицами Кубанская и Советская - высокая и низкая – на окраинах.

В зоне общественного центра станицы расположены практически все объекты общехозяйственного значения. Отдельно стоящие здания административно-общественного центра в основном являются объектами торгового назначения. Сеть вышеназванных объектов в станице наиболее развита. Недостаточное обеспечение населения в станице Ладожской объектами культурно-развлекательного характера, спортивными – открытого и закрытого типа - и зелеными насаждениями общественного пользования.

Сложившаяся сеть улиц и дорог имеет регулярный характер, в центральной части ширина улиц от 10 до 20 м. Только 23% улиц станицы заасфальтировано. Территории общественного пользования в центре возле административных зданий, Дома культуры, школы искусств, магазинов не благоустроены в достаточной степени.

В целом территория станицы в установленных границах благоприятна для проживания населения. Исключение составляет 100-метровая зона застройки от железной дороги и 50 метровая зона от категорированной автомагистрали "ст. Ладожская – ст. Алексее – Тенгинская", где она подвержена шумовому воздействию, загрязнению воздуха.

Производственные предприятия населенного пункта образуют северную промышленную зону – это предприятия различного профиля: транспортные, сельскохозяйственные, строительные, перерабатывающие; часть предприятий расположена, рассредоточено вдоль железной дороги и на южной окраине станицы. Санитарно-защитные зоны от некоторых предприятий до жилой застройки не выдержаны.

В станице Ладожской существует развитая сеть учреждений культурно-бытового и коммунального обслуживания.

В настоящее время в станице функционируют три общеобразовательные школы общей вместимостью 1520 мест. Также в станице Ладожской находятся муниципальное образовательное учреждение для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей – санаторный детский дом №34 на 73 учащихся, муниципальное образовательное учреждение специальная (коррекционная) школа-интернат для детей-сирот, оставшихся без попечения родителей с отклонениями в развитии №33 на 100 мест. Оба эти учреждения находятся в приспособленных зданиях и обслуживают населенные пункты Краснодарского края.

По улице Красной, 202 расположена детская музыкальная школа на 130 мест, по улице Ленина, 25 межшкольный учебный комбинат на 1000 мест, профессиональное училище №57 по улице Красная, 210 на 500 мест.

Детские дошкольные учреждения насчитывают 190 мест в трех детских садах.

Из объектов здравоохранения в станице Ладожской размещена Ладожская районная больница № 1, в которой имеется отделение дневного стационара на 20 коек и поликлиника на 150 посещений в смену. На перспективу предполагается открытие корпуса круглосуточного стационара на 25 коек. В составе Ладожской районной больницы – бригада скорой помощи, женская консультация, детская консультация, поликлиника с лабораторией Ro – кабинета.

Учреждения культуры в станице Ладожской представлены сельским домом культуры с залом на 700 мест, детской библиотекой с книжным фондом 20186 экземпляров.

На улице Первомайской расположен приход Свято-Успенского храма.

В станице Ладожской насчитывается 35 магазинов продовольственных и промышленных товаров, предприятия торговли насчитывают 2762,11 $м^2$ торговой площади. Функционируют 10 предприятий общественного питания, в которых насчитывается около 280 посадочных мест. Общая площадь банкетных залов составляет 573,6 $м^2$.

Хутор Потаенный

Хутор Потаенный, площадью 6,85 га расположен на восточной окраине Ладожского сельского поселения, на его территории находятся семь одноэтажных 2-х квартирных бараков.

1.1. Социально-экономическая характеристика поселения

Численность населения Ладожского сельского поселения по состоянию на 01.01.2018 г. составляет 14 726 человек. Здесь проживает 13,6 % населения Усть-Лабинского района (108 210чел.).

Таблица 1 – Оценка численности постоянного населения

Наименование	**Численность населения, чел.**		**Динамика численности населения (2018/2009гг.)**	
	2009 г.	**2018 г.**	**абсолютное изменение, чел.**	**относительное изменение, %**
ст. Ладожская	15135	14726	-409	-2,7
х. Потаенный	12	12	0	0
Итого:	**15147**	**14738**	**-409**	**-2,7**

Одним из важных показателей социально-экономического состояния являются демографические показатели. Так, на территории поселения проживает:

- 2623 чел. (17,8 %)– население моложе трудоспособного возраста;

-8901 чел. (60,4 %)– население трудоспособного возраста;

-3214 (21,8%) – население старше трудоспособного возраста.

Основной составляющей трудовых ресурсов является трудоспособное население в трудоспособном возрасте. Возрастные границы и социально-демографический состав трудовых ресурсов определяется системой государственный законодательных актов. В России трудоспособным возрастом считается: у мужчин 16-64 лет включительно, у женщин 16-59 лет.

Анализ половозрастной структуры показал, что на ближайшую перспективу без учета миграционного движения складывается тенденция уменьшения доли трудоспособного населения и увеличения — нетрудоспособного, что повысит демографическую нагрузку на население и негативно скажется на формировании трудовых ресурсов.

Увеличение категории нетрудоспособного населения помимо особенности сложившейся структуры и возрастных групп населения, также

обусловлено складывающимися в стране тенденциями увеличения рождаемости и продолжительности жизни населения.

В целом демографическая ситуация в Ладожском сельском поселении повторяет районные и краевые проблемы и обстановку большинства регионов.

В существующем генеральном плане Ладожского сельского поселения, совмещенным с проектом планировки, предлагается следующее проектное решение по демографической ситуации в поселении: численность населения на расчетный период по генеральному плану составит 16 000 человек.

Общей стратегической целью социально-экономического развития поселения на прогнозный период является обеспечение повышения уровня и качества жизни населения, приток инвестиций в экономику муниципального образования, что обеспечит создание современных производств на его территории, а также увеличит налоговые поступления в бюджеты всех уровней.

1.2. Жилой фонд

По данным администрации Ладожского сельского поселения по состоянию на 01.01.2018 г. составляет 419,4 тыс. м^2. Жилой фонд станицы представлен индивидуальной жилой застройкой в количестве 5171 дом, а также секционной застройкой, которая насчитывает восемь двухэтажных жилых домов.

Таблица 2 - Жилой фонд станицы Ладожской

Наименование	Ед. измерения	Показатели
Общая площадь жилого фонда	тыс. м^2	419,44
Количество домовладений	шт.	5171
Количество квартир	шт.	107
Количество кв. метров жилплощади на 1 человека	м.кв.	27,7
Принадлежность -ведомственное -частное	 тыс. м^2 тыс. м^2	 5,76 413,68
Распределение жилого фонда на: - 2-х этажную застройку - индивидуальную застройку	 тыс. м^2 тыс. м^2	 5,76 413,68
Количество ветхого жилья	тыс. м^2	10,07

Новое жилищное строительство на первую очередь строительства и расчетный срок генерального плана предполагается для прирастающего населения, а так же для населения, проживающего в ветхом жилищном фонде.

Перспективный прирост численности населения Ладожского сельского поселения к 2032 году составит 1274 человек или 425 семей (при условии, что коэффициент семейности равен 3).

В качестве перспективного жилища в Ладожском сельском поселении принят индивидуальный жилой дом усадебного типа.

Расчетная жилищная обеспеченность для нового строительства принимается в размере 30 м^2/человек. Это стандарт комфортного жилья, относящегося к группе доступного.

Проектный объем нового жилищного строительства определен исходя из:
- проектной численности населения;
- динамики жилищного строительства.

Для обеспечения жильем прирастающего населения требуется (в соответствии с принятым уровнем жилищной обеспеченности) жилищное строительство в объеме 38,228 тыс. м^2.

Таблица 3– Перспективный объем жилищного фонда

№ п/п	Показатели	Единица измерения	Расчетный срок (2032 г.)
1	Жилой фонд, всего	тыс. м^2	447,558
2	Население	чел.	16 000
3	Жилищная обеспеченность	м^2/чел	27,9
4	Убыль жилого фонда	тыс. м^2	10,07
5	Сохраняемый существующий жилищный фонд	тыс. м^2	409,33
6	Новое строительство	тыс. м^2	38,228

1.3. Экономика

Ладожское сельское поселение входит в состав муниципального образования Усть-Лабинский район − агропромышленного района Краснодарского края. Базовыми отраслями экономики поселения являются промышленное производство и сельское хозяйство.

Таблица 4 - Наиболее крупные предприятия, расположенные на территории Ладожского сельского поселения

№ п/п	Наименование предприятия	Основной вид деятельности	Количество рабочих мест
1	ООО «Ладожское зверохозяйство»	Разведение прочих пушных зверей на фермах	-
2	Кукурузокалибровочный завод	Семеноводство	-
3	АО "Ладожский Элеватор"	Хранение и складирование зерна	-

№ п/п	Наименование предприятия	Основной вид деятельности	Количество рабочих мест
4	ООО "Юлдуз"	Аренда и управление собственным или арендованным нежилым недвижимым имуществом	-
5	ООО "Био Кристалл"	Торговля розничная напитками в специализированных магазинах	-
6	ООО "Винно-коньячный комбинат"	Торговля розничная напитками в специализированных магазинах	-

В Ладожском сельском поселении в производстве сельхозпродукции заняты предприятия и личные подсобные хозяйства. Сельское хозяйство представлено растениеводством и животноводством, при этом растениеводство развито лучше и производит 60% от общего объема сельхоз продукции. Рост объемов производства наблюдается как в растениеводстве (10,8%), так и в животноводстве (14,5%). Сельхозпроизводители поселения производят следующие виды продукции: зерно, соя, сахарная свекла, масленичные культуры. Кроме того, картофель, овощи, плоды и ягоды, скот и птицу, молоко, яйца.

2. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЛАДОЖСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

2.1. Описание используемых методов и средств получения исходной информации

В рамках муниципального контракта на оказание услуг по разработке комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) Ладожского сельского поселения Усть-Лабинского района Краснодарского края ООО "Фортуна Проект" были применены следующие методы получения исходной информации:

-**Аналитический метод.** Анализ полученной исходной информации от администрации Ладожского сельского поселения. В адрес администрации были направлены письма-запросы с просьбой предоставить следующую исходную информацию:

1. Генеральный план поселения.
2. Схема территориального планирования.
3. Проекты ОДД (дислокация дорожных знаков).
4. Программы транспортной и социальной инфраструктуры.
5. Технические паспорта дорог ВСН 1.83.
6. Программа социально-экономического развития.
7. Аварийность (официальный запрос) в ГАИ за 2015-2018 гг. (расписать место, причина, пострадавшие).
8. Необходимость пропуска грузового транспорта в обход (альтернативный маршрут, возможность строительства объездной дороги).
9. Документация на мосты (пропускной тоннаж).
10. Уровень автомобилизации (количество единиц на 1000 человек).
11. Остановки общественного транспорта. Общественный транспорт (номера маршрутов, направление, количество, расписание). Автостанции.
12. Имеется ли специализированная стоянка для задержанных транспортных средств?
13. Перечень улиц с тротуарами и велодорожками. Перечень (протяженность тротуаров, велодорожек и их адреса).
14. Информация об инвалидах, концентрация инвалидов, средства обеспечения инвалидов (светофор со звуковым оповещением, тротуары с тактильной плиткой, пандусы).
15. Планируемые мероприятия (строительство, реконструкция, ремонт).

Натуральное обследование. Проведение обследования улично-дорожной сети Ладожского сельского поселения включало в себя:

1. Замер геометрических параметров элементов основных автомобильных дорог;
2. Замер скорости движения, плотности и интенсивности движения транспортных потоков;
3. Обследование территории Ладожского сельского поселения на предмет наличия объектов дорожного сервиса, парковок;
4. обследование существующей организации дорожного движения на территории Ладожского сельского поселения.

2.1.1.Методика проведения натурного обследования интенсивности движения и состава транспортного потока

Обследование интенсивности движения и состава транспортных потоков в ключевых транспортных узлах является одним из основных источников данных о транспортной ситуации на территории анализируемого муниципального образования. Задачей данного обследования является получение актуальной информации об интенсивности и составе транспортных потоков и о существующем состоянии сети (данных о дорожном полотне, его размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах и других элементах улично-дорожной сети), выявление наиболее загруженных участков УДС, определение соотношения количества автомобилей по видам транспорта, выявление пикового периода загрузки УДС. Полученная информация будет являться основой для разработки программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

На первом этапе обследования проводится видеосъемка УДС и замеры геометрических параметров дорог. Полученная в результате натурного обследования информация размещается в базе данных для последующей камеральной обработки.

На втором этапе выполнения натурного обследования транспортных потоков необходимо определить ключевые транспортные узлы (точки замеров). Определение точек проводится на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику ТП на улично- дорожной сети в целом. В перечень обследования включаются пересечения, через которые проходят внешние и внутригородские транзитные потоки, перекрестки с постоянными нагрузками, где движение очень плотное на протяжении всего дня.

Точки замеров определяются по следующим признакам:
- наличие входящего/исходящего трафика в обследуемый район;
- распределение потоков по нескольким направлениям в транспортные районы или к точкам притяжения;

- въезды/выезды из транспортных районов (микрорайонов, отдельных районов населенного пункта и т.п.);
- ожидаемое увеличение трафика около точек притяжения (торговые и бизнес-центры, учреждения культуры и досуга и т.п.);
- светофорные объекты, распределяющие транспортные потоки по нескольким направлениям;
- места с затрудненным движением (на основании анализа исходных данных).

Количество ключевых узлов зависит от размеров улично-дорожной сети и от её загруженности.

После выбора ключевых узлов необходимо разработать план замеров. В план замеров входит картограмма точек замеров, расписание установки и снятия каждой камеры по дате и времени и ответственные за выполнение натурного обследования на каждой точке.

Перед началом видеосъемки перекрестка проводится анализ его картографической основы и натурное обследование с целью определения возможности съемки всего пересечения одной или несколькими камерами, предварительного выбора точек и режимов съемки. Для съемок используются камеры, позволяющие записывать поток видео в HD формате, который за счет высокого разрешения дает возможность получить четкое изображение всего перекрестка, отдельных транспортных средств и маршрутов их движения, а также пешеходов.

После выполнения видеосъемки производится подсчёт транспортных потоков в ручном режиме на основании видеороликов, полученных в результате обследования, и оформляются паспорта замеров интенсивности дорожного движения.

2.1.2. Отчет о проведении натурного обследования

При проведении натурного обследования, ввиду прямоугольной системе планировки УДС, были выделены 12 ключевых точек замеров:
1 точка – перекресток автодорог ул. Голощапова – ул. Коншиных;
2 точка – перекресток автодорог ул. Коншиных – ул. Длинная;
3 точка – перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Коншиных;
4 точка – перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Мира;
5 точка – перекресток автодорог ул. Мира – ул. Хлеборобная;

В таблицах с результатами замеров используется следующая классификация типов ТС и коэффициенты приведения согласно ВСН 45-68, ОН 025270-66 и СП 34.13330.2012:

ИТ – индивидуальный транспорт;
ОТ– общественный транспорт;

МГ– малый грузовой транспорт (до 3,5 т);
СГ – средний грузовой транспорт (от 3,5 до 8 т);
БГ – большой грузовой транспорт (более 8 т).

Таблица 5 - Календарь проведения исследований

№ п/п	Точка замера	Дата проведения исследования	Время проведения исследования
1	перекресток автодорог ул. Голощапова – ул. Коншиных	30.10.2018	с 7:30 до 8:30
2	перекресток автодорог ул. Коншиных – ул. Длинная	30.10.2018	с 7:30 до 8:30
3	перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Коншиных	30.10.2018	с 7:30 до 8:30
4	перекресток автодорог ул. Ленина – ул. Мира	30.10.2018	с 7:30 до 8:30
5	перекресток автодорог ул. Мира – ул. Хлеборобная	30.10.2018	с 7:30 до 8:30

1. Паспорт перекрестка автодорог ул. Голощапова – ул. Коншиных

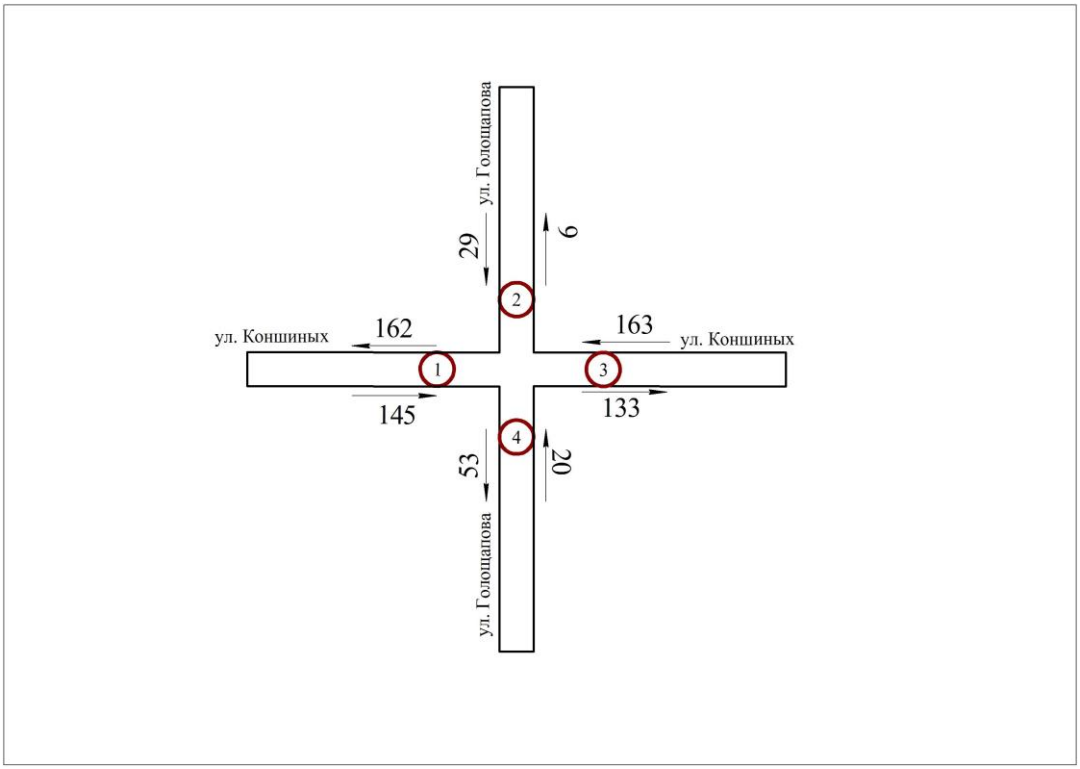


Рис. 2 - Исследуемый перекресток автодорог ул. Голощапова – ул. Коншиных с обозначенными входами

Таблица 6 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30 «утренний час пик».

Вход	**Маршрут**	**Вид ТС**						**Результаты**	
								Всего	
		ИТ	**ОТ**	**МГ**	**СГ**	**БГ**	**Итого**	**Исх. поток**	**Вход. поток**
1	1-2	4	0	0	0	0	4	145	162
	1-3	114	3	2	0	1	120		
	1-4	18	2	1	0	0	21		
2	2-1	7	0	0	0	0	7	29	9
	2-3	4	0	0	0	0	4		
	2-4	18	0	0	0	0	18		
3	3-1	138	3	3	1	1	146	163	133
	3-2	3	0	0	0	0	3		
	3-4	14	0	0	0	0	14		
4	4-1	7	2	0	0	0	9	20	53

	4-2	2	0	0	0	0	2		
	4-3	9	0	0	0	0	9		

2. Паспорт перекрестка автодорог ул. Коншиных – ул. Длинная

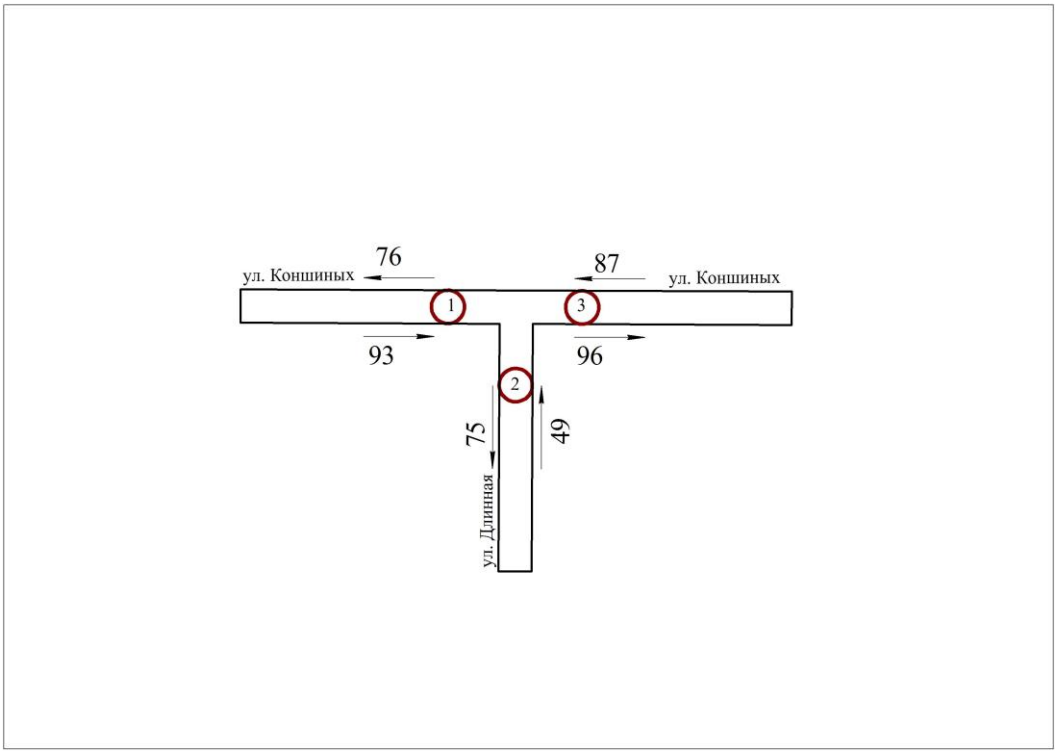


Рис. 3- Исследуемый перекресток ул. Коншиных – ул. Длинная с обозначенными входами

Таблица 7 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30 «утренний час пик».

Вход	**Маршрут**	**Вид ТС**						**Результаты**	
								Всего	
		ИТ	**ОТ**	**МГ**	**СГ**	**БГ**	**Итого**	**Исх. поток**	**Вход. поток**
1	1-2	38	0	4	1	0	43	93	76
	1-3	49	0	0	0	1	50		
2	2-1	12	0	0	0	0	12	49	75
	2-3	29	0	7	1	0	37		
3	3-1	63	0	0	0	1	64	96	87
	3-2	32	0	0	0	0	32		

3. Паспорт перекрестка автодорог ул. Ленина – ул. Коншиных

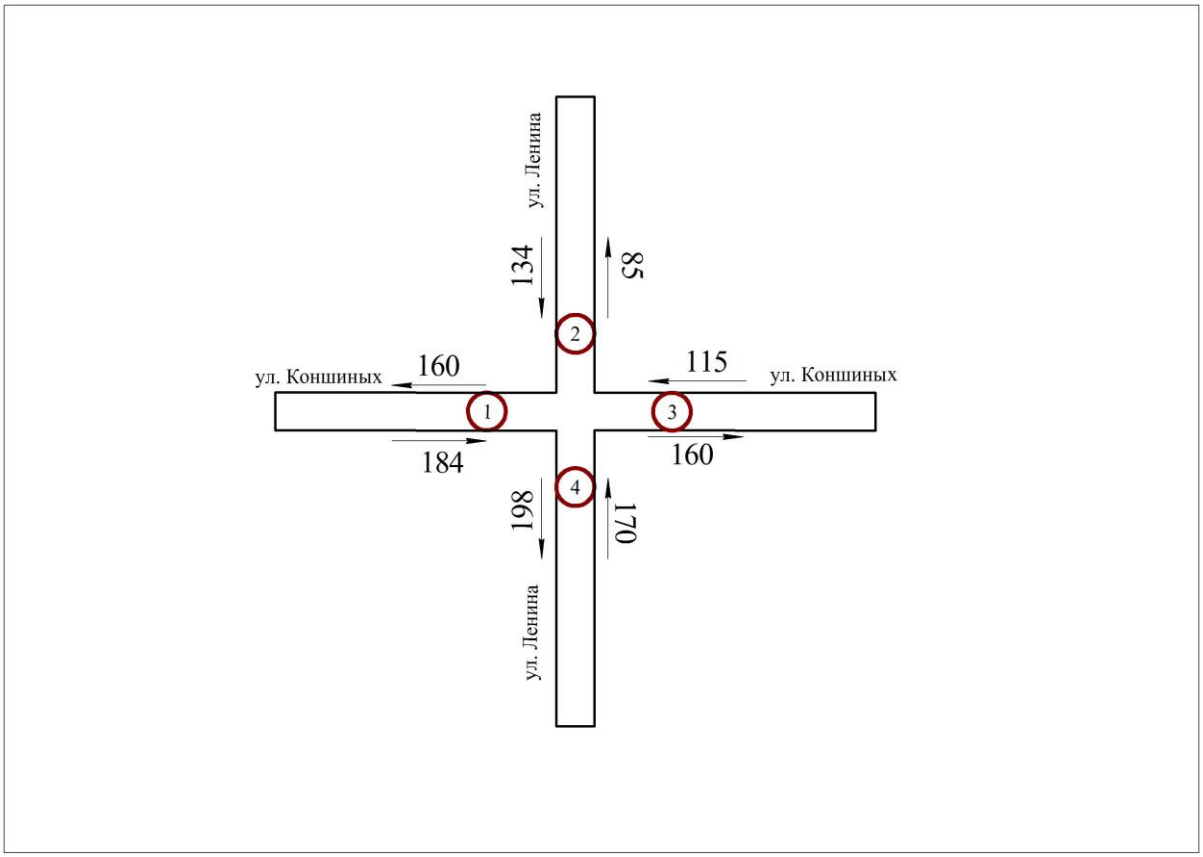


Рис. 4- Исследуемый перекресток ул. Ленина – ул. Коншиных с обозначенными входами

Таблица 8 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:30 до 8:30 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
								Всего	
		ИТ	ОТ	МГ	СГ	БГ	Итого	Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	15	0	0	0	0	15	184	160
	1-3	77	2	6	0	0	85		
	1-4	84	0	0	0	0	84		
2	2-1	27	0	0	0	0	27	134	85
	2-3	29	0	0	0	0	29		
	2-4	78	0	9	0	0	78		
3	3-1	61	0	0	0	0	61	115	160
	3-2	18	0	0	0	0	18		
	3-4	36	0	0	0	0	36		
4	4-1	72	0	0	0	0	72	170	198

	4-2	52	0	0	0	0	52		
	4-3	46	0	0	0	0	46		

4. Паспорт перекрестка автодорог ул. Ленина – ул. Мира

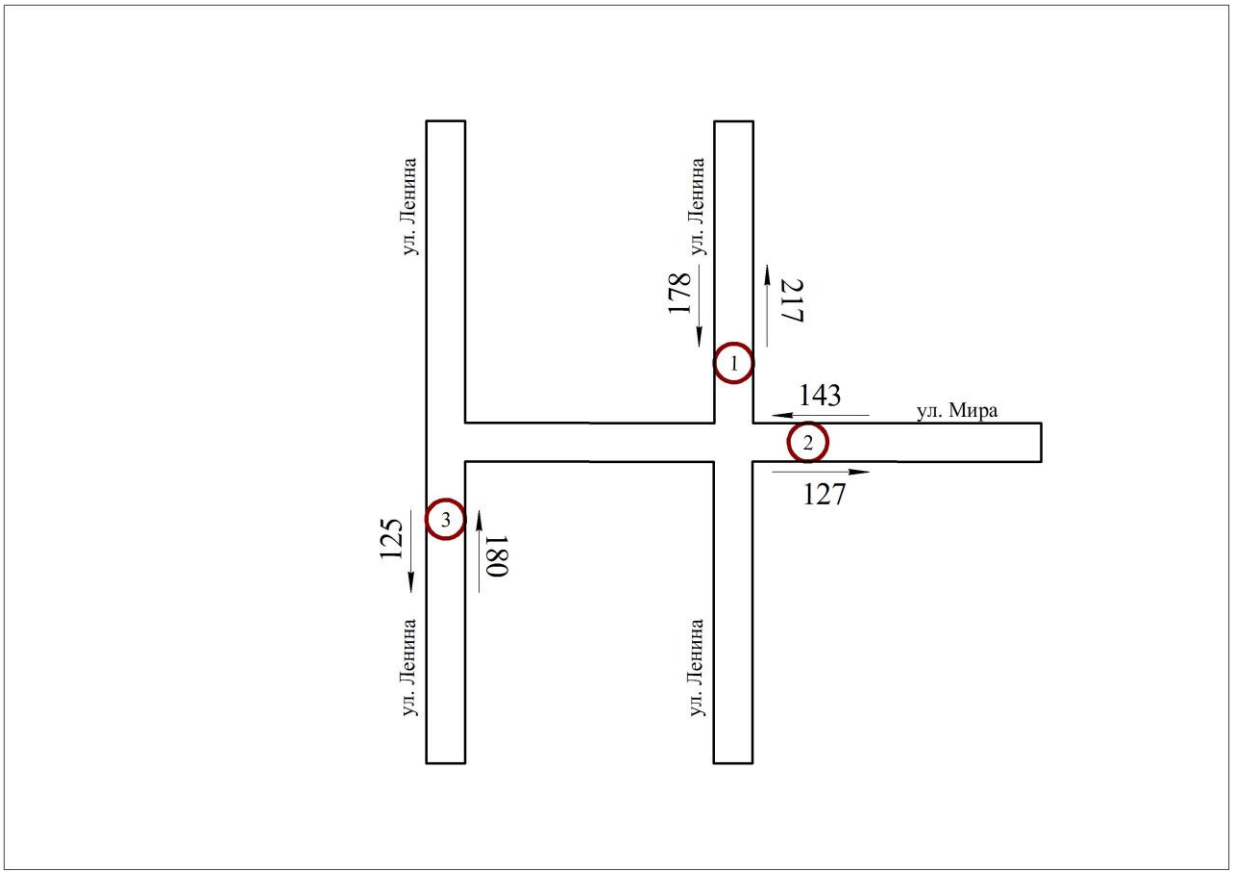


Рис. 5- Исследуемый перекресток ул. Ленина - ул. Мира
с обозначенными входами

Таблица 9— Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	**Маршрут**	**Вид ТС**						**Результаты**	
								Всего	
		ИТ	**ОТ**	**МГ**	**СГ**	**БГ**	**Итого**	**Исх. поток**	**Вход. поток**
1	1-2	96	0	5	0	0	101	178	217
	1-3	72	3	2	0	0	77		
2	2-1	76	0	3	0	0	79	127	143
	2-3	47	0	1	0	0	48		
3	3-1	129	3	6	0	0	138	180	125
	3-2	41	0	1	0	0	42		

5. Паспорт перекрестка автодорог ул. Мира – ул. Хлеборобная

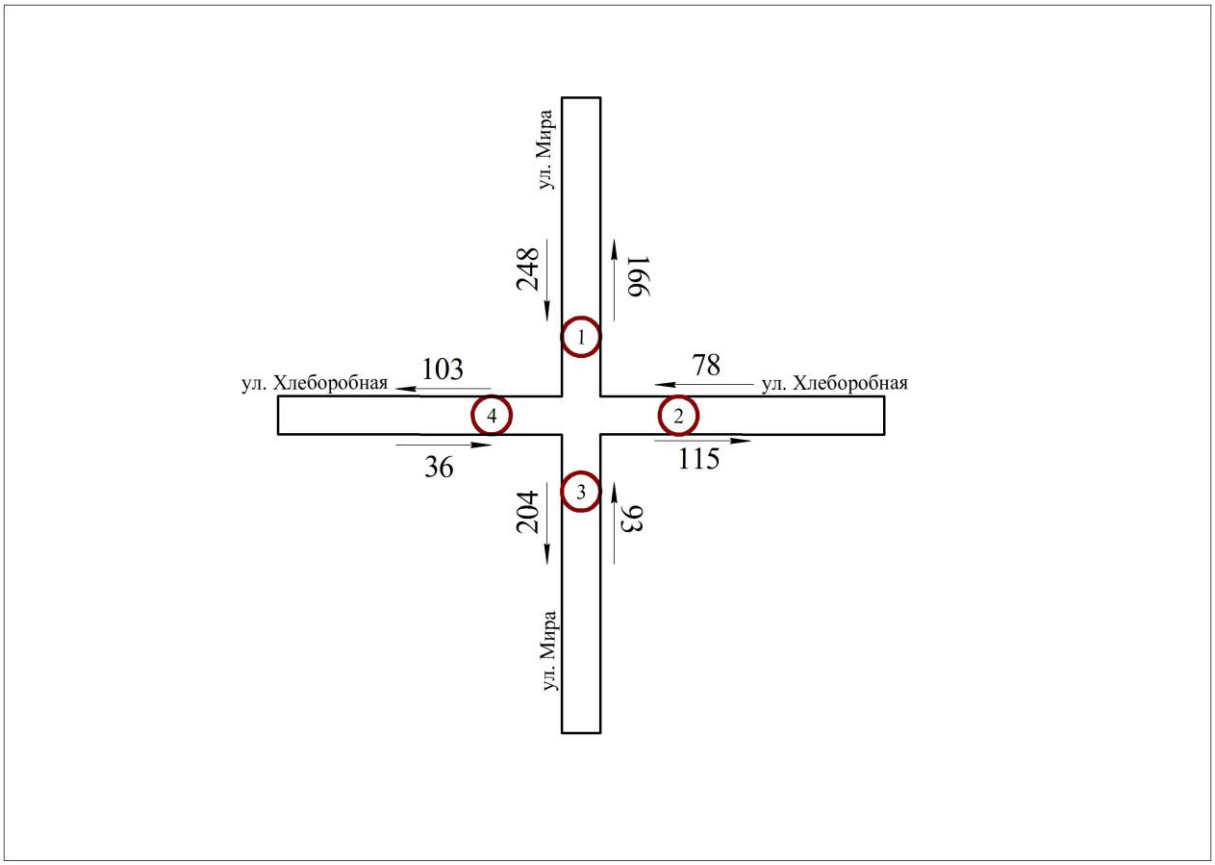


Рис. 6- Исследуемый перекресток ул. Мира – ул. Хлеборобная
с обозначенными входами

Таблица 10 — Результаты замеров интенсивности транспортных средств (ТС) с 7:00 до 8:00 «утренний час пик».

Вход	Маршрут	Вид ТС						Результаты	
								Всего	
		ИТ	ОТ	МГ	СГ	БГ	Итого	Исх. поток	Вход. поток
1	1-2	86	4	5	0	0	95	248	166
	1-3	124	0	6	2	11	143		
	1-4	6	2	2	0	0	10		
2	2-1	38	4	2	0	6	48	78	115
	2-3	30	0	0	0	0	30		
	2-4	16	0	0	0	0	16		
3	3-1	72	0	11	1	0	84	93	204
	3-2	4	0	0	0	0	4		
	3-4	5	0	0	0	0	5		

4	4-1	11	2	4	17	0	34	103	31
	4-2	38	0	0			38		
	4-3	31	0	0	0	0	31		

Подготовка и проведение натурного обследования мест для стоянки и остановки транспортных средств

Целью проведения натурного обследования мест для стоянки и остановки ТС является определение количества парковочных мест и выявление потребности парковочного пространства.

Подготовка к проведению натурного обследования заключается в выборе мест, времени и способа обследования.

Места для проведения обследования выбираются исходя из назначения парковки. По длительности хранения парковки подразделяются на два типа:

- для постоянного хранения ТС;
- для временного хранения ТС.

Под временным хранением понимается кратковременное (менее 12 ч) хранение на стоянках автомототранспортных средств на незакрепленных за конкретными владельцами машино-местах. Под постоянным – длительное (более 12 ч) хранение автомототранспортных средств на стоянках автомобилей, на закрепленных за конкретными автовладельцами машино-местах.

Для обследования мест постоянного хранения ТС в Ладожском сельском поселении выбирались парковки, находящиеся на внутридомовой территории, а также разрешенные для стоянки ТС места на дорогах общего пользования вблизи мест проживания в районах с многоквартирной жилой застройкой. Обследование проводилось по улицам, на которых расположены объекты притяжения или многоэтажные застройки.

В зоне индивидуальной жилой застройки обследование не осуществлялось, так как нормативно установлено, что для хранения транспортных средств на данных территориях используются гаражи или придомовая территория, закрепленная за владельцами частных домов, что исключает дефицит парковочного пространства на данных территориях.

Для обследования мест временного хранения ТС выбирались парковки у следующих крупных мест притяжения:

Таблица 11

Наименование объекта	Адрес
Детский сад № 29	ул. Сощенко, 106
Детский сад № 7	ул. Комсомольская, 154
Детский сад - ясли №27	Ул. Красная, 202
Детский сад "Ромашка"	Ул. Первомайская, 26
МБОУ СОШ №25	Ул. Школьная, 17
МБОУ СОШ №20	Ул. Коншиных, 167 б
Рынок	Ул. Ленина (от ул. Сощенко до ул. Комсомольская)
Администрация	
Больница	
МБОУ СОШ №19	
Магазины	Ул. Ленина (от пер. Ленина до ул. Сощенко)

Время для проведения обследования выбирается такое, когда на парковках скапливается максимальное количество припаркованных автомобилей.

Для обследования мест постоянного хранения ТС максимальное количество припаркованных автомобилей наблюдается с 19:00 до 7:00 часов, когда большинство жителей находится дома, т.е. время, когда население еще не уехало на работу, либо уже приехало с нее. В связи с тем, что в вечернее время снижается видимость объектов, предпочтительнее выбирать временной промежуток с 6:00 до 7:00 часов.

Время обследования парковок для временного хранения ТС может варьироваться в зависимости от назначения объекта притяжения (объекты торговли, объекты здравоохранения, объекты культуры, объекты спорта, объекты образования, объекты рекреационного назначения, органы власти и управления, объекты транспорта). Для обследования парковочного пространства у объектов притяжения Ладожского сельского поселения выбирались следующие временные периоды:

-объекты торговли, обследовались 30.10.2018-31.10.2018 г. в период с 10:00 до 12:00 часов.

Для общеобразовательных учреждений и детских дошкольных учреждений пик нагрузки носит кратковременный характер и приходится на период с 7:30 до 9:00, когда родители привозят своих детей.

Натурное обследование проводится следующими способами:

- учетчиками. Обследования проводятся несколькими людьми, которые проходя по маршруту, отмеченному на карте визуально оценивают места стоянки и остановки ТС и записывают данные в таблицы (количество учетчиков зависит

от площади муниципального образования и времени, выделенного для данного обследования);
- с помощью фото/видеосъемки, когда записываются фото/видеоматериалы, а затем выгружаются на сервер для последующей камеральной обработки с занесением данных в таблицы.

В данном проекте обследование проводилось учетчиками и с помощью фото/видеосъемки.

2.2. Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти Краснодарского края и органов местного самоуправления Ладожского сельского поселения по организации дорожного движения

2.2.1. 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 муниципального образования, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
- ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципального образования;
- содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
- ведение реестра парковок общего пользования на территории муниципального образования.

2.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории Ладожского сельского поселения

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 муниципальных и региональных 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.).

2.2.1.2. 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 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

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

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципального образования, 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).

2.2.1.3. Ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований

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

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

2.2.1.4. Содержание технических средств организации дорожного движения на автомобильных дорогах

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

сооружения и устройства, необходимые для технического обеспечения организации дорожного движения).

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

Согласно Федеральному закону № 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 57 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 52606-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Классификация дорожных ограждений» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 296-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).

2.2.1.5. Ведение реестра парковок общего пользования на территории муниципального образования

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.

2.2.2. Анализ организационной деятельности органов местного самоуправления по организации 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» 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 Ладожского сельского поселения фактически решают органы местного самоуправления муниципального образования. В Ладожском сельском поселении разработана и утверждена главой администрации муниципального образования «Дислокация дорожных знаков».

Во исполнение Поручения Президента РФ № 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 Ладожского сельского поселения была инициирована разработка настоящего проекта. На основе утвержденного документа по итогам разработки, в целях физической реализации мероприятий КСОДД по организации дорожного движения, органы местного самоуправления Ладожского сельского поселения могут организовывать разработку ПОДД.

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Ладожского сельского поселения в соответствии с пунктом 2.2.1.5 настоящей КСОДД.

2.3. Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

Деятельность в сфере организации дорожного движения основывается на исполнении требований следующих нормативных актов:

- Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29.12.2004 №190-ФЗ;
- Федеральный закон от 10.12.1995 №196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";
- Федеральный закон от 27.12.2002 №184-ФЗ "О техническом регулировании";

-Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесений изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";
- Федеральный закон от 8.11.2007 №159-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта";
- Указ президента Российской Федерации от 15.06.1998 №711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения";
- Постановление Правительства Российской Федерации от 02.09.2009 №717 "О нормах отвода земель для размещения автомобильных дорог и (или) объектов дорожного сервиса";
- Постановление Правительства Российской Федерации от 28.09.2009 №767 "О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации";
- Постановление Правительства Российской Федерации от 29.10.2009 №860 "О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемые в границах полос отвода";
- Приказ Минтранса России от 05.05.2012 №137 "Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по предоставлению гражданам или юридическим лицам земельных участков в границах полосы отвода автомобильной дороги федерального значения для размещения объектов дорожного сервиса";
- ГОСТ 25458-82 Опоры деревянные дорожных знаков;
- ГОСТ 25459-82 Опоры железобетонных дорожных знаков;
- ГОСТ 26804-2012 Ограждения дорожные металлические барьерного типа . Технические условия.
- ГОСТ Р 56925-2016 Дороги автомобильные и аэродромы. Методы измерения неровностей оснований и покрытий;
- ГОСТ 30413-96 Дороги автомобильные. Метод определения коэффициента сцепления колеса
- ГОСТ 52575-2006 Дороги автомобильные общего пользования. Материалы для дорожной разметки. Технические требования.
- ГОСТ 52576-2006 Дороги автомобильные общего пользования. Материалы для дорожной разметки. Методы испытаний.
- ГОСТ 52577-2006 Методы определения параметров геометрических элементов автомобильных дорог;
- ГОСТ 52605-2006 Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности.
- ГОСТ 33127-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация (с Поправкой);

-ГОСТ Р 51709-2001 Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки.
- ГОСТ 33220-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Требования к эксплуатационному состоянию
- ГОСТ Р 50971-2011 Технические средства организации дорожного движения. Световозвращатели дорожные. Общие технические требования. Правила применения.
- ГОСТ 52282-2004 Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные.
- ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.
- ГОСТ Р 52290-2004 Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования;
- ГОСТ Р 52398-2005 Классификация автомобильных дорог. Основные параметры и требования;
- ГОСТ Р 52765-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация
- ГОСТ Р 52766-2007 Дороги автомобильные общего пользования. -Элементы обустройства . Общие требования;
- ГОСТ Р 52721-2007 Технические средства организации дорожного движения. Методы испытаний дорожный ограждений;
- ГОСТ Р 52399-2005 Геометрические элементы автомобильных дорог;
- ГОСТ Р 52607-2006 Ограждения дорожные удерживающие. Боковые для автомобилей;
- ГОСТ Р 52748-2007 Дороги автомобильные общего пользования. Нормативные нагрузки, расчетные схемы нагружения и габариты приближения;
- ГОСТ Р 52044-2003 Наружная реклама на автомобильных дорогах и территориях городских и сельских поселений;
- СП 34.13330.2012 "Свод правил. Автомобильные дороги. Актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85*";
- СП 42.13330.2011 "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений";
- СП 51.13330.2011 "Защита от шума".

Информационное обеспечение участников дорожного движения проводится путем размещения информации по организации дорожного движения (расписание работы общественного транспорта, график выполнения дорожных работ, планы по проектированию и строительству в сфере дорожного хозяйства) с помощью сетей интернет на официальном сайте

Ладожского сельского поселения и на информационных стендах администрации.

2.4. 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 муниципального образования (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, поселений, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

2.4.1. Анализ имеющихся документов территориального планирования

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) документами территориального планирования муниципального образования является:

1) генеральный план муниципального образования;

2) схемы территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования муниципального образования устанавливает границы муниципального образования, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

Документы территориального планирования как правовые акты, к которым относятся генеральные планы, оперируют важнейшими и весьма ценными в условиях рынка ресурсами – территорией, земельными участками, местоположением объектов недвижимости, градостроительными регламентами разрешенного использования и режимами ограничения использования земельных участков, и др.

2.4.1.1. Анализ Генерального плана Ладожского сельского поселения

Генеральный план Ладожского сельского поселения является документом территориального планирования муниципального образования, подлежащим разработке, согласованию и утверждению в порядке, установленном Градостроительным кодексом Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190 – ФЗ и Федеральным законом от 29 декабря 2004 г. № 191-ФЗ «О введении в действие Градостроительного кодекса Российской Федерации», подписанными Президентом РФ 29 декабря 2004 г., с учетом дополнений, изложенных в ФЗ №232-ФЗ от 18.12.2006 г. «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Действующее градостроительное законодательство предусматривает конкретный состав положений, которые могут быть установлены документами территориального планирования каждого из уровней – федерального, регионального и муниципального.

Сложившаяся территориально-планировочная организация структуры Ладожского сельского поселения представляет собой два населенных пункта: станицу Ладожскую расположенную вдоль берега реки Кубань и хутор Потаенный - в полосе отвода железной дороги.

Генеральный план предусматривает дальнейшее развитие существующей территориально-планировочной структуры в увязке со вновь осваиваемыми территориями, комплексное решение экологических и градостроительных задач, развитие системы внешнего транспорта.

Основная часть территории в границах муниципального образования представлена землями сельскохозяйственного назначения крупных землепользователей, а также крестьянско-фермерских и личных подсобных хозяйств.

Общественный центр станицы расположен в геометрическом центре станицы вдоль основной планировочной оси – улицы Ленина. Для создания единого градостроительного комплекса с включением общественного центра и придания архитектурной выразительности главным улицам проектом предлагается реконструкция территорий, прилегающих к общественному центру и жилой застройки вдоль улиц, связывающих подцентры с размещением объектов малого бизнеса: торговли, бытового обслуживания, офисов и т.д. Проектом предусматривается реконструкция общественного центра станицы, расширение сети предприятий общественного питания, пунктов бытового обслуживания, благоустройство и озеленение открытых пространств – площадей, бульваров, парков.

Генеральным планом определено поэтапное освоение территории станицы Ладожской.

Приоритетными к первоочередной реализации являются вопросы инженерного оборудования территорий, инженерной подготовки и проведение мероприятий для предотвращения подтопления, организация поверхностного стока, устройства твердых покрытий дорог, обустройство мостов и дамб, благоустройство.

В Ладожском сельском поселении необходимо выполнить благоустройство и озеленение площади при общественных зданиях и скверов расположенных рядом с Домом культуры и домом детского творчества, благоустройство улиц и дорог на территории станицы.

Развитие автомобильных дорог Ладожского транспортного узла намечается по следующим направлениям:

1. Приведение технического уровня существующих территориальных дорог в соответствие с расширением автомобильного парка и ростом интенсивности движения;

2. Строительство северного обхода населенных пунктов: ст. Воронежской, г. Усть-Лабинска, ст. Ладожской, позволяющего изолировать жилую застройку и пешеходное движение от пропуска транзитных транспортных потоков территориальной автомобильной дороги направления г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края.

До строительства обхода генеральным планом рекомендуется устройство транспортной развязки в двух уровнях в месте пересечения автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края с автодорогами ст-ца Ладожская – ст-ца Кирпильская и ст-ца Ладожская – ст-ца Алексее – Тенгинская, предлагаемой к переносу с ул. Хлеборобной на ул Бабкова. Перенос вызван, прежде всего, сокращением пути прохождения автодороги по жилой зоне станицы, а так же возможностью устройства транспортной развязки.

3. Необходимость устройства двухуровневых транспортных развязок:

- в месте примыкания проектируемого северного обхода с автодорогой г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края;

- автодороги г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края с въездной улицей в станицу (пер. Горный)

Архитектурно-планировочная организация территории

Генеральный план предусматривает дальнейшее развитие существующей территориально-планировочной структуры в увязке со вновь осваиваемыми территориями, комплексное решение экологических и градостроительных задач, развитие системы внешнего транспорта.

Основными планировочными осями существующей и проектируемой территориальной структуры Ладожского поселения являются Северо-Кавказская железная дорога и автомобильная дорога регионального значения "г. Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края", второстепенными – "ст-ца Ладожская – ст-ца Кирпильская" и "ст-ца Ладожская – ст-ца Алексее – Тенгинская". Удаленность от основных планировочных осей, мест приложения труда определяет интенсивность развития территорий.

Южная окраина жилой зоны станицы, примыкающая к обрыву берега Кубани, имеет извилистую конфигурацию с множеством поперечных оврагов и промоин и подвержена оползневым процессам.

Территориально-планировочная структура ст. Ладожской композиционно увязана с рекой Кубань и проектируемой рекреационной зоной в ее пойме. Жилые улицы микрорайонов меридиального направления, ведущие к общественным центрам станицы, запроектированы как улицы бульварного типа, связывающие пешеходными связями жилую и рекреационную зону. Наиболее живописные места на южной окраине станицы, с которых открывается панорама поймы реки, оформлены в виде смотровых площадок с малыми архитектурными формами.

Улицу Ленина (от ул. Сощенко до ул.Комсомольской) предполагается оформить как улицу-бульвар с благоустроенными тротуарами, газонами, цветниками. Таким образом, главная улица представляет собой протяженную зеленую эспланаду, соединяющую основные композиционные акценты общественного центра.

Для улучшения планировочной и функциональной структуры общественного центра на перспективу проектом предлагается строительство зданий, отвечающих современным требованиям: многофункционального торгово-развлекательного центра по ул. Ленина и гостиницы с рестораном по ул. Красная, а также реконструкция зданий, в настоящее время пустующих по ул. Комсомольской - под библиотеку.

Кроме того, проектом предусмотрено развитие уже сложившихся подцентров станицы расположенных по ул. Мира и ул. Коншиных.

Для удобства повседневного обслуживания населения рекомендуется размещение магазинов товаров повседневного спроса, кафе, пунктов бытового обслуживания в существующей застройке силами частных предпринимателей по всей территории станицы.

Проектом предлагается строительство блока плавательного бассейна к существующему детскому саду №22.

Генеральным планом предусмотрена реконструкция дома детского творчества по ул. Красной с включением в единый ансамбль прилегающих зданий детской библиотеки и детского сада с изменением их функционального назначения, для создания дополнительных площадей для занятий и организации концертного зала.

На территории проектируемого лесопарка в пойменной части Кубани на юге станицы Ладожской получает свое развитие зона отдыха.

На перспективу проектом зарезервированы земли для развития жилой зоны к востоку и западу от станицы. Резервирование территорий с четким функциональным назначением предотвратит размещение экологически вредных объектов, препятствующих дальнейшему территориальному развитию станицы.

Большая часть действующих в настоящее время производственных предприятий в станице образуют северную промышленную зону, расположенную вдоль краевой автодороги, которые проектом сохраняются и развиваются. Здесь возможно размещение предприятий 1-3 класса.

Полоса категорированной дороги в северо-западной части станицы проектом предлагается для размещения инвестиционных площадок – объектов придорожного сервиса – это могут быть АЗС, пункты технического обслуживания автомобилей, мойки, стоянки и объекты, предназначенные для обслуживания транзитных пассажиров - оптовые рынки, магазины, кафе, гостиницы.

Генеральным планом не предусматривается развитие хутора Патаенный, в связи с тем, что он расположен на федеральных землях в полосе отвода железной дороги и не имеет утвержденных границ.

2.4.1.2. Анализ имеющейся документации по планировке территории

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 N 190-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 11.08.2017) видами документации по планировке территории являются:

1) проект планировки территории;

2) 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 Ладожском сельском поселении отсутствуют.

2.4.1.3. Анализ документов стратегического планирования

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

Стратегическое планирование в Российской Федерации (далее - стратегическое планирование) осуществляется на основании норм Федерального закона от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ «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 ноября 2008 г. № 1734-р с редакцией от 11 июня 2014 года № 1032-р).

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 ноября 2008 года № 1662-р) – 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 74 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 Ладожского сельского поселения действуют программы:
- программа транспортной инфраструктуры на 2017-2027 годы;
-программа социальной инфраструктуры на 2017-2027 годы.

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

1.5.1. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги

Улично-дорожная сеть является основным образующим элементом транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры. Развитие дорожной сети и инфраструктурных объектов в комплексном развитии поселения является одним из наиболее социально-значимых вопросов.

Ладожское сельское поселение, расположено в 90 км от административного центра Краснодарского края – г.Краснодара.

С центром муниципального образования Усть-Лабинский район и другими населенными пунктами района и Краснодарского края станица связана линией Краснодар — Кавказская, железнодорожная станция Ладожская и автодорогами регионального значения:

- "Темрюк – г. Краснодар – г. Кропоткин – граница Ставропольского края" I, II категории (северная окраина станицы);
- "ст-ца Ладожская – ст-ца Алексее – Тенгинская" IV категории (западная часть);
- автодорога межмуниципального значения "ст-ца Ладожская – ст-ца Кирпильская" IV категории (северо-западная часть).

Транспортная инфраструктура Ладожского сельского поселения является составляющей инфраструктуры Усть-Лабинского района Краснодарского края. В территорию сельского поселения входят 54 улицы и уличные дороги, используемых для транспортного сообщения населения, общая протяженность которых составляет 107,261 километр.

Таблица 12 -Перечень дорог Ладожского сельского поселения

№ п\п	Наименование дороги	Асфальтовые (м)	Гравийные (м)	Грунтовые (м)	Всего (м)
ст. Ладожская					
1	Пер. Конусный		900,0		900,0
2	Ул. Тройной Яр		500,0		500,0
3	Пер. Горный		1110,0		1110,0
4	ул. Песчаная		1620,0		1620,0
5	Ул. Широкая		1830,0		1830,0
6	Ул. Победы		2500,0		2500,0
7	Ул. Длинная	610,0	1980,0		2590,0
8	Ул. Садовая	750,0	1580,0		2330,0

9	Ул. Казачья		2100,0		2100,0
10	Ул. Горького	995,0	1020,0		2015,0
11	Ул. Голощапова	1060,0	938,0		1998,0
12	Ул. Проходная		1380,0		1380,0
13	Ул. Свободная	1180,0	1180,0		2360,0
14	Ул. Почтовая	580,0	340,0		920,0
15	Ул. Советская	1160,0	1030,0		2190,0
16	Ул. Театральная	730,0	710,0		1440,0
17	Ул. Ленина	1750,0			1750,0
18	Ул. Коммунаров	230,0	590,0		820,0
19	Ул. Больничная	460,0	1225,0		1685,0
20	Ул. Вокзальная	463,0	1190,0		1653,0
21	Ул. Карноухова	480,0	1197,0		1677,0
22	Ул. Кубанская	1400,0	350,0		1750,0
23	Ул. Чапаева		570,0		570,0
24	Ул. Гагарина		820,0		820,0
25	Ул. Бабкова		1740,0		1740,0
26	Ул. Школьная		1700,0		1700,0
27	Пер. Семафорный		800,0		800,0
28	Ул. Западная		1800,0		1800,0
29	Ул. Хлеборобная		408,0		408,0
30	Ул. Колхозная		1980,0		1980,0
31	Ул. Степная		1600,0		1600,0
32	Ул. Октябрьская		1130,0		1130,0
33	Ул. Лондарева		840,0		840,0
34	Ул. Выгонная		1000,0		1000,0
35	Ул. Коншиных	4600,0	1500,0		6100,0
36	Ул. Железная		940,0		940,0
37	Ул. Северная		1400,0		1400,0
38	Ул. Мельничная		2600,0		2600,0
39	Ул. Хлебная		2450,0		2450,0
40	Ул. Вольная		1520,0		1520,0
41	Ул. Сощенко	300,0	4000,0		4300,0
42	Пер. Толочный		1050,0		1050,0
43	Пер. Школьный		700,0		700,0
44	Ул. Мира	3050,0			3050,0
45	Пер. Центральный		365,0		365,0
46	Ул. Красноармейская		3490,0		3490,0
47	Ул. Первомайская		5210,0		5210,0
48	Пер. Западный		1260,0		1260,0
49	Ул. Комсомольская	760,0	3400,0		4160,0
50	Ул. Красная	6000,0	1300,0		7300,0
51	пер. Пахотный		830,0		830,0
52	Ул. Белинского		2160,0		2160,0

53	Ул. Лебедева		3200,0		3200,0
54	Ул. Луговая		930,0		930,0
	Итого:	**26558,0**	**77963,0**		**104521,0**

Улично-дорожная сеть Ладожского сельского поселения представляет собой сложившуюся сеть улиц и проездов, обеспечивающих внешние и внутренние связи на территории муниципального образования с производственной зоной, с кварталами жилых домов, с общественной зоной.

Главными улицами в Ладожском сельском поселении являются:

- ул. Красная;
- ул. Ленина;
- ул. Мира;
- ул. Коншиных;
- ул. Хлеборобная;
- ул. Длинная.

На территории поселения так же располагается три не оборудованных железнодорожных переезда.

2.5.2. Транспортно-эксплуатационные характеристики

При оценке практической пропускной способности конкретных дорожных условиях рекомендуется использовать уравнение

$$P=\beta Pmax\backslash 2,$$

где β - итоговый коэффициент снижения пропускной способности, равный произведению частных коэффициентов;

P max— максимальная практическая пропускная способность, легковых авт./ч . При расчетах пропускной способности следует исходить из величины максимальной практической пропускной способности Ртах, приведенной ниже в таблице 13.

Таблица 13- Величины максимальной практической пропускной способности P_{max}

Автомобильные дороги	**P_{max}, авт./ч**
Двухполосные	3600 в оба направления
Трехполосные	4000 в оба направления
Четырех полосные: без разделительной полосы с разделительной полосой	 2100 по одной полосе 2200 по одной полосе
Шестиполосные: без разделительной полосы с разделительной полосой	 2200 по одной полосе 2300 по одной полосе

Автомобильные магистрали, имеющие восемь полос	2300 по одной полосе

Максимальная практическая пропускная способность P_{max} устанавливается на эталонном участке при благоприятных погодно-климатических условиях и транспортном потоке, состоящем только из легковых автомобилей.

Снижение максимальной пропускной способности происходит в результате влияния различных факторов, отражение их влияния отражается в β - итоговом коэффициенте снижения пропускной способности.

Для определения пропускной способности автомобильных дорог в городских условиях коэффициент β определяется по формуле:

$$\beta = n f_b f_{гр} f_i f_p f_{авт} f_{тер} f_R f_v$$

где n - количество полос движения в одном направлении;

f_b — коэффициент, учитывающий ширину полосы движения;

$f_{гр}$— коэффициент, учитывающий долю грузовых автомобилей в потоке;

f_i— коэффициент, учитывающий продольные уклоны;

f_p — коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые паркующимися транспортными средствами;

$f_{авт}$— коэффициент, учитывающий помехи, создаваемые автобусами;

$f_{тер}$— коэффициент, учитывающий тип территории;

f_R — коэффициент, учитывающий радиусы кривой в плане;

f_v— коэффициент, учитывающий ограничение скорости.

Анализируя схему расположения дорог и распределения интенсивности транспортных потоков можно выделить следующие. Опорная транспортная сеть в Ладожском сельском поселении;

- ул. Красная;
- ул. Ленина;
- ул. Мира;
- ул. Коншиных;
- ул. Хлеборобная;
- ул. Длинная.

Характеристики дорожного движения для вышеуказанной опорной транспортной сети приведены в таблице 14.

Таблица 14 - Параметры дорожного движения опорной транспортной сети Ладожского сельского поселения

№	Наименование улицы	P_{max}	n	f_b	$f_{тер}$	f_i	f_p	$f_{авт}$	$f_{гр}$	F_R	F_v	P
ст. Ладожская												
1	ул. Красная	3600	2	0,8	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	1360
2	ул. Ленина	3600	2	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	0,9	1,0	2,125
3	ул. Мира	3600	2	0,9	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	1224
4	ул. Коншиных	3600	2	0,8	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,8	967
5	ул. Хлеборобная	3600	2	0,85	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	913
6	ул. Длинная	3600	2	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1360

2.6. Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории Ладожского сельского поселения и описании 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.

Внешние транспортно-экономические связи Ладожского сельского поселения с другими населенными пунктами осуществляются автомобильным (индивидуальным, общественным и грузовым), железнодорожным транспортом. Воздушный и водный транспорт не используются.

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

Общественный транспорт

Через город Усть-Лабинск, станицу Воронежскую и станицу Ладожскую проходит железнодорожная линия, обеспечивающая связь Краснодар – Кавказская территориального значения, она осуществляет связь Краснодарского края с Калмыкией и Ставрополем по линии Элиста – Ставрополь – Кавказская – Краснодар, линия электрифицирована. Через железнодорожный узел г. Краснодара осуществляется связь с Черноморским побережьем края.

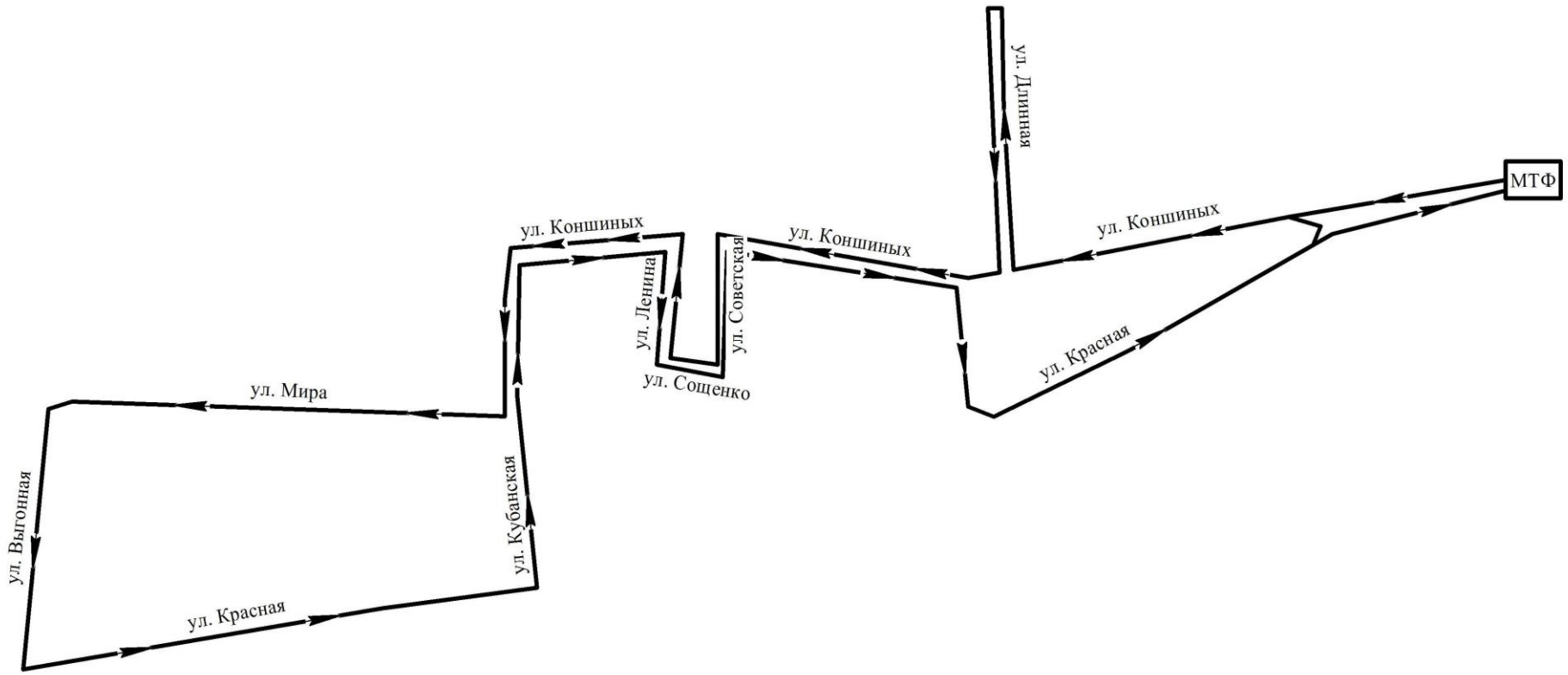
Железнодорожный транспорт играет основную роль в доставке отдыхающих на курорты из самых отдаленных районов страны. По железной дороге прибывают продовольственные и промышленные товары для населения и отдыхающих, значительный объем строительных материалов для строительства новых и реконструкции существующих объектов курортно-санаторного, туристско-оздоровительного и культурно-бытового назначения.

По данным Краснодарского отделения - филиала «Северо-Кавказской железной дороги» ОАО РЖД интенсивность железнодорожного движения по станции Усть-Лабинская составляет 20 пар поездов в сутки.

На территории станицы Ладожской сооружения и устройства железнодорожного транспорта включают железнодорожные линии общего пользования с расположенными на них разъездами, а также линиями не общего пользования (подъездные пути промышленных предприятий, складов, баз и т.д.), вокзальный комплекс, объекты дистанции пути, гражданских сооружений, станция Ладожская и т.д.

По территории ст. Ладожской ходит маршрут 1А "Степная - Горный". Перевозку пассажиров осуществляет ИП Назаров. Схема движения общественного транспорта показана на рис. 7.

Рис 7 - Маршрут общественного транспорта "Горный - Степная"



На территории Ладожского сельского поселения автостанция отсутствует. Связь с населенными пунктами Краснодарского края осуществляются транзитными рейсами (см. табл. 15).

Таблица 15

ст. Ладожская (время)	Дни	Маршрут
12:25 17:22	ежедневно	Геленджик-Гулькевичи
13:00 16:30 18:28	ежедневно	Краснодар-Армавир
14:20	ежедневно	Новороссийск-Армавир
16:05	ежедневно	Краснодар -Новокубанск
18:30	ежедневно	Краснодар-Успенское
19:20	ежедневно	Новороссийск-Кропоткин
21:45	ежедневно	Темрюк-Кропоткин

Велосипедный транспорт

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

Пешеходный ход

На территории Ладожского сельского поселения имеются тротуары. Перечень тротуаров отображен в таблице 16.

Таблица 16

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, м
1	ул. Хлеборобная	1600
2	ул. Красная	3310
3	ул. Комсомольская	190
4	ул. Ленина	1720
5	ул. Мира	2550
6	ул. Школьная	60
7	ул. Коншиных	2080
Итого:		**11510**

Грузовой транспорт

Грузовой транспорт представлен автомобильным и железнодорожным транспортом. По территории муниципального образования проходит участок железнодорожной ветки Краснодар — Кавказская.

2.7. Анализ параметров дорожного движения, а так же параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

2.7.1. Параметры движения

Основным параметром, характеризующим дорожное движение является интенсивность движения данный параметр был получен по вышеуказанной методике в п.п. 2.1.1.

Интенсивность движения N: Количество транспортных средств, проходящие в единицу времени через определенное сечение дороги.

Анализируя данные таблиц интенсивности движения транспортных средств, получаем усредненный состав движения потоков транспортных средств в Ладожском сельском поселении.

Таблица 17 - Состав движения потоков транспортных средств

Вид транспортного средства	Доля в транспортном потоке, %
Индивидуальный	**89,68**
Общественный (автобусный)	**1,68**
Малый грузовой	**5,61**
Средний грузовой	**1,33**
Большой грузовой	**1,7**

Состав движения: Качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

В Ладожском сельском поселении действует ограничение максимальной скорости движения до 20 км/ч на пешеходных переходах, находящихся вблизи учебных заведений (школа №19, №20, №25) и Детских садов (№7, №27, №29). По улицам муниципального образования разрешено движение со скоростью не более 60 км/ч.

<u>Плотность движения</u>

Плотность движения q: Число автомобилей на 1 км дороги.

Плотность движения связана с основными характеристиками движения потока автомобилей формулой:

$$N = Vq, \qquad (3)$$

где N- интенсивность движения, авт./ч;

V - скорость, км/ч;

q - плотность потока, авт./км.

Коэффициент загрузки дороги движением z определяется отношением фактической интенсивности движения к практической пропускной способности участка дороги

$$z = N/P,$$

где N- интенсивность движения, авт./ч;

P - практическая пропускная способность участка дороги, авт./ч.

Таблица 18 - Исходные данные для расчета загрузки

№	Наименование улицы	P	N	z	q
ст. Ладожская					
1	ул. Красная	1360	142	0,10	2,84
2	ул. Ленина	2125	214	0,10	4,28
3	ул. Мира	1224	121	0,09	2,42
4	ул. Коншиных	967	114	0,11	2,28
5	ул. Хлеборобная	913	107	0,11	2,14
6	ул. Длинная	1360	139	0,10	2,78

При коэффициенте загрузки $z \langle 0,2$ - уровень обслуживания движения соответствует категории А. Для категории А характерно движение автомобилей в свободных условиях, без взаимодействия. При этом наблюдается низкая эмоциональная нагрузка водителей в сочетании с удобством работы. Экономическая эффективность дороги низкая.

При коэффициенте загрузки $0.2 \leq z \leq 0.452$ – уровень обслуживания движения соответствует категории В. Для категории В характерно движение автомобилей группами при совершении большого количества обгонов. Эмоциональная нагрузка водителей нормальная. Удобство работы –мало удобно. Эмоциональная эффективность работы – малоэффективная.

2.7.2. Параметры движения маршрутного транспорта

Ладожское сельское поселение – транспортный узел, имеющий развитые пути сообщения и обеспечивающий связь со многими регионами края. Территорию поселения пересекает железнодорожная магистраль общегосударственного значения, по которой осуществляются пассажирские и грузовые перевозки.

Транспортная отрасль охватывает все виды деятельности, связанные с перевозками грузов и пассажиров, выполняемые транспортными предприятиями всех форм собственности и организационно – правовых форм,

подсобными подразделениями предприятий, отнесенных к другим отраслям, домашними хозяйствами в части оказания платных услуг.

По ст. Ладожской ходит один общественный транспорт 1А "Горный - Степная".

2.7.3. Параметры размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

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

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

Анализ полученной информации позволит оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

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 5150 машино-мест.

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

Парковки, организованные не в соответствии с требованиями ГОСТ и СНиП порождают дополнительную нагрузку на дорожную сеть и приводят к возникновению заторов. Поэтому оптимизация парковочного пространства позволит не только более полно удовлетворить спрос граждан, но и улучшить дорожно-транспортную ситуацию.

По результатам натурных обследований выявлено достаточное количество машино-мест в дворовых территориях многоквартирных жилых домов Ладожского сельского поселения. 70 % данного парковочного пространства организованно должным образом и не носит хаотичный характер. Требуется приведение к нормативному состоянию каждого машино-места размещенного на дворовых территориях с целью создания удобного проезда или автомобильной стоянки.

В Ладожском сельском поселении большая часть территории занята частной жилой застройкой малоэтажного типа. На придомовой территории расположено по 1-2 машино-места. Выявлено, что общее количество парковочных машино мест на территории частных домовладений достаточно.

Выявлена высокая обеспеченность местами для стоянки и остановки транспортных средств. Дефицит парковочного пространства отсутствует.

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

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

При организации парковочного пространства следует учитывать следующие факторы:

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

В результате исследования парковочного пространства Ладожского сельского поселения и анализа исходных данных были выявлены следующие недостатки:

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

Предлагаемые пути решения выявленных проблем:

- увеличение числа парковочных мест во дворах;
- усиление борьбы с незаконной парковкой на газонах и тротуарах во дворах;

- установка пешеходных столбиков для защиты дворовых тротуаров от парковки;

а) задействование различных органов власти для тотального пресечения нарушений правил парковки на тротуарах и газонах во дворах;

б) борьба с самозахватами парковочных мест во дворах;

Ниже перечислены предлагаемые пути решения проблем в парковочной системе Ладожского сельского поселения.

Инвентаризация парковочной сети и приведение её к текущим реалиям:

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

2.8. Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Грузовой транспорт представлен автомобильным и железнодорожным транспортом.

Среднесуточный грузопоток (потребный) по железной дороге оценочно составляет – 3200 тон.

Годовой грузопоток (потребный) по железной дороге оценочно составляет - 1,100 млн. тон.

Годовой грузопоток (максимально возможный) до 5 млн. тон.

Таким образом, железная дорога используется на 60% от своих максимальных возможностей, что на сегодняшний день удовлетворяет потребный спрос в грузообороте и имеет потенциал к дальнейшему увеличению грузооборота.

Доставка грузов к остальным объектам в Ладожском сельском поселении осуществляется автомобильным транспортом по дорогам общего пользования без задержек в движении на территории СП. Подъездные дороги к поселению имеют III и IV категорию, это обеспечивает приведенную пропускную способность до 2000 и более автомобилей в сутки.

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

Свободные условия проезда транспорта, отсутствие заторов, ограничений движения транспорта, его относительная компактность создают удовлетворительные условия дорожного движения для индивидуального транспорта. Однако существует ряд факторов, которые снижают безопасность дорожного движения:

- Автомобильные дороги «ул. Хлеборобная, ул. Красная, ул. Коншиных» имеют достаточную длину для набора высоких скоростей движения на всей ее протяженности, что, при условии отсутствия средств предупреждения данного явления вызывает систематическое нарушение установленного скоростного режима провоцируя при этом ДТП.

Необходимо отметить, что скорость удара в значительной степени определяет последствия ДТП. В результате исследований, описанных во «Всемирном докладе о предупреждении дорожно-транспортного травматизма», опубликованного Всемирной организацией здравоохранения в 2004 г. была выявлена зависимость вероятности летального исхода ДТП при участии автомобиля и пешехода от скорости движения автомобиля. При столкновении на скорости 40 км/ч погибают до 20% пешеходов, в то время как при столкновении на скорости 60 км/ч этот процент вырастает уже до 85 %.

В Ладожском сельском поселении, помимо машин, население активно пользуется велосипедами. 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.

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

2.10. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

Анализ эксплуатационного состояния технических средств ОДД опорной сети Ладожского сельского поселения был произведен на основании натурных обследований.

По полученным данным, 20% дорожных знаков находятся в неудовлетворительном состоянии, и 35% дорожной разметки требует обновления.

На опорной сети Ладожского сельского поселения установлены искусственные дорожные неровности.

Искусственные дорожные неровности монолитной и сборно-разборной конструкции установлены в непосредственной близости от дошкольных и школьных учреждений на:

- улице Красная;
- улице Ленина;
- улице Коншиных;
- улице Мира.

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

2.11. Оценка 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 Ладожском сельском поселении осуществляется с помощью следующих основных методов:

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

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.

Анализ статистики аварийности за 2016-2017 год и по ноябрь 2018 года показал, 0 смертельных случая в ДТП с участием пешеходов, что позволяет

сделать вывод об эффективности применения данного метода организации дорожного движения.

В целом можно сделать вывод о том, что метод ограничения скоростного режима соблюдается в ст. Ладожская. Для повышения эффективности данного метода по другим улицам необходимо проведение дополнительных мероприятий.

2.11.1. Одностороннее движение

Одностороннее движение применяется для повышения пропускной способности, а также для исключения конфликта встречных транспортных потоков при недостаточной ширине проезжей части. Наряду с описанными преимуществами, режим одностороннего движения обладает рядом недостатков, прежде всего вынуждает участников дорожного движения совершать перепробеги, иногда весьма существенные. Это особенно актуально для жителей, проживающих на этих улицах, поскольку им приходится совершать перепробеги ежедневно. При слабом контроле соблюдения этого режима со стороны органов ГИБДД, именно жители района в первую очередь становятся нарушителями.

Одностороннее движения Запрет движения или въезда

Запрет движения может вводиться на улицах с узкой проезжей частью, где движение ТС возможно только в одном направлении, а также обозначать зону, не предназначенную для движения транспортных средств. Однако существуют проблемы контроля за соблюдением данного режима в связи с рядом случаев, на которые требования знака не распространяются.

Запрет въезда применяется для предотвращения движения во встречном направлении на дороге с односторонним движением, а также может быть установлен при въезде на обособленную территорию.

Одностороннее движение как метод организации движения на территории Ладожского сельского поселения организованно на:

- ул. Комсомольская от ул. Почтовая до ул. Голощапова;
- ул. Коммунаров от ул. Мира до ул. Красноармейская.

2.11.2. Запрет стоянки и остановки транспортных средств

Метод запрета стоянки и остановки транспортных средств применяется при недостаточной ширине проезжей части дороги, а также при высокой интенсивности движения ТС. Введение данного метода позволяет повысить пропускную способность автомобильной дороги и безопасность дорожного движения. При введении данного метода следует учитывать альтернативную возможность совершения парковки на близлежащей территории, а при недостаточных размерах территории или высоком спросе на парковочные места (центр села) проводить мероприятия по организации платных парковок.

Остановка ТС запрещена на: ул. Ленина (от ул. Сощенко до ул. Комсомольская) с двух сторон от разделительной полосы. Установлены знаки 3.27 «Остановка запрещена» и знаки дополнительной информации (таблички) 8.2.1 и 8.2.2 и 8.2.3 «Зона действия», необходимость введения этих знаков объясняется наличием крупного места притяжения, где остановка необходима для высадки посетителей.

2.11.3. Светофорное регулирование

Метод светофорного регулирования позволяет разделять транспортные потоки во времени, что снижает аварийность, но вместе с тем снижает пропускную способность пересечения.

На территории Ладожского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют.

2.11.4. Организация движения грузового транспорта

Грузовой транспорт, осуществляющий свое движение по улично-дорожной сети муниципального образования, является одним из основных источников негативных факторов, таких как: загрязнение атмосферного воздуха, повышенный уровень шума, разрушение дорожного покрытия, увеличение дорожно-транспортных происшествий и заторов. С целью снижения негативных факторов необходима эффективная организация движения грузового транспорта.

В Ладожском сельском поселении введен запрет движения грузового транспорта на въездах в основную селитебную зону. Движение запрещено по улицам:

- ул. Коммунаров;
- ул. Ленина;
- ул. Кубанская.

Оптимальная схема движения грузового транспорта предполагает максимальный вывод грузового транспорта за пределы поселения.

Существующая схема движения грузового транспорта близка к оптимальной.

2.11.5. Организация пешеходного и велосипедного движения

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

Пешеходное движение в Ладожском сельском поселении происходит по дорожкам и тротуарам , а также по 42 пешеходным переходам(рис.12).
Большая часть из имеющихся тротуаров и пешеходных дорожек соответствует градостроительным нормам.

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

Расстояние между пешеходными переходами в центральной части СП находится в пределах нормативной и составляет 110 – 400 м.

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

Организация велосипедных маршрутов создает безопасную среду для велосипедных передвижений, что в свою очередь делает муниципальное образование более удобным и комфортным для жителей.

Для оптимальной организации велотранспортной инфраструктуры необходимо устройство: велополос или велодорожек, велопарковок, технических средств, повышающих удобство движения велосипедистов.

Велотранспортная инфраструктура на территории Ладожского сельского поселения отсутствует. Результаты опроса населения сельского поселения показали, что у значительной части имеется велосипедный транспорт и они активно им пользуются.

Организация велосипедного движения в муниципальном образовании находится на относительно низком уровне. Существует потребность в развитии велотранспортной и совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

2.12.1. Анализ исходных данных по аварийности

В качестве исходных данных для анализа статистики аварийности была использована информация, предоставленная администрацией Ладожского сельского поселения.

За 2018 год произошло 1 учетное ДТП. В результате ДТП погибших 0, пострадавших 2 человек. Социальный риск составил 0,001 случаев на 100 тыс. населения. Анализ данных даёт возможность сделать заключение о низком уровне аварийности на дорогах Ладожского сельского поселения. Общая статистика аварийности в Ладожском районе приведена в таблице 19.

Таблица 19 - Статистика ДТП на территории Ладожского сельского поселения за 2016 – 2018 гг.

	2016г	**2017г**	**2018г**
Всего ДТП	6	7	3
Количество учетных ДТП	0	0	1
Погибло	0	0	40
Ранено	0	0	2

Основными видами ДТП в 2017 являются:

-Столкновение с движущимся ТС;

- Наезд на стоящее ТС;

-Наезд на препятствие;

Основные причины ДТП:

- Несоблюдение очередности проезда;
- Неправильный выбор дистанции;

2.12.2. Анализ аварийно-опасных участков

На основании собранных данных был проведен анализ общего количества ДТП (учетных и с материальным ущербом) за 2016-2018 годы на улицах Ладожского сельского поселения и выявлены следующие аварийные участки:

- пересечение ул. Мира с ул. Кубанская;
- пересечение ул. Ленина с ул. Коншиных;
- пересечение ул. Коншиных с ул. Голощапова.

Анализ статистики аварийности показал ее невысокий уровень на УДС Ладожского сельского поселения. Однако статистические показатели аварийности незначительно меняются за последние три года. Учетных аварийно-опасных участков (мест концентрации ДТП) не выявлено.

В целях повышения безопасности дорожного движения на УДС Ладожского сельского поселения необходимы мероприятия по изменению

организации дорожного движения, особенно на улицах, входящих в опорную сеть города, на которых регистрируется большая часть ДТП.

2.13. 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 не обходимо 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). 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 в Ладожском сельском поселении, районе 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.

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.

2.13.1. Отчёт о проведении натурного обследования общественного мнения и мнения водителей ТС

В качестве метода социологического опроса было выбрано интервьюирование с одновременным анкетированием, которое предполагает личное общение с опрашиваемым, когда исследователь, являющийся интервьюером, сам задает вопросы и фиксирует ответы в анкете. Несмотря на дополнительные затраты времени и средств, при помощи данного подхода повышается надежность собираемых данных за счет уменьшения числа не ответивших и ошибок при самостоятельном заполнении вопросников опрашиваемыми и при его применении достигается большая правдивость ответов респондентов, в сравнении с простым анкетированием и телефонным опросом, за счёт прямого контакта с опрашиваемым, являющимся респондентом.

30.10.2018 г. было произведено интервьюирование в период с 12:00 до 16:00. Интервьюирование жителей, проводимое в Ладожском сельском поселении, осуществлялось на ул. Ленина (пересечение с ул. Мира, с ул. Сощенко, с ул. Коншиных), ул. Красная (пересечение с ул. Длинная и с ул. Хлеборобная), ул. Мира (пересечение с ул. Хлеборобная).

По окончании проведения социологического исследования анкеты были собраны и сведены в единую электронную таблицу, позволившую обработать полученные данные и выявить ряд закономерностей.

В рамках проведения исследования общественного мнения и мнения водителей ТС было опрошено 160 человек, что составило 1,1% от общего количества жителей Ладожского сельского поселения. Ниже в таблице 20 представлены результаты опроса жителей.

Таблица 20 - Результаты опроса жителей Ладожского сельского поселения

Вопрос	Варианты ответа
используете ли велосипедный транспорт	да - 41%; нет - 59%
при условии развития велоинфраструктуры	Из 59 % не использующих велосипедный транспорт, стали бы его использовать – 30 %, это, с теми, кто уже использует велосипедный транспорт, составило бы от общего числа опрошенных – 60%
перемещение совершаемые по поселению на велосипедном транспорте	На работу-15%, в среднем 2000 м, в среднем 15 мин; Прогулка-20% На учёбу - 5%, в среднем 1500 м, в среднем 10 мин; В магазин - 60%, в среднем 500 м, в среднем 6 мин.
Индивидуальный транспорт	
используете ли индивидуальный транспорт	да - 65%; нет - 35%.
перемещение совершаемые по поселению на индивидуальном транспорте	На работу - 41%, в среднем 5000 м, в среднем 30 мин; В магазин - 35%, в среднем 700 м, в среднем 5 мин. По делам - 24%, в среднем 1000 м, в среднем 8 мин.
проблемы с парковкой и стоянкой	да-10%; нет-90%.
проблемные места с парковкой и стоянкой	ул. Ленина (от ул. Комсомольская до ул. Сощенко)
Пеший ход	
перемещение совершаемые по поселению пешком до места назначения	на работу-43%, в среднем 1000 м, в среднем 15 мин; прогулка-23%, в среднем 1000 м, в среднем 30 мин; на учёбу – 15%, в среднем 2000 м, в среднем 25 мин; в магазин – 8%, в среднем 400 м, в среднем 11 мин; места отдыха – 11% в среднем 1000 м, в среднем 15 мин
где не хватает пешеходных дорожек	Не выявлено
другие недостатки пешеходных дорожек	Пешеходные дорожки и тротуары в некоторых местах в неудовлетворительном состоянии