

Утверждено постановлением  
Администрации Тополевского  
сельского поселения  
от \_\_\_\_\_ 2020 г. № \_\_\_\_\_

**«КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ТОПОЛЕВСКОГО  
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ»**

## ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящей работе приняты следующие обозначения и сокращения:

АЗС – автозаправочная станция

АСУДД – автоматическая система управление дорожным движением

БДД – безопасность дорожного движения

ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения

ГПТ – городской пассажирский транспорт

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

ИТС – интеллектуальная транспортная система

ИС – искусственное освещение

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения

МГН – маломобильные группы населения

МО – муниципальное образование

НИР – научно-исследовательская работа

ОДД – организация дорожного движения

ПДД – Правила дорожного движения

РФ – Российская федерация

ТС – транспортное средство

ТСОДД – технические средства организации дорожного движения

УДС – улично-дорожная сеть

## РЕФЕРАТ

Отчет 121 с., количество рисунков: 46, количество таблиц: 13, 23 источника, 3 приложения.

КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ, ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА, НАТУРНОЕ ОБСЛЕДОВАНИЕ, АВАРИЙНОСТЬ, ПАССАЖИРСКИЕ ПОТОКИ, ИНТЕНСИВНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА, АВТОМОБИЛЬ, ПЕШЕХОД, МЕРОПРИЯТИЕ, ФИНАНСИРОВАНИЕ.

Объектом исследования является транспортная сеть Тополевского сельского поселения, включая улично-дорожную сеть и объекты транспортной инфраструктуры.

Цель работы – разработка Комплексной схемы организации дорожного движения Тополевского сельского поселения.

Область применения – организация дорожного движения на улично-дорожной сети Тополевского сельского поселения.

На первом этапе - сбор, систематизация и анализ исходных данных для разработки КСОДД; подготовлено описание и характеристики УДС, ОДД, проведен анализ полученных данных, включая анализ документов стратегического и территориального планирования с целью выявления сложившейся ситуации по ОДД на территории Тополевского сельского поселения.

На втором этапе выполнены следующие работы: транспортное районирование; ввод параметров УДС, транспортных инфраструктурных объектов; ввод маршрутной сети, остановок и интервалов движения пассажирского транспорта; разработка методики и создание модели расчета транспортного спроса для транспортных и пассажирских перемещений; перераспределение транспортных и пассажирских потоков, создана матрица корреспонденций; проведена калибровка мультимодальной макромодели по интенсивности транспортных и пассажирских потоков.

Для решения задач второго этапа было проведено моделирование с использованием специализированного программного обеспечения. Результаты решения задач второго этапа позволяют разработать третий этап,

в рамках которого формируются мероприятия по оптимизации ОДД.

На третьем этапе подготовлены предложения и решения по основным мероприятиям ОДД для предлагаемого варианта проектирования; сформирована Программа мероприятий КСОДД с указанием очередности реализации, оценки требуемых объемов финансирования и ожидаемого эффекта от внедрения.

**Методология** проведения работы заключается в применении методов системного и ситуационного анализа, сбора, обобщения и систематизации данных, натурных наблюдений и транспортных обследований, методы аналогии и эвристические методы (экспертной оценки), использования стандартных математических методов и прикладных компьютерных программ, применяемых при решении задач в статистической постановке, методы оценки транспортной подвижности путем выявления латентных потребностей в передвижениях. При разработке КСОДД использованы официальные показатели государственной статистики и отчетности, стратегии, программные документы и другие материалы органов местного самоуправления.

**Результатом работы** является Комплексная схема организации дорожного движения Тополевского сельского поселения, включающая целостную систему обоснованных мероприятий организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

**Практическая значимость результатов работ** заключается в том, что реализация предложенных решений и мероприятий, направленных на наибольшую эффективность процесса передвижения транспортных средств и пешеходов при минимизации затрат и сроков их реализации, обеспечит комплексность при решении проблем дорожного движения, учет долгосрочных стратегических направлений развития и совершенствования деятельности в сфере организации дорожного движения, а также использование технологий и методов, соответствующих передовому отечественному и зарубежному опыту в сфере организации дорожного движения.

**Прогнозные предположения о развитии объекта исследования** заключаются в качественных и количественных изменениях контролируемых показателей и индикаторов эффективности реализации мероприятий по

организации дорожного движения, отображающих позитивные изменения объекта исследования.

В рамках данной работы был разработан комплекс мероприятий Комплексной схемы организации дорожного движения на территории Тополевского сельского поселения, включающий следующие пункты:

- характеристика сложившейся ситуации по организации дорожного движения на территории муниципального образования;
- реконструктивно-планировочные мероприятия;
- организационные мероприятия;
- мероприятия по организации движения пешеходов;
- мероприятия по совершенствованию условий пешеходного движения на территории Тополевского сельского поселения;
- мероприятия по повышению общего уровня безопасности дорожного движения на территории Тополевского сельского поселения.

Мероприятия разработаны на краткосрочную перспективу (0 – 5 лет), среднесрочную перспективу (6 – 10 лет) и долгосрочную перспективу (более 10 лет).

## СОДЕРЖАНИЕ

ПАСПОРТ .....	10
ВВЕДЕНИЕ .....	12
1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД .....	13
1.1 Используемые методы и средства получения исходной информации 13	
1.2 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта РФ и органов местного самоуправления по ОДД.....	13
1.3 Результаты анализа нормативно правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом .....	15
1.4 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования.....	16
1.5 Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно-эксплуатационные характеристики.....	19
1.6 Описание существующей организации движения транспортных средств и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД, включая описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств, объектов дорожного сервиса. .....	27
1.7 Результаты анализа параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств..	43
1.8 Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков.....	46
1.9 Результаты анализа условий дорожного движения, включая данные о загрузке пересечений и примыканий дорог со светофорным регулированием.....	52

1.10	Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее ТСОДД) .....	52
1.11	Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД ...	55
1.12	Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) .....	56
1.13	Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств .....	62
2.	ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОДД (ВАРИАНТЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ).....	65
3.	УКРУПНЕННАЯ ОЦЕНКА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВАРИАНТОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВЫБОРОМ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА .....	68
4.	МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ .....	70
4.1	Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий .. ..	70
4.2	Категорирование дорог с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий, планируемых мероприятий по дорожно-мостовому строительству .....	70
4.3	Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема).....	71
4.4	Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее АСУДД), ее функциям и этапам внедрения .....	76
4.5	Организация системы мониторинга дорожного движения, установка детекторов транспортных потоков, организации сбора и хранения документации по ОДД, принципам формирования и ведения баз данных, условиям доступа к информации, периодичности ее актуализации .....	76
4.6	Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	80
4.7	Применение реверсивного движения .....	84
4.8	Организация движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения .....	84
4.9	Организация пропуска транзитных транспортных потоков .....	86

4.10 Организация пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств.....	88
4.11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории .....	88
4.12 Скоростной режим движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах.....	89
4.13 Формирование единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок, и иных подобных сооружений).....	92
4.14 Организация одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках.....	95
4.15 Перечень пересечений, примыканий и участков дорог, требующих введения светофорного регулирования .....	96
4.16 Устранение помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций) создаваемых существующими дорожными условиями.....	97
4.17 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД .....	97
4.18 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов.....	99
4.19 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям .....	100
4.20 Организация велосипедного движения.....	102
4.21 Развитие сети дорог, дорог или участков дорог, локально-реконструкционным мероприятиям, повышающим эффективность функционирования сети дорог в целом .....	103
4.22 Расстановка работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения .....	104
4.23 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств .....	105
5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ.....	105
6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОДД .....	107



7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОДД .....	113
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	117
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	119
ПРИЛОЖЕНИЕ 1 .....	122
ПРИЛОЖЕНИЕ 2 .....	123
ПРИЛОЖЕНИЕ 3 .....	125

## ПАСПОРТ

Наименование КСОДД	Разработка комплексной схемы организации дорожного движения (КСОДД) на территории Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края
Основание для разработки КСОДД	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Федеральный закон от 29.12.2017 N 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;</li> <li>– Приказ Минтранса России от 26.12.2018 N 480 Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения (Зарегистрировано в Минюсте России 29.05.2019 N 54778);</li> <li>– Статьи 21; 22 Федерального закона Российской Федерации от 10.12.1995 №196 ФЗ «О безопасности дорожного движения».</li> </ul>
Заказчик КСОДД	Администрация Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края, 680510, Хабаровский район, с. Тополево, ул. Пионерская, 8
Разработчик КСОДД	ООО "Центр организации дорожного движения", 680030, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Волочаевская, 122, 126
Цели КСОДД	<p>Разработка комплекса мероприятий, направленных на увеличение пропускной способности улично-дорожной сети муниципального образования город Апатиты, предупреждения заторовых ситуаций с учетом изменения</p> <p>транспортных потребностей поселения, снижения аварийности и негативного воздействия на окружающую среду и здоровье населения.</p>
Задачи КСОДД	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Повышение пропускной способности дорог и эффективности их использования;</li> <li>2. Организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;</li> <li>3. Снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</li> </ol>

	<p>4. Обеспечение безопасности дорожного движения;</p> <p>5. Упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;</p> <p>6. Организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов (отдельного объекта или группы объектов) капитального строительства различного функционального назначения;</p> <p>7. Снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду</p>
Показатели оценки эффективности организации дорожного движения	Снижение общего числа дорожно-транспортных происшествий, в том числе снижение дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибли или были ранены люди
Запланированные мероприятия по организации дорожного движения	<p>Для реализации поставленных целей и решения задач КСОДД предусмотрено выполнение следующих мероприятий:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. организация пешеходных переходов;</li> <li>2. организация маршрутов движения пассажирского транспорта;</li> <li>3. обеспечение нормативной доступности пассажирского транспорта для населения посредством устройства новых автобусных остановок;</li> <li>4. оптимизация парковочного пространства;</li> <li>5. реконструкция и капитальный ремонт отдельных участков УДС</li> </ol>
Сроки и этапы реализации КСОДД	<p>Мероприятия КСОДД разделены на 3 периода:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2020 г. – 2024 г. (срок 0-5 лет);</li> <li>- 2025 г. – 2029 г. (срок 5-10 лет);</li> <li>- после 2030 г. (срок более 10 лет).</li> </ul>
Объемы и источники финансирования КСОДД	Объемы финансирования мероприятий КСОДД за счет средств местного бюджета определяются решениями совета депутатов МО Тополевского сельского поселения при принятии местного бюджета на очередной финансовый год.

## ВВЕДЕНИЕ

Транспорт и транспортная инфраструктура являются одной из системообразующих отраслей региональной экономики, обеспечивающей территориальную целостность регионов и единство его экономического пространства. Развитие транспортной инфраструктуры - залог реализации инновационной модели экономического роста и улучшения качества жизни населения, как региона, так и отдельно взятого поселения.

Федеральный закон № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» регламентирует правила разработки Комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД). Согласно нормам Закона, на основе КСОДД на территории муниципальных образований будет осуществляться внедрение комплексных решений в области организации дорожного движения, принятых в рамках реализации долгосрочных стратегических инициатив, нацеленных на улучшение качества транспортной инфраструктуры и повышение эффективности ОДД.

26.12.2018 г. Министерством транспорта РФ был издан Приказ «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», в соответствии с которым главным ориентиром при разработке КСОДД являются повышение эффективности организации дорожного движения и обеспечение качества транспортного обслуживания населения на территории муниципальных образований.

Данная работа имеет целью разработку КСОДД Тополевского сельского поселения, реализация которой позволит достичь высокого уровня безопасности дорожного движения на территории муниципального образования и существенно повысит эффективность ОДД. При разработке КСОДД Тополевского сельского поселения были взяты за основу стратегические направления развития муниципального образования в области ОДД.

## 1. ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОДД

### 1.1 Используемые методы и средства получения исходной информации

Качество выполнения КСОДД во многом зависит от исходных данных и методах их сбора и обработки. При разработке КСОДД города Хабаровска были использованы методы системного подхода, позволяющие комплексно охватить ключевые направления для выполнения работ в соответствии с техническим заданием Заказчика и требованиям документов, регламентирующих подготовку КСОДД, в том числе и приказа Минтранса РФ от 17.03.2015 №43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».

В рамках системного подхода, прежде всего, была определена и классифицирована требуемая для анализа структура данных, идентифицированы ключевые источники получения информации, среди которых база данных Заказчика (данные, предоставленные администрацией поселения), информация из открытых источников (официальные показатели государственной статистики и отчетности, материалы служб и ведомств Хабаровского края).

Достоверность исходных данных (валидация) обеспечена путем сравнительного анализа и сопоставления данных из разных источников. Недостающая (отсутствующая) информация была собрана из открытых источников и натурными исследованиями.

В процессе проведения последующего анализа, на основе собранной исходной информации был проведен выбор и применение научно-обоснованных подходов, методов и средств - системного анализа, теории статистики, эконометрического моделирования, планирования экспериментов и т.д.

### 1.2 Анализ организационной деятельности органов государственной власти субъекта РФ и органов местного самоуправления по ОДД

Деятельность по ОДД определяется следующими документами:

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ;
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности

дорожного движения»;

4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «О правилах дорожного движения»;

5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;

6. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 20.05.2015 № 157 «Об утверждении генерального план Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края»;

7. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 29.07.2011 № 176-62 «Об утверждении правил землепользования и застройки Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края».

8. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 21.12.2011 № 211-72 «Об утверждении проекта планировки села Тополево».

9. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 05.05.2012 № 247-82 «Об утверждении проект планировки села Матвеевка».

10. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 10.10.2017 № 240-88 «О проекте внесении изменений, вносимых в правила благоустройства территории Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края»;

11. Постановление администрации Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 11.11.2019 № 299 «Об утверждении муниципальной программы «Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края в 2020 году»;

12. Постановление администрации Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 11.11.2019 № 301 «О внесении изменений в муниципальную программу "Обеспечение безопасности дорожного движения в Тополевском сельском поселении Хабаровского муниципального района Хабаровского края на 2020 год".

13. Постановление администрации Тополевского сельского

поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 30.11.2017 № 215 «Формирование современной городской среды на 2018-2022 годы».

Анализ деятельности органов местного самоуправления по организации дорожного движения показало, что администрацией Тополевского сельского поселения проводится большая работа в области организации дорожного движения. Постановлением администрации Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края утверждены:

1. Программа ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края в 2020 году.

2. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района на 2016-2025 годы.

3. Программа обеспечения безопасности дорожного движения в Тополевском сельском поселении Хабаровского муниципального района Хабаровского края на 2020 год.

Согласно программам, каждый год в сельском поселении проводятся мероприятия по ремонту автомобильных дорог и их оборудованию, и обустройству. Так на 2020 год запланировано отремонтировать 881 п. метр автомобильных дорог в с. Матвеевка и с. Тополево.

### 1.3 Результаты анализа нормативно правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД, в том числе в сравнении с передовым отечественным и зарубежным опытом

Анализ нормативно-правового обеспечения деятельности в сфере организации дорожного движения на территории Тополевского сельского поселения показал достаточный объем и уровень необходимых нормативных и распорядительных документов краевого и местного уровня, перечень которых представлен в пункте 1.2. С учетом вступления в силу Федерального закона 443-ФЗ, необходимо приведение нормативно-правовой базы по ОДД в соответствие с требованиями указанного закона. В особенности это касается документации по организации дорожного движения, которая регламентируется Главой 4 Федерального закона 443-ФЗ, и предусматривает обязательное наличие разработанных, согласованных и утвержденных комплексных схем организации дорожного движения и (или) проектов

организации дорожного движения.

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

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

В качестве инструментов информационного обеспечения деятельности местных органов власти в сфере организации дорожного движения используются официальный сайт Тополевского сельского поселения <http://topolevo.ru/>.

Таким образом, система информационного обеспечения деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения соответствует отечественным и зарубежным стандартам.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и сельского поселения уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Хабаровского края о результатах деятельности органов региональной исполнительной власти. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах/отчетах Главы Хабаровского муниципального района о результатах деятельности.

#### 1.4 Анализ имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых



программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

Согласно Градостроительный кодекс Российской Федерации (с изменениями на 27 декабря 2019 года) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

- 1) генеральный план;
- 2) схемы территориального планирования (СТП).

Документы территориального планирования муниципальных образований устанавливают границы муниципальных образований, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

Схема территориального планирования - это особый вид проектных работ, в рамках которого разрабатываются стратегические решения по рациональной пространственной организации территории. Целью территориального планирования является разработка долгосрочной территориальной стратегии сбалансированного социально-экономического развития города, предполагающей раскрытие экономических приоритетов, повышение инвестиционной привлекательности территории, улучшение условий проживания населения, достижение рационального использования природно-ресурсного потенциала, развитие опорной сети территории (транспортной и инженерной систем).

Схема территориального планирования основывается на следующих положениях:

- социальная ориентация, полагающая последовательное повышение материального уровня жизни населения и создание благоприятной среды для жизнедеятельности;
- обеспечение при преимущественном сохранении традиционной специализации района устойчивой динамики экономического роста как необходимого условия достижения целей социального развития в городе;
- сохранение уникальности экосистемы и историко-культурного наследия;
- ускорение интеграционных процессов со смежными районами на базе создания совместных производственных кластеров и туристических маршрутов.

Основные стратегические направления развития транспортной инфраструктуры города:

- строительство новых и совершенствование существующих объектов транспортной инфраструктуры, формирование и расширение сети автомобильных и железных дорог города;
- увеличение грузовых и пассажирских потоков на территории города;
- совершенствование системы организации и регулирования дорожного движения на территории города;
- расширение услуг дорожного сервиса;
- обеспечение устойчивого транспортного сообщения сельских населенных пунктов.

Определены следующие приоритетные стратегические направления развития сельского поселения:

1. Изменение планировочной структуры сельского поселения, функциональное обеспечение сел сельского поселения за счет создания социальных комплексов, строительства промышленных, деловых объектов, обслуживающих инфраструктур.

2. Современные инфраструктурные решения в сфере инженерного обеспечения, рационального и удобного транспортного обслуживания.

3. Повышение эстетических качеств сел за счет реабилитации природного ландшафта, возрождения и развития историко-культурной градостроительной среды.

4. Качественное улучшение эколого-гигиенических условий проживания, создание экологического каркаса.

5. Вовлечение в сферу жилищного строительства, личного подсобного хозяйства обширных территорий, которые сегодня нерационально используются, изменение структуры застройки в соответствии с потребностями горожан в разнообразном типе жилья, повышение доли малоэтажной застройки, проектирование полноценных районов малоэтажного строительства с современным инженерным оборудованием, благоустройством, социальной инфраструктурой.

6. Новое функциональное зонирование, способствующее гармоничному сосуществованию социальных и производственных функций сельского поселения, перспективные площадки для промышленного освоения, территории для удовлетворения потребностей в местах хранения автомобилей, размещения транспортно-логистических, складских объектов.

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

Транспортная инфраструктура Тополевского сельского поселения представлена автомобильной дорогой федерального значения А-375 «Восток» Хабаровск - Красный Яр - Ариадное - Чугуевка - Находка, Чернореченское шоссе, проходит от ул. Карла Маркса г. Хабаровска до городской черты в районе села Тополево (ул. Сарапульское шоссе); дорогами районного значения «г. Хабаровск - с. Матвеевка», «с. Матвеевка - с. Константинов ка», местного значения общего пользования Тополевского сельского поселения.

Согласно Постановления Правительства Российской Федерации от 28 сентября 2009 года № 767 «Об утверждении Правил классификации автомобильных дорог в Российской Федерации и их отнесения к категориям автомобильных дорог», автомобильные дороги местного значения Тополевского сельского поселения относятся к IV, V технической категории, с общим числом полос движения 2-1 шт., с шириной полосы движения от 3 до 4,5м. Параметры дорог местного значения соответствуют нормативам IV-V категории.

Основными улица движения автомобильного транспорта в с. Тополево являются ул. Центральная, ул. Школьная, ул. Пионерская, ул. Гаражная, ул. Дачная, в с. Матвеевка, ул. Северная, ул. Кедровая, ул. Центральная, Москаленко, вс. Заозерное, ул. Петра Черкасова т.е. те улицы по которым осуществляется подъезд к социальным и производственным объектам, осуществляемым легковым и грузовым автотранспортом. На данных участках дорог интенсивность движения потоков транспортных средств составляет от 200 до 2000 ед./сут.

На остальных автомобильных дорогах поселения интенсивность движения потоков транспортных средств составляет менее 200 ед./сут.

Скорость движения на дорогах поселения составляет 60-40 км/час, на центральных улицах села Тополево скорость в часы пик 20 км/час.

Распределение существующих транспортных потоков по улично-дорожной сети поселения представлены на рисунках 1-3.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования местного значения в Тополевском сельском поселении составляет 102,277 км, в том числе с твердым покрытием 24,773 км. На территории сельского поселения находится 201 пересечение/примыкание, в с. Заозерное – 7, с. Матвеевка - 119, с. Тополево - 62.



Рисунок 1 – Распределение транспортных потоков по УДС с. Заозерное

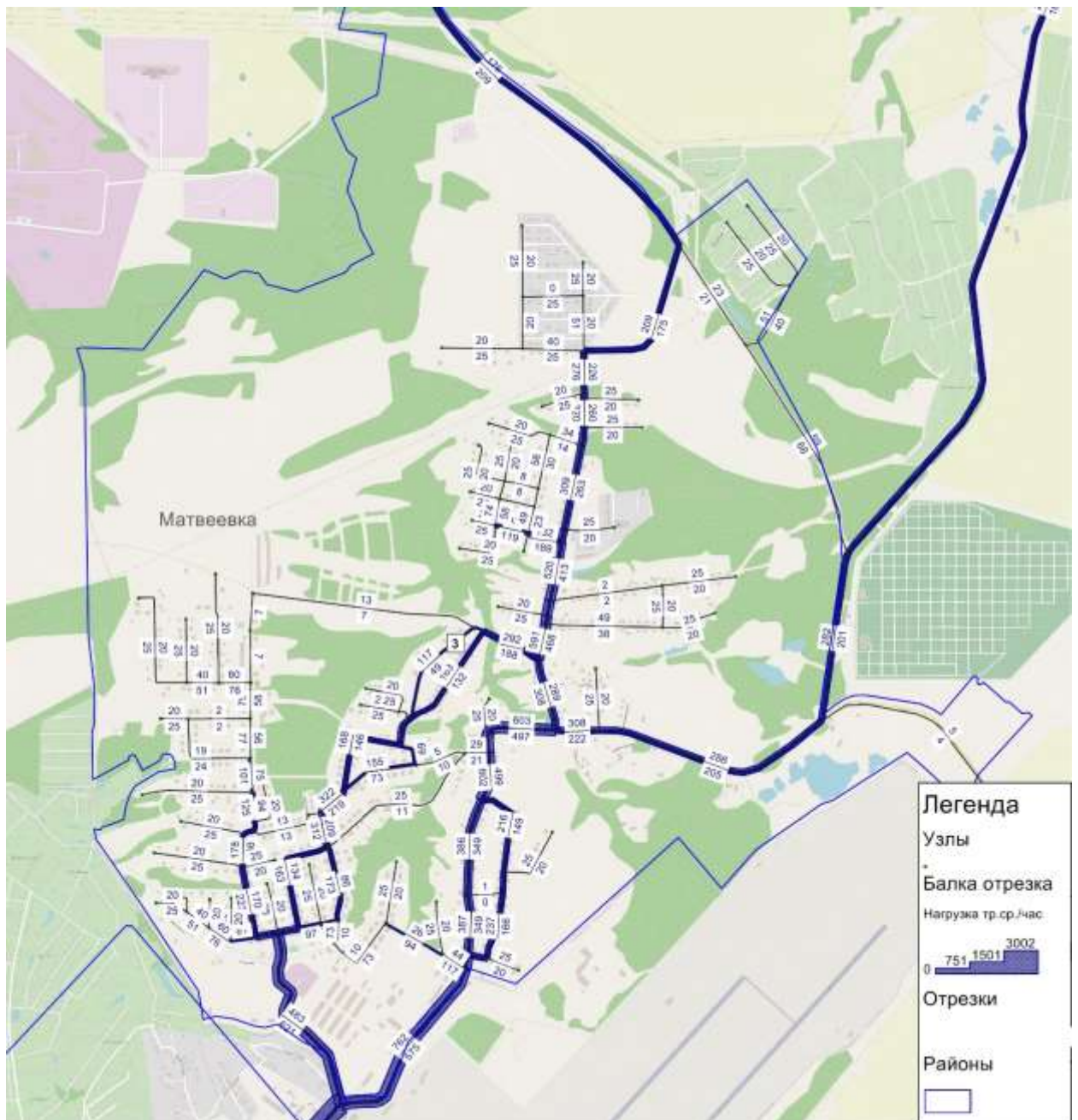


Рисунок 2 – Распределение транспортных потоков по УДС с. Матвеевка





Рисунок 3 – Распределение транспортных потоков по УДС с. Тополево

Таблица 1

Показатели существующей улично-дорожной сети Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края

Наименование улицы,	Общая протяженность дорог, м	Дорожное покрытие
1	2	3
село Тополево		
ул. Гаражная	1690	асфальтобетон
пер. Гаражный	367	асфальтобетон
ул. Дачная	1800	гравий
ул. Дачная	414	грунт
ул. Заречная	1115	гравий
ул. Зеленая	1004	асфальтобетон
ул. Клубная	214,75	асфальтобетон
квартал «Крылатское»	406,76	гравий
ул. Кузнечная	375	гравий
ул. Луговая	534	асфальтобетон
ул. Магистральная	469	асфальтобетон
ул. Новая	426	асфальтобетон
пер. Новый	101	гравий
квартал «Околица»	308,3	гравий
ул. Перспективная	443,81	грунт
ул. Перспективная	456,22	грунт
ул. Пионерская	515,81	асфальтобетон
ул. Пригородная	681,36	грунт
ул. Прогрессивная	162	грунт
ул. Производственная	2787	грунт
ул. Садовая	642,6	асфальтобетон
ул. Сарапульское шоссе	2285,73	асфальтобетон
ул. Солнечная	192,37	грунт
ул. Спортивная	450	асфальтобетон
ул. Строительная	212	асфальтобетон
квартал «Усадьба»	2063,5	гравий
квартал «Усури»	826,2	асфальтобетон
ул. Цветочная	354	гравий
ул. Центральная	497,3	гравий
ул. Центральная	824	асфальтобетон
пер. Центральный	497,3	гравий
ул. Школьная	1110,05	асфальтобетон
пер. Школьный	250	асфальтобетон
квартал «Элита»	490	грунт
ул. Южная	287,05	асфальтобетон
ул. Рябиновая	587	грунт

Наименование улицы,	Общая протяженность дорог, м	Дорожное покрытие
ул. Майская	587	грунт
ул. Радужная	581	грунт
ул. Абрикосовая	581	грунт
ул. Кленовая	577	грунт
ул. Жемчужная	577	грунт
ул. Молодежная	345	грунт
ул. Таежная	345	грунт
ул. Листопадная	551	грунт
ул. Дальневосточная	846	грунт
ул. Березовая	1 060,00	грунт
Автомобильные дороги местного значения в садоводческих товариществах (в т.ч. ул.Цветочная)	10920,6	грунт
Автомобильные дороги местного значения в промышленной и сельскохозяйственной зоны	10430,3	грунт
Итого с. Тополево:	52342,31	
село Матвеевка		
ул. 40 лет Победы	397	асфальтобетон
ул. Амурская	358,35	асфальтобетон
квартал Амурский	484	асфальтобетон
ул. Большая березовая	1914	грунт
Квартал Березовый	443	грунт
пер. Березовый	141,69	грунт
пер. Весенний	166,89	грунт
ул. Взлетная	391,45	гравий
пер. Виноградный	308,8	грунт
ул. Вишневская	413,37	гравий
ул. Восточная	400	гравий
ул. Дачная	676,06	гравий
ул. Дачная	680	асфальтобетон
ул. Диспетчерская	280	гравий
квартал Дубрава	874,12	асфальтобетон
ул. Железнодорожная	403,73	грунт
Квартал Западный»	657	грунт
ул. Запрудная	240,17	гравий



Наименование улицы,	Общая протяженность дорог, м	Дорожное покрытие
пер. Запрудный	204,68	грунт
ул. Зеленая	210	гравий
ул. Земная	529,99	грунт
ул. Кедровая	798	асфальтобетон
Квартал «Кленовый»	611	грунт
ул. Курильская	350	гравий
ул. Лесная	382,25	гравий
ул. Луговая	230,66	гравий
ул. Маршала Жукова	216,34	грунт
Ул. Матвеевское шоссе	1115,81	асфальтобетон
ул. Механизаторов	271,91	гравий
ул. Мичурина	186,65	гравий
ул. Москаленко	1183,15	асфальтобетон
ул. Москаленко	387,34	гравий
пер. Москаленко	171,44	гравий
ул. Надеждинская	738	грунт
ул. Новая	429,1	гравий
пер. Новый	87,6	грунт
Квартал «Новый»	1712	грунт
Квартал «Образцовый»	265	гравий
Ул. Озерная	444	грунт
ул. Октябрьская	977	гравий
ул. Октябрьская	366,5	асфальтобетон
ул. Первомайская	566	гравий
пер. Первомайский	167,63	грунт
ул. Петра Великого,	455,23	асфальтобетон
Квартал «Полянка»	943	гравий
ул. Пригородная	365,68	грунт
ул. Распутина	414	асфальтобетон
ул. Рузвельта	291,23	гравий
ул. Рябиновая	260,91	грунт
ул. Светланы	282,66	гравий
ул. Светлая	246,17	гравий
ул. Северная	646	асфальтобетон
квартал «Северный»	483,14	гравий
ул. Солнечная	483,14	гравий
пер. Солнечный	132,39	грунт
Квартал «Солнечный»	851	грунт
ул. Тамбовская	700	гравий
ул. Удачная	119,6	гравий
ул. Форт-Росс	445	асфальтобетон

Продолжение таблицы 1

Наименование улицы,	Общая протяженность дорог, м	Дорожное покрытие
ул. Центральная	2421,63	асфальтобетон
ул. Центральная	192,15	грунт
ул. Цветочная	339,88	гравий
ул. Юбилейная	267,4	асфальтобетон
пер. Юбилейный	358	асфальтобетон
пер. Юбилейный	254,92	гравий
Квартал Юбилейный	1162,65	гравий
ул. Ясная	76,38	гравий
без названия	570	грунт
ул. Цветная	1170	грунт
ул. Синяя	380	грунт
ул. Лазурная	250	грунт
ул. Бирюзовая	250	грунт
ул. Северная	370	грунт
ул. Желтая	260	грунт
ул. Оранжевая	260	грунт
ул. Красная	260	грунт
ул. Солнечная	350	грунт
ул. Лиловая	100	грунт
Объездная	1790	грунт
Автомобильные дороги местного значения в садоводческих товариществах	2505	грунт
Автомобильные дороги местного значения в промышленной и сельскохозяйственной зонах	5400	грунт
Итого с. Матвеевка:	47938,84	
Село Заозерное		
ул. Петра Черкасова	1400,76	асфальтобетон
ул. Фермерская	412,18	грунт
пер. маршала	344,74	гравий
Итого:	2157,68	
Всего протяженность дорог по Тополевскому сельскому поселению составляет:	102277,50	
в том числе асфальтировано	24773,14	

Автомобильные дороги подвержены влиянию природной окружающей среды, хозяйственной деятельности человека и постоянному воздействию транспортных средств, в результате чего меняется технико-эксплуатационное состояние дорог.

Несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности.

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете Тополевского сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части улиц поселения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов.

Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по капитальному ремонту и ремонту дорожного покрытия улиц.

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

Для передвижения пешеходов в населенных пунктах сельского поселения предусмотрены тротуары. В местах где отсутствуют тротуарные дорожки пешеходное движение происходит в основном по проезжим частям улиц, что может привести к возникновению дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на улицах населенных пунктов. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. Отсутствует искусственное освещение на пешеходных переходах. Отсутствует или слабо различима дорожная разметка.

Существующая организация дорожного движения осуществляется за счет установки знаков и ограждений, нанесения разметки. На территории сельского поселения нет регулируемых пересечений. Регулируемый пешеходный переход организован через Комсомольское шоссе в с. Тополево.

По территории Тополевского сельского поселения осуществляются пассажирские перевозки по межмуниципальными маршрутами:

101 - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Чернореченское шоссе - Сарапульское шоссе - Центральная улица (Чёрная Речка) - Сарапульское шоссе - Центральная улица (Сергеевка) - дорога "Сергеевка - Дружба" - улица Авиаторов (Калинка) - дорога "Сергеевка - Дружба" - трасса "Хабаровск - Комсомольск" - улица Изотова (Князе-Волконское) - трасса "Хабаровск - Комсомольск";

101 п - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Чернореченское шоссе - Сарапульское шоссе - Центральная улица (Чёрная речка) - Сарапульское шоссе - Центральная улица (Сергеевка) - дорога "Сергеевка - Дружба" - улица Авиаторов (Калинка) - дорога "Сергеевка - Дружба" - трасса "Хабаровск - Комсомольск" - улица Изотова (Князе-Волконское) - трасса "Хабаровск - Комсомольск"

105 - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Чернореченское шоссе - Сарапульское шоссе - дорога "Мирное - Чистополье" - Сарапульское шоссе;

106 - Автовокзал – Степная – Большая – Выборгская - Поворот аэропорта – Школьная - Тополево - 8-ой км - 10-й км Тополево с. – Мирное.

108 - с. Заозерное-Сады Озерки-Подсобное хозяйство-Дачи-Кладбище Матвеевское-Матвеевская-с. Матвеевка-Бетонный завод-Гостиница аэропорта-Авиагородок-Выборгская-Большая;

111 - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Матвеевское шоссе - Молодёжная улица (Смирновка) - улица Мира (Галкино) - Международная улица (Константиновка);

111у - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Матвеевское шоссе;

112 - Матвеевская- Бетонный завод - Гостиница аэропорта - Малый аэропорт- Авиагородок-Выборгская-Большая;

117 – Автовокзал – Большая – Выборгская - Поворот аэропорта – Школьная – Тополево - 8-ой км - 10-й км - Тополево с. (Хабаровский район) – Мирное;

118 - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Чернореченское шоссе - Сарапульское шоссе - Центральная улица (Чёрная Речка) - Сарапульское шоссе - Центральная улица (Сергеевка) - дорога "Сергеевка - Дружба" - улица Авиаторов (Калинка) - дорога "Сергеевка - Дружба" - трасса "Хабаровск - Комсомольск" - улица Изотова (Князе-Волконское) - улица Никитенко (Князе-Волконское) - улица Ситинская (Князе-Волконское) - Восточное шоссе - улица Пичирко (Благодатное);

119 - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Чернореченское шоссе - Сарапульское шоссе - Центральная улица (Чёрная речка) - дорога "Чёрная речка - Дружба";

125 - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Чернореченское шоссе - Сарапульское шоссе - Центральная улица (Чёрная речка) - Сарапульское шоссе - дорога "Сергеевка - Ровное";

126 - Тополево-Школьная-Троллейбусное депо-Питомник-Комбинат-Выборгская-Кирпичный завод-Клинико-диагностический центр-Большая-Сбербанк;

205 - Воронежская улица - Большая улица - улица Карла Маркса - Чернореченское шоссе - Сарапульское шоссе - трасса "Хабаровск - Комсомольск" - дорога на село Малышево.

Межмуниципальные автобусы осуществляют высадку/посадку пассажиров в с. Тополево на Комсомольском шоссе на остановке «Тополево», это маршруты 101, 105, 106, 117, 118, 119, 126; в с. Матвеевка - 108, 111у, 112; в с. Заозерное – 108.

А также пассажирские маршруты, осуществляющие перевозки по г. Хабаровску с остановкой в с. Тополево и в с. Матвеевка:

26 - Амурский бульвар - Ленинградский переулок - Ленинградская улица - улица Карла Маркса - (обратно: улица Синельникова) - Чернореченское шоссе - Комсомольское шоссе - Школьная улица (с. Тополево) - Пионерская улица (с. Тополево);

55 - Пионерская- Детский сад - Школьная- Троллейбусное депо-Питомник-Комбинат-Выборгская - Кирпичный завод-Клинико-диагностический центр - Памятник партизанам-Большая - Павленко-Ленинградская - Краевой музыкальный театр;

80 - Скворцово - Скворцово с. (Хабаровский район) - Мирное с. (Хабаровский район) - 10-й км Тополево с. (Хабаровский район) - 8-ой км – Тополево – Школьная - Троллейбусное депо – Выборгская - Памятник партизанам – Большая – Степная - Дорожная больница - Пассажирское депо – Автовокзал.

Перечень остановок пассажирского транспорта приведен в таблице ниже.

Таблица 2

Перечень автобусных остановок на территории Тополевского сельского поселения

№ п/п	Наименование остановки	Привязка к автомобильной дороге
Село Заозерное		
1	с. Заозерное	улица Петра Черкасова
2	Конечная	улица Петра Черкасова
3	Сады Медик	улица Петра Черкасова

№ п/п	Наименование остановки	Привязка к автомобильной дороге
Село Матвеевка		
1	с. Матвеевка	улица Центральная
2	Матвеевская	улица Центральная
3	Москаленко	улица Москаленко
4	пер. Юбилейный	пер. Юбилейный
5	Кладбище Матвеевское	Подъезд к селу Заозерное
Село Тополево		
1	с. Тополево	Комсомольское шоссе
2	Детский сад	улица Школьная
3	Пионерская	улица Пионерская
Вне границ поселений		
1	Дачи	Подъезд к селу Заозерное
2	Подсобное хозяйство	улица Петра Черкасова
3	Сады Озерки	улица Петра Черкасова
4	Сады Медик	улица Петра Черкасова
5	Горбатый мостик	улица Петра Черкасова

На территории поселения некоторые автобусные остановки не оборудованы павильонами, отсутствуют карманы, знаки. Разворотные площадки для автобусов не оборудованы. Собственный пассажирский транспорт на территории сельского поселения отсутствует.



Рисунок 4 - Остановка Детский сад (с. Тополево)



Рисунок 5 - Остановка Пионерская (с. Тополево)



Рисунок 6 - Пешеходный переход вблизи остановки «Пионерская» (с. Тополево)





Рисунок 7 – Остановка «с. Тополево» (с. Тополево)



Рисунок 8 - Остановка «с. Матвеевка»





Рисунок 9 – Остановка «Матвеевская»



Рисунок 10 – Вблизи остановки «Матвеевская»



Рисунок 11- Остановка «Москаленко» по направлению к пер. Юбилейный



Рисунок 12 - Остановка «Москаленко» по направлению к Матвеевскому шоссе



Рисунок 13 - Остановка «пер Юбилейный»



Рисунок 14 - Остановка «Кладбище Матвеевское»





Рисунок 15 - Автобусный павильон на остановке «Кладбище Матвеевское»



Рисунок 16 - Остановка. «Дачи»



Рисунок 17 - Остановка «Подсобное хозяйство»



Рисунок 18 - Остановка «с. Заозерное»



Рисунок 19 - Остановка «Конечная»

Характеристика технического состояния автобусных остановок

№ п/п	Направление	Наименование остановки	Привязка к автомобильной дороге	Координаты	Остановочный карман	Павильон автобусной остановки	Знак автобусной остановки	Пешеходный переход вблизи автобусной остановки	Другое
Село Тополево									
1	Прямо	с. Тополево	Комсомольское шоссе	135.1694425000000238 48.5042103999999806	+	+	+	+	
	Обратно			135.1690754999999105 48.5046741000000257	+	+	+		
2	Прямо	Детский сад	улица Школьная	135.1693205999999183 48.5050973000000275	-	-	-	+	
	Обратно			135.1697325000000917 48.5053693999999993	+	+	-		
3	Прямо	Пионерская	улица Пионерская	135.1729056000000071 48.5077929999999949	+	+	+	Путаница со знаками пешеходный переход: вместо одного знака 5.19.1 и одного 5.19.2 установлены два знака 5.19.2.	
	Обратно			135.1731360999999358 48.5077840000000009	+	+	+		
Село Матвеевка									
1	Прямо	с. Матвеевка	улица Центральная	135.187495° 48.547697°	-	+	на павильоне есть «лишний» (не демонтированный) знак 5.16 «Автобусная остановка»	+	
	Обратно			135.187502° 48.54737°	-	-	+		

Продолжение таблицы 3

№ п/п	Направление	Наименование остановки	Привязка к автомобильной дороге	Координаты	Остановочный карман	Павильон автобусной остановки	Знак автобусной остановки	Пешеходный переход вблизи автобусной остановки	Другое
2	Прямо	Матвеевская	улица Центральная	135.18739170000000627 48.54740639999999985	+	-	+	+	отсутствуют «Индивидуальные дорожные неровности» в местах установленного знака
	Обратно			135.18758520000000009 48.54777430000000038	+	+	+		
3	Прямо	Москаленко	улица Москаленко	135.1904378000000122 48.55188119999999685	Вместо остановочного кармана парковка	-	знак 5.16 «Автобусная остановка» в не нормативном состоянии	отсутствует пешеходный переход вблизи остановочного пункта.	
	Обратно			135.19032379999998739 48.55199460000000045	-	-	+		
4		пер. Юбилейный	пер. Юбилейный	135.1900717999999835 48.55549429999999944	-	Автобусный павильон в не нормативном состоянии	-	отсутствует пешеходный переход вблизи остановочного пункта.	
5	Прямо	Кладбище Матвеевское	Подъезд к селу Заозерное	135.2067322999999876 48.5526905999999826	+	Автобусный павильон в не нормативном состоянии (отсутствует крыша).	+	+	
	Обратно			135.20625250000000506 48.5519993999999997	+	-	+		
Село Заозерное									
1	Прямо	с. Заозерное	улица Петра Черкасова	135.22877690000001394 48.59837189999999651	+	-	+	Отсутствует знак пешеходный переход вблизи	



## Продолжение таблицы 3

№ п/п	Направление	Наименование остановки	Привязка к автомобильной дороге	Координаты	Остановочный карман	Павильон автобусной остановки	Знак автобусной остановки	Пешеходный переход вблизи автобусной остановки	Другое
	Обратно			135.22902809999999363 48.59842439999999897	+	+	+	остановочного пункта, имеющийся знак установлен не по нормативным требованиям (на данном месте необходим знак 5.19.1, а не 5.19.2).	
2		Конечная	улица Петра Черкасова	135.22906269999998585 48.60368059999999701	+	-	+	-	
3	Прямо	Сады Железнодорожник	улица Петра Черкасова	135.24358680000000277 48.60244120000000123	-	-	-	-	
	Обратно			135.24436910000000012 48.60222519999999946	-	-	-		
4	Прямо	Сады Комерсант	улица Петра Черкасова	135.25018280000000459 48.60162410000000222	-	-	-	-	
	Обратно			135.25058989999999426 48.60148709999999994	-	-	-		
Вне поселений									
1	Прямо	Дачи	Подъезд к селу Заозерное	135.20892319999998676 48.55659820000000337	-	-	+	разметка 1.14.1 на пешеходном переходе отсутствует.	
	Обратно			135.20982029999998986 48.55691579999999874	-	-	+		

Продолжение таблицы 3

№ п/п	Направление	Наименование остановки	Привязка к автомобильной дороге	Координаты	Остановочный карман	Павильон автобусной остановки	Знак автобусной остановки	Пешеходный переход вблизи автобусной остановки	Другое
2	Прямо	Подсобное хозяйство	улица Петра Черкасова	135.2159693000000118 48.56813379999999825	+	-	+	отсутствует пешеходный переход вблизи остановочного пункта.	
	Обратно			135.21566889999999717 48.56806379999999734	+	+	-		
3	Прямо	Сады Озерки	улица Петра Черкасова	135.22372269999999617 48.58389509999999945	-	-	-	отсутствует пешеходный переход вблизи остановочного пункта.	
	Обратно			135.22403900000000476 48.58394280000000265	-	-	-		
4	Прямо	Сады Медик	улица Петра Черкасова	135.25018280000000459 48.60162410000000222	-	-	-	отсутствует пешеходный переход вблизи остановочного пункта.	
	Обратно			135.25058989999999426 48.60148709999999994	-	-	-		
5		Горбатый мост	улица Петра Черкасова	135.27135110000000395 48.59892320000000154	-	-	-	отсутствует пешеходный переход вблизи остановочного пункта.	

1.7 Результаты анализа параметров дорожного движения (скорость, плотность и интенсивность движения транспортных и пешеходных потоков, уровень загрузки дорог движением, задержка в движении транспортных средств и пешеходов, иные параметры), а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения (вид парковки, количество парковочных мест, их назначение, иные параметры) мест для стоянки и остановки транспортных средств

Дороги сельского поселения расположены в населенном пункте и обеспечивают скоростной режим движения 60 км/ч с ограничениями на отдельных участках до 40 км/ч и до 20 км/ч, а также из-за низких транспортно-эксплуатационных качеств покрытия на некоторых участках скорость снижается до 20 км/ч. На наиболее загруженных участках поселения, таких как ул. Школьная, ул. Садовая, Гаражный переулок, ул. Пионерская в селе Тополево, и ул. Петра Черкасова в селе Заозерном, ул. Москаленко в селе Матвеевка наблюдается снижение средней скорости движения в утренние часы пик. На отдельных участках коэффициент загрузки движения в это время находится в граничных значениях уровня удобства D. Значение коэффициента загрузки приведены на рисунке 20.

Автобусное сообщение осуществляется с интервалом в 20 минут в селе Тополево и 8 минут в селе Матвеевка за счет маршрутного такси, автобусы пригородного сообщения ходят с интервалом в 1,5 часа и более, поэтому наибольший спрос и заполнение автобусов наблюдаемое в часы пик приходится на маршрутное такси.

Плотность сети линий общественного пассажирского транспорта на застроенных территориях необходимо принимать в зависимости от функционального использования и интенсивности пассажиропотоков в пределах 1,5-2,5 км/км<sup>2</sup>. Для Тополевского сельского поселения данный параметр равен для с. Заозерное – 2,41, для с. Тополево – 0,55, для с. Матвеевка – 0,95.

Дальность пешеходных подходов до ближайшей остановки общественного пассажирского транспорта следует принимать не более:

- от мест проживания и мест приложения труда – 500 м;
- от объектов массового посещения (торговых центров, гостиниц, поликлиник и др.) – 250 м;
- в производственных и коммунально-складских зонах – 400 м от проходных предприятий;
- в зонах массового отдыха и спорта – 800 м от главного входа.



Рисунок 20 – Уровень загрузки УДС

В районах индивидуальной усадебной застройки дальность пешеходных подходов к ближайшей остановке общественного транспорта может быть увеличена до 800 м.





Состав транспортного потока, преобладающий на территории Тополевского сельского поселения представлен в таблице ниже.

Таблица 4

Состав транспортного потока

Тип транспортного средства	Соотношение транспортных средств в потоке, по данным натурных наблюдений, %		
	Село Тополево	Село Матвеевка	Село Заозерное
Легковые	93	93	96
Автобусы	2	4	2
Грузовые до 2т	1	1	1
Грузовые от 2т до 5т	4	1	1
Грузовые от 5т до 8т	1	1	0

## 1.8 Результаты исследования пассажиро- и грузопотоков

Грузовой транспорт наиболее активно наблюдается по основным улицам населенных пунктов в с. Тополево, ул. Центральная, ул. Школьная, ул. Пионерская, ул. Гаражная, в с. Матвеевка, ул. Центральная, ул. Москаленко, ул. Кедровая, ул. Петра Великого, ул. Распутина, ул. Северная, в с. Заозерное, ул. Петра Черкасова в районах высокоплотной жилой застройки и районах нового жилищного строительства. Максимальное движение грузового транспорта образуются как внутри промышленных зон поселения, так и на связях между ними.

В составе движения грузового транспорта в целом по улицам Тополевского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью от 2 т до 5 т, а также от 5 т до 8 т.

По комсомольскому шоссе проходит движение транзитного грузового транспорта, это грузопоток, движущийся со стороны г. Комсомольска-на-Амуре и портов Ванино, Николаевск-на-Амуре. В данном потоке преобладают автопоезда, грузовые автомобили свыше 8 и 14т.

Местами притяжения грузового транспорта на территории Тополевского сельского поселения являются продуктовые магазины и магазины строительных материалов и запчастей, мастерская по ремонту грузовых автомобилей, транспортная и торгово-производственная компании, завод

полимерных конструкций в с. Тополево, Матвеевское кладбище, Исправительные колонии в с. Заозерное.

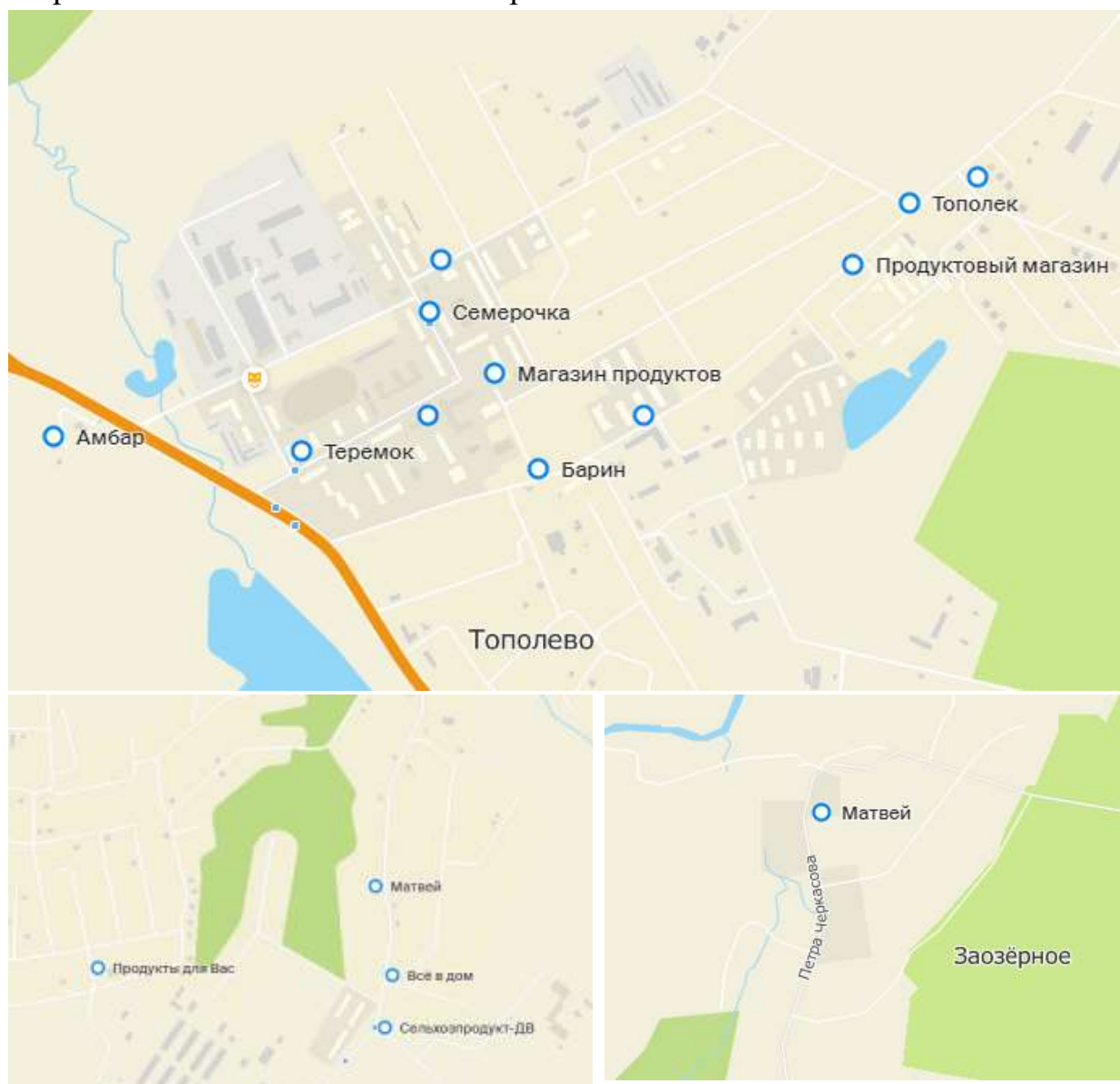


Рисунок 22 –Размещение магазинов на территории сельского поселения

Распределение объемов пассажирских перевозок по основным регулярным маршрутам, действующим на территории поселения приведен на рисунках 23- 26.



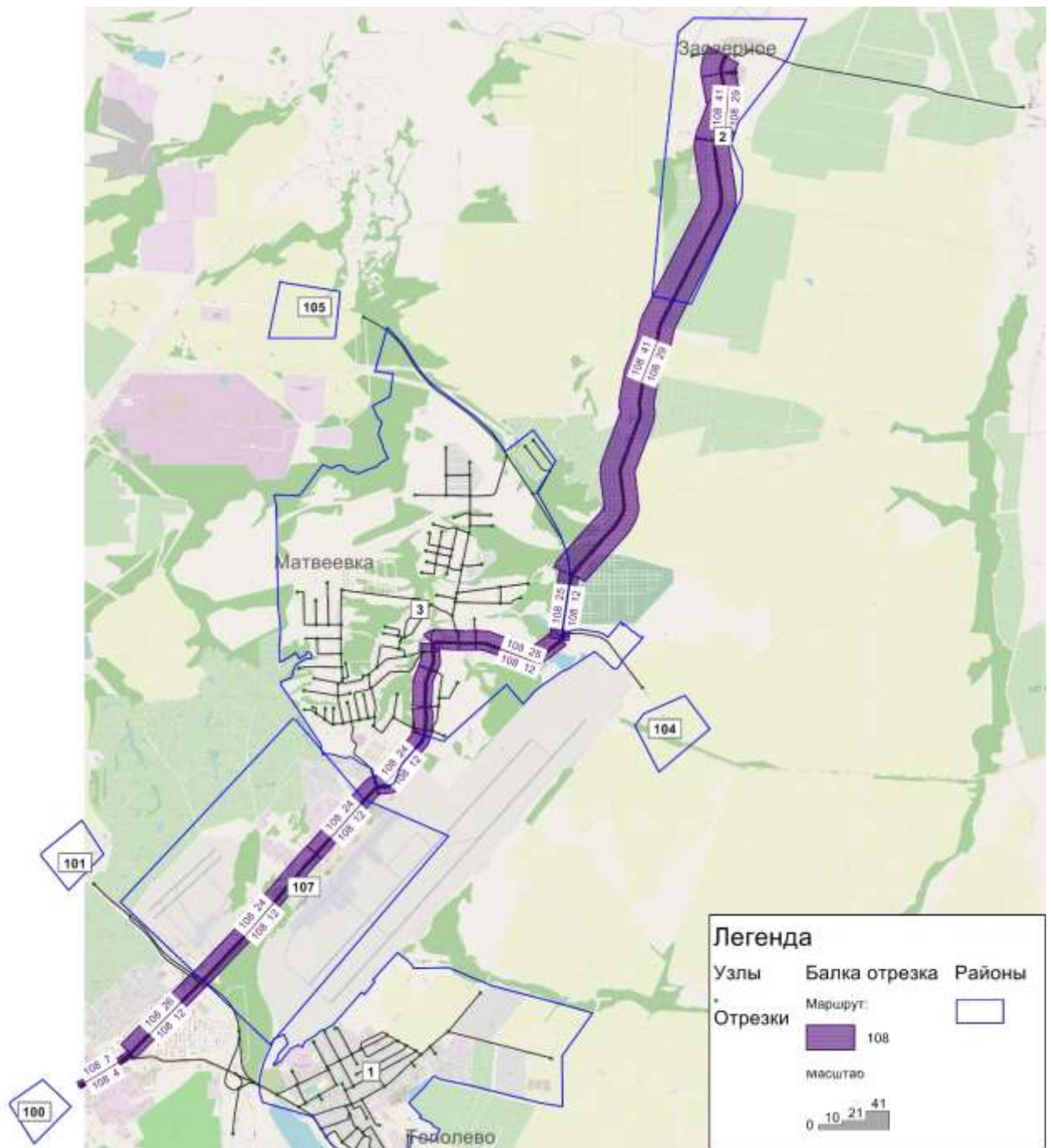


Рисунок 23 – Распределение пассажиропотока по маршруту № 108





Рисунок 24 –Распределение пассажиропотока по маршруту № 80

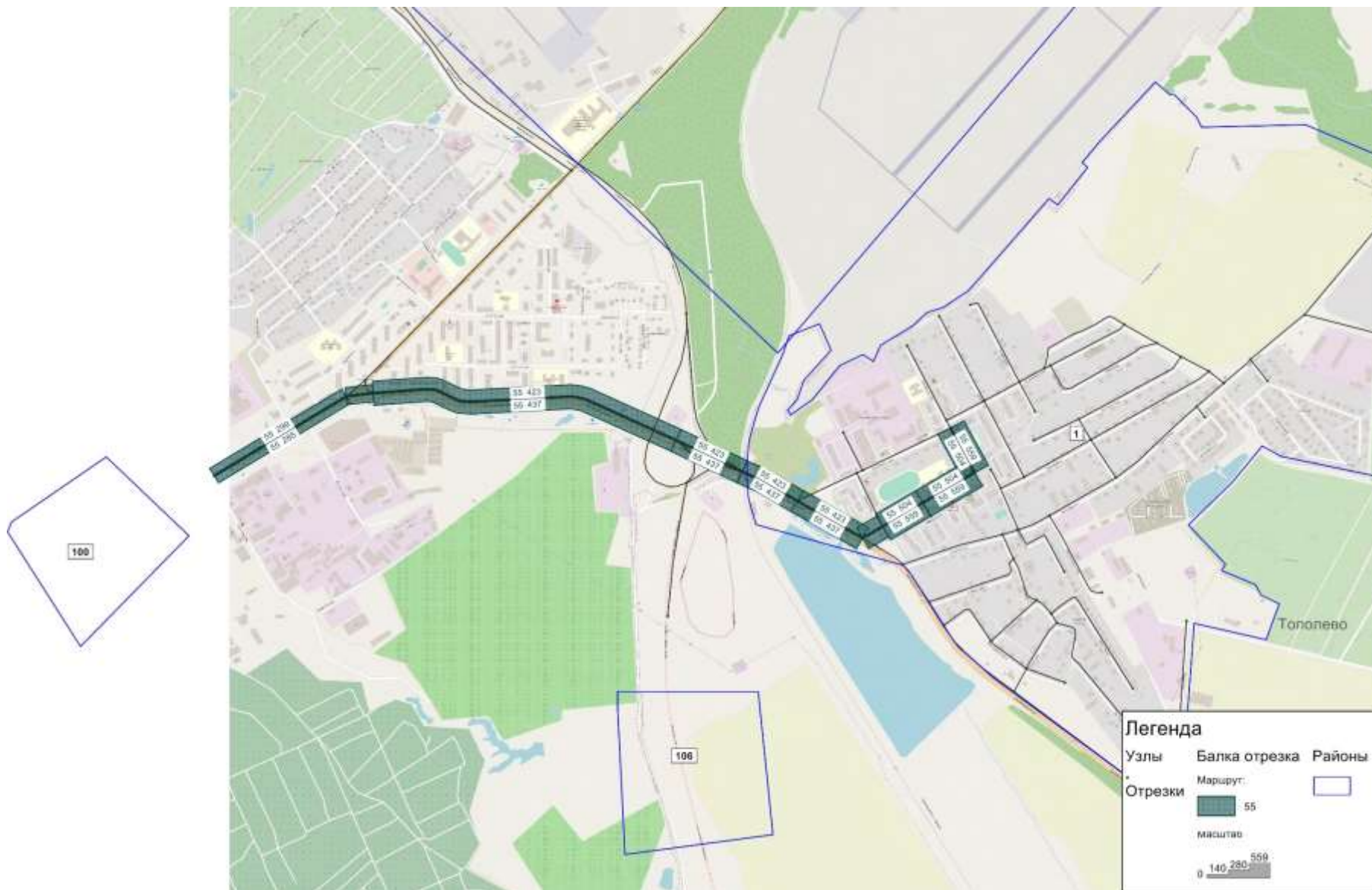


Рисунок 25 –Распределение пассажиропотока по маршруту № 56



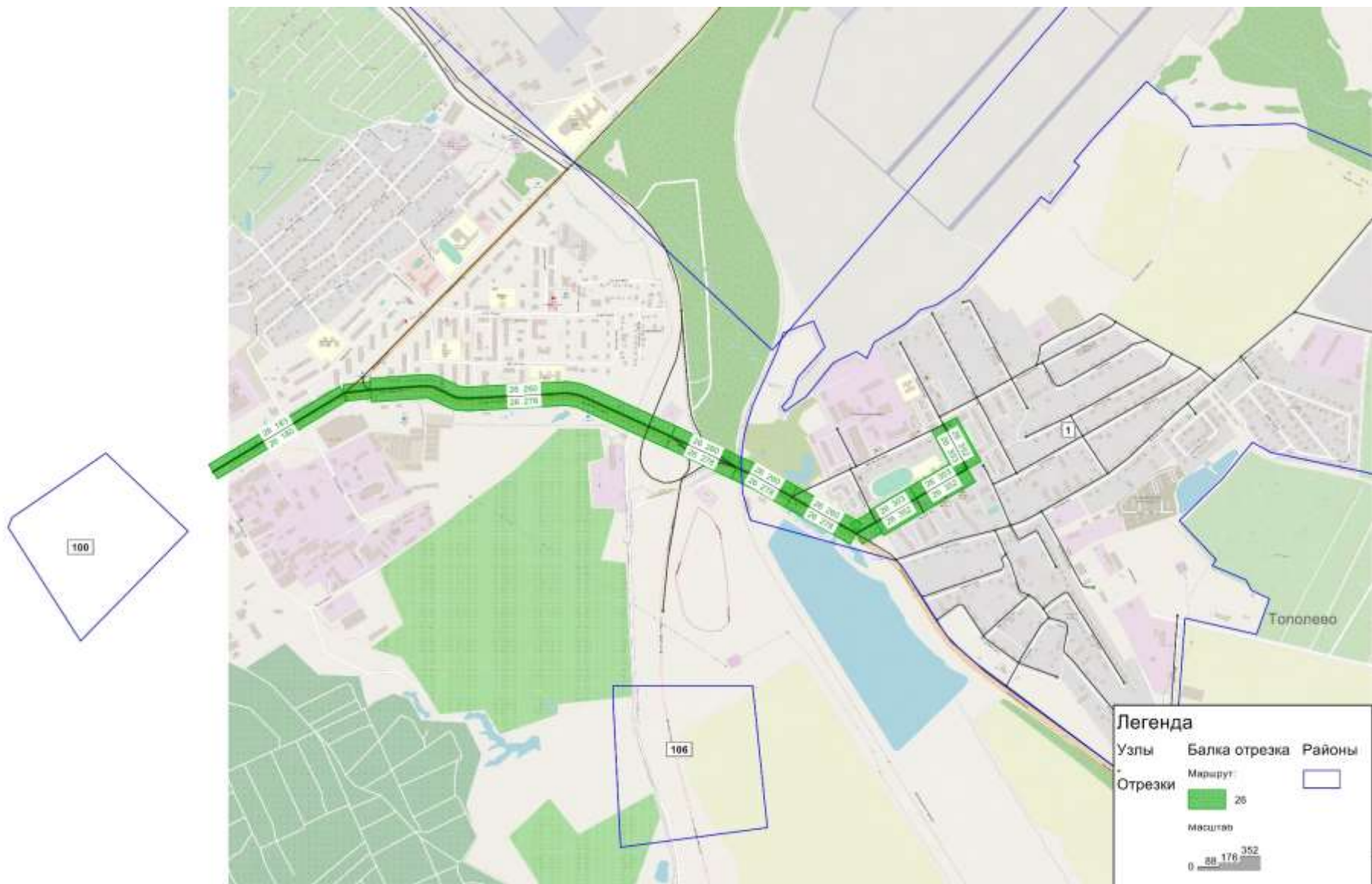


Рисунок 26 –Распределение пассажиропотока по маршруту № 26

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

На территории сельского поселения отсутствуют регулируемые пересечения. Единственный светофорный объект находится на территории с. Тополево – это регулируемый пешеходный переход. В селе Матвеевка на остановке «Матвеевская» пешеходный переход оборудован светофором Т7.

Регулируемый пешеходный переход через Комсомольское шоссе справляется с заданной нагрузкой.

#### Перечень светофорных объектов

№ п/п	Место нахождения	Светофорный объект	Транспортный светофор	Пешеходный светофор
1	Остановка «Матвеевская»	1	2	
2	Пересечение ул. Школьная - Комсомольское шоссе	1	8	2

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

1.10 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (далее ТСОДД)

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности. Согласно Федеральному закону 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 26.07.2017) «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

- ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (приказ Росстандарта от 20.12.2019 N 1425-ст, ИУС 03-2020);

- ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст);

- ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст);

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

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

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

Технические средства организации дорожного движения, установленные в Тополевском сельском поселении, находятся в удовлетворительном состоянии. Разметка отсутствует полностью или частично. Частично или полностью отсутствуют знаки 5.15 «Автобусная остановка», 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход», отсутствуют ИДН в местах установки знака 1.17 «Искусственная неровность». В селе Матвеевка неисправно автономное освещение на остановке «Матвеевская».

Неотъемлемой частью транспортной инфраструктуры при организации пассажирских перевозок являются остановочные пункты. В соответствии с нормативными требованиями остановочные пункты должны быть обустроены следующими элементами:

- остановочная площадка;
- посадочная площадка;
- площадка ожидания (на дорогах вне пределов населенных пунктов);

- тротуары и пешеходные дорожки;
- пешеходный переход;
- автопавильон;
- скамьи;
- контейнер и урны для мусора (для дорог IV категории только урна);
- технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения);
- освещение (при расстоянии до места возможного подключения к распределительным сетям не более 500 м).

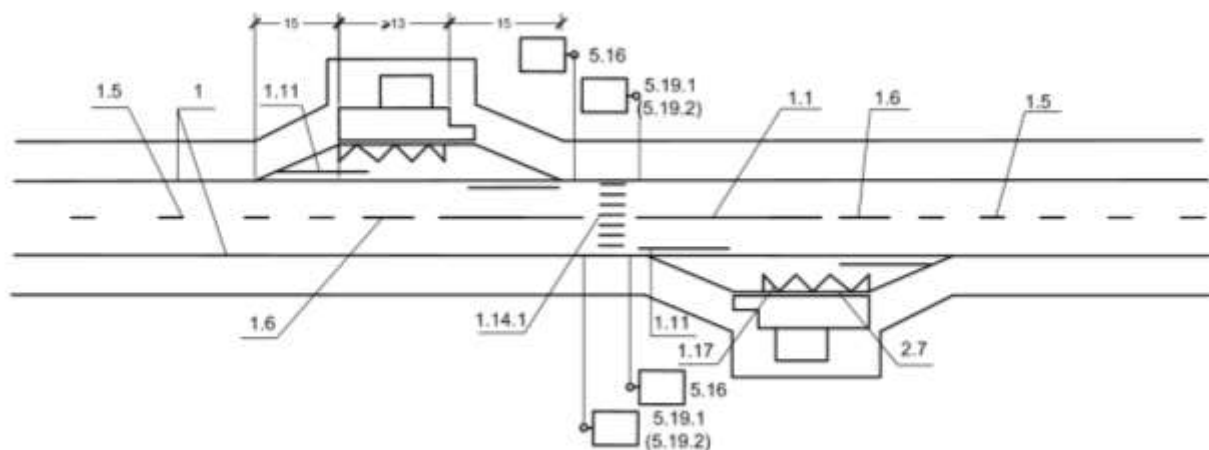


Рисунок 27 - Схема организации остановочных пунктов

При обработке материалов исследований (схем, планов и картографического материала, материалов фото и видео) были получены сведения по расположению и обустроенности остановочных пунктов на территории Тополевского сельского поселения. Остановочные пункты на территории поселения находятся в неудовлетворительном состоянии (см. табл. 3 п. 1.6)

Размеры земельных участков стоянок для легковых автомобилей и других мототранспортных средств (далее - стоянок автомобилей) на территории городских и сельских поселений следует выбирать в зависимости от конфигурации земельного участка, условий въезда и выезда и др. в соответствии с требованиями СП 4.13130, СП 12.13130, СП 42.13330, СП 54.13330, СП 59.13330, СП 118.13330, СП 113.13330, СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200 и СНиП 21-02-99.

При организации парковки (парковочного места) необходимо руководствоваться требованиями приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 17 мая 2018 года №199 «Об утверждении Требований к парковкам (парковочным местам) для обеспечения стоянки

транспортных средств, принадлежащих юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования и (или) грузов на основании договора перевозки (коммерческие перевозки), а также осуществляющим перемещение лиц, кроме водителя, находящихся в транспортном средстве (на нем), и (или) материальных объектов без заключения указанных договоров (перевозки для собственных нужд), в границах городских поселений, городских округов, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя по возвращении из рейса и окончании смены водителя».

Длительное хранение автотранспорта на территории сельского поселения осуществляется на придомовых участках жителей и в гаражах, во дворах многоквартирных домов. Парковки и парковочные места на территории Топлевского сельского поселения есть, но при увеличении уровня автомобилизации их количество будет критичным. Необходимо учитывать это при дальнейшей застройке территории.

На сегодняшний день на территории сельского поселения парковка и стоянка транспортных средств осуществляется как вдоль улиц, так и на специально отведенных местах (карманы для парковки, специально оборудованные места для стоянки). Также следует отметить, что не все стоянки и парковки обеспечены дорожными знаками, разметкой и местами для инвалидов.

### 1.11 Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Организация движения в Топлевском сельском поселении осуществляется с помощью следующих методов:

- ограничение скорости движения;
- установка знаков и ограждений в зонах возможного выхода пешеходов на проезжую часть;
- устройство искусственных дорожных неровностей,
- ограничение движения грузового транспорта.

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 остановками и пешеходными переходами. Средства фото/видеофиксации нарушений на территории муниципального образования не используются. Анализ статистики аварийности за 2015-2019 годы показал, отсутствие смертельных случаев в ДТП с участием пешеходов, что позволяет сделать вывод об эффективности применения данного метода организации дорожного движения на улицах населенных пунктов Тополевского сельского поселения.

Эффективная организация пешеходного движения и развитие пешеходной инфраструктуры способствует повышению спроса на пешие перемещения и обеспечивает безопасность пешеходов. Пешеходное движение в Тополевском сельском поселении происходит как в неорганизованном порядке по краю проезжей части, так и по существующим дорожкам и тротуарам, а также по пешеходным переходам. Отсутствие тротуаров у дорог создает неудобства для жителей поселения, а также повышает вероятность возникновения ДТП с участием пешеходов. Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

Велосипедное движение является наиболее эффективными и перспективным видом транспорта в виду его малозатратности, полезности для здоровья, отсутствия вредного влияния на окружающую среду. Велотранспортная инфраструктура на территории населенных пунктов отсутствует. Организация велосипедного движения в населенных пунктах находится на относительно низком уровне.

#### 1.12 Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП)

Решение проблемы обеспечения БДД относится к приоритетным задачам развития Тополевского поселения. Дорожно-транспортным происшествием (ДТП) называется событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или были ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

Анализ дорожно-транспортных происшествий необходим для оценки общего состояния аварийности на основе абсолютных показателей ДТП,



выявления причин ДТП, оценки эффективности мероприятий по снижению аварийности. В соответствии с этими задачами выделяют три метода анализа

Проведение количественного анализа ДТП - позволяет выявлять тенденции изменения показателей, при таком анализе в первую очередь пользуются абсолютными показателями, к которым относятся количество совершенных ДТП, число погибших и раненых в них людей.

За период 2015 – 2019 гг. в Тополевском поселении произошло 63 отчетных дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 4 и ранены 84 человека.

Таблица 5

Распределение ДТП по годам по виду

Год	Количество ДТП	Ранено	Погибло
2015	9	17	0
Иной вид ДТП	1	1	0
Наезд на пешехода	2	2	0
Наезд на стоящее ТС	1	3	0
Опрокидывание	1	2	0
Столкновение	4	9	0
2016	13	15	1
Наезд на пешехода	7	7	1
Столкновение	5	6	0
Съезд с дороги	1	2	0
2017	12	17	1
Наезд на пешехода	3	3	0
Опрокидывание	1	1	0
Столкновение	8	13	1
2018	16	19	1
Наезд на велосипедиста	1	2	0
Наезд на пешехода	6	5	1
Наезд на препятствие	1	2	0
Опрокидывание	2	2	0
Столкновение	5	7	0
Съезд с дороги	1	1	0
2019	13	16	1
Наезд на пешехода	3	2	1
Опрокидывание	2	2	0
Столкновение	8	12	0
Общий итог	63	84	4

В результате анализа зарегистрированных на территории Тополевского поселения транспортных происшествий установлено, что в 2015 – 2019 годах основными видами ДТП являются «столкновение» и «наезд на пешехода» при этом не более 20 % дорожно-транспортных происшествий в результате "наезда

транспортного средства на пешехода" регистрируются по вине пешеходов, около 80 % ДТП – по вине водителей. Одной из основных причин наездов транспортных средств на пешеходов является нарушение водителями правил проезда пешеходных переходов.

Проведение качественного анализ ДТП - позволяет выявить причины и условия совершения ДТП и степень влияния каждого из них на аварийность.

Согласно ОДМ 218.4.005-2010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах для оценки степени аварийности на отдельных дорогах или дорожной сети в целом пользуются системой показателей, основанных на анализе количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий с учетом пробега автомобилей, состояния автомобильного парка и других факторов.

Для оценки степени аварийности на отдельных дорогах или дорожной сети в целом пользуются системой показателей, основанных на анализе количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий с учетом пробега автомобилей, состояния автомобильного парка и других факторов.

Тяжесть происшествий может быть оценена показателем числа погибших и раненых, приходящихся на одно ДТП.

Тяжесть последствий может быть определена количеством погибших в результате ДТП на 100 пострадавших.

Таблица 6

Анализ дорожно-транспортных происшествий в период с 2015 – 2019 гг.

Год	Всего ДТП, кол-во	Погибло, человек	Ранено, человек	Тяжесть происшествий	Тяжесть последствий (%)
2015	9	0	17	1,89	0,0
2016	13	1	15	1,23	6,3
2017	12	1	17	1,50	5,6
2018	16	1	19	1,25	5,0
2019	13	1	16	1,31	5,9

Основными недостатками транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети в местах совершения дорожно-транспортных происшествий в 2019 г. являлись:

- Недостатки зимнего содержания.
- Отсутствие, плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части.

Топографический анализ представляет собой нанесение мест совершения ДТП на карту местности с целью последующего выявления мест концентрации ДТП

В настоящее время под участком концентрации ДТП понимается участок автомобильной дороги, не превышающий 1000 м, расположенный вне населенного пункта, либо на участке 200 м в населенном пункте, либо на перекрестке дорог, где в течение последних 12 месяцев произошло три и более ДТП одного вида или пять и более ДТП, независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди. Проведение качественного топографического анализа аварийности в первую очередь неразрывно связано с необходимостью точного позиционирования места ДТП на карте местности.

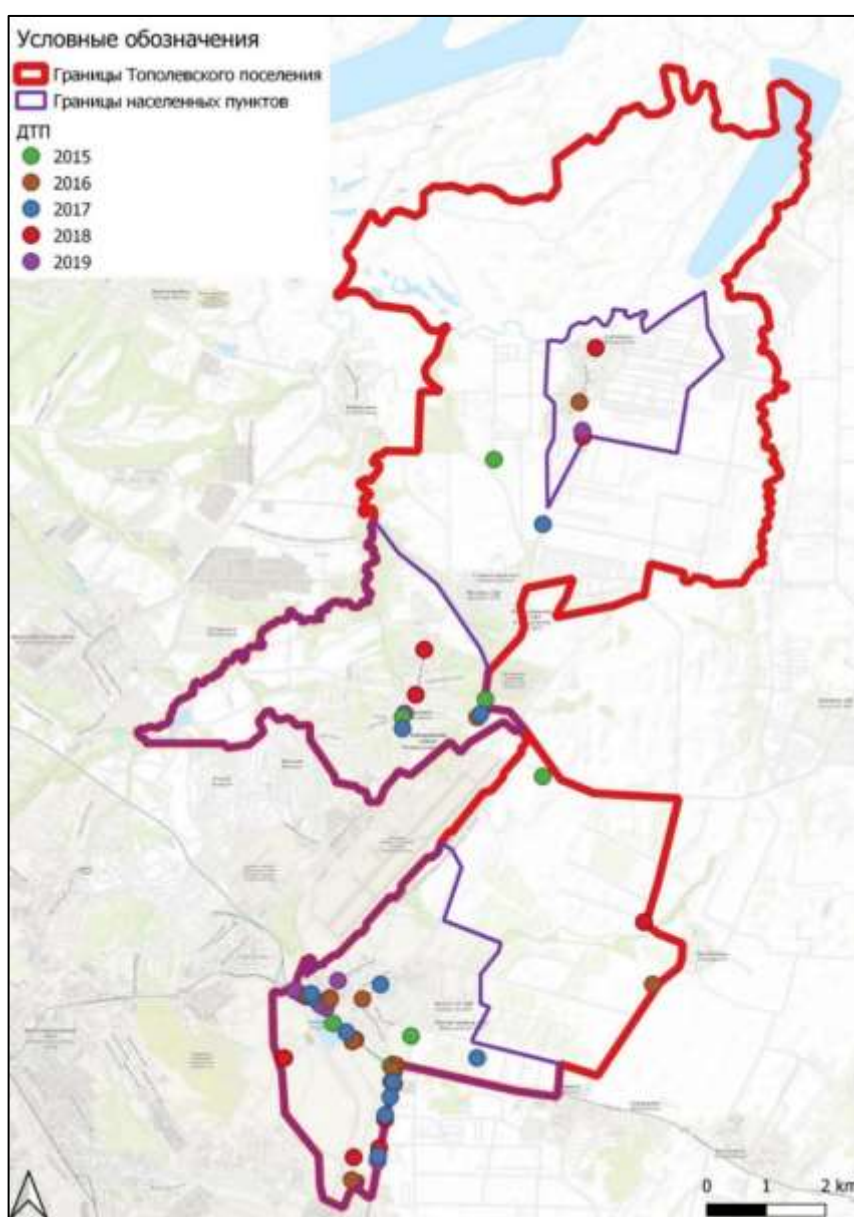


Рисунок 28 - Топографический анализ ДТП на территории Тополевского поселения 2015-2019гг.

В результате топографического анализа выявлен очаг аварийности на Комсомольском шоссе в районе дома № 1. За 2019 год на данном участке УДС произошло 4 ДТП одного вида (столкновение), в данных ДТП суммарно было ранено 6 человек. Причина возникновения очага – не правильный выбор дистанции, недостатков в эксплуатационном состоянии автомобильной дороги – не выявлено.

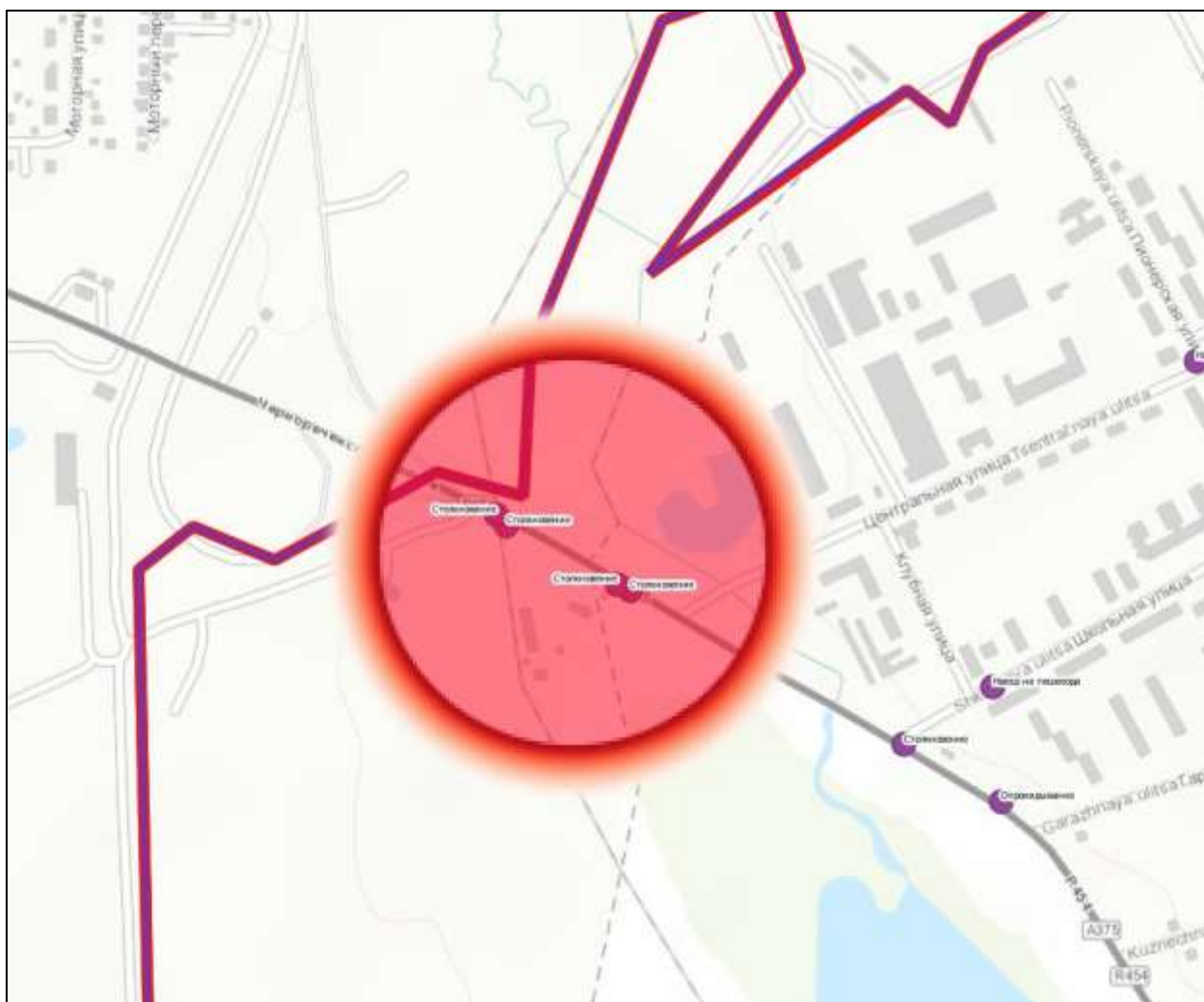


Рисунок 29 – Очаг аварийности в с. Тополево на Комсомольском шоссе в р-не дома №1

Необходимость выявления мест концентрации ДТП (очагов аварийности) обусловлена тем, что уровень аварийности на них очень высок при общей незначительной протяженности. Поэтому ликвидация причин ДТП в этих места позволит значительно повысить безопасность дорожного движения на УДС в целом.

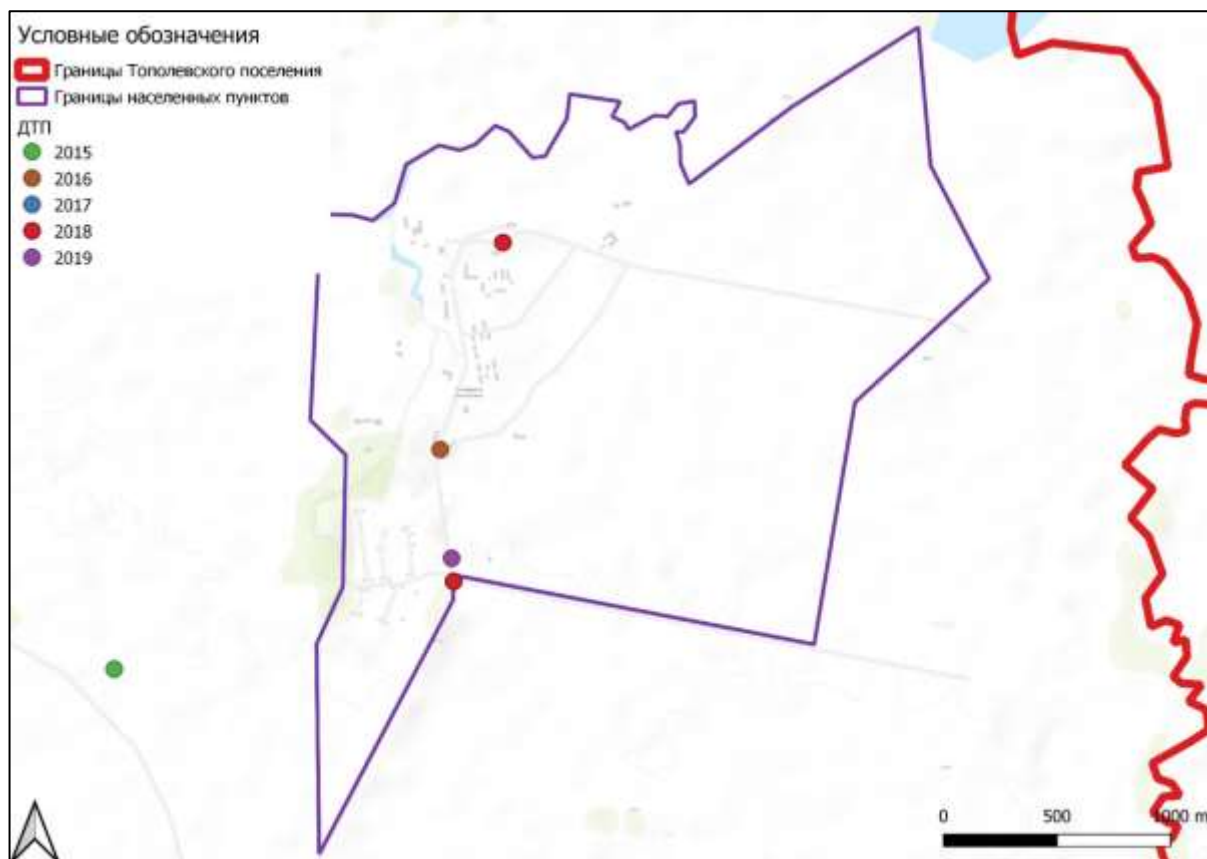


Рисунок 30 - Топографический анализ ДТП на территории с. Заозерное 2015-2019гг.

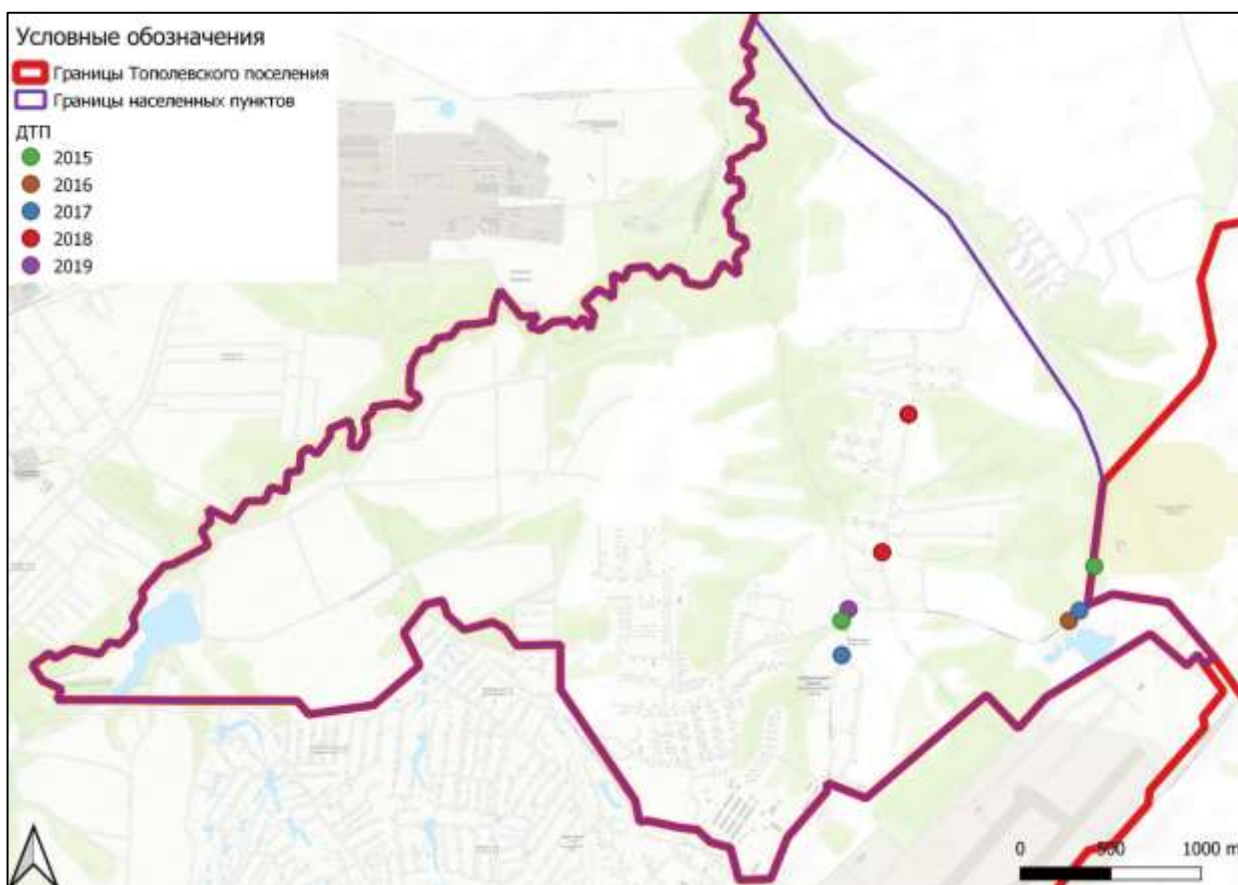


Рисунок 31 - Топографический анализ ДТП на территории с. Матвеевка 2015-2019гг.



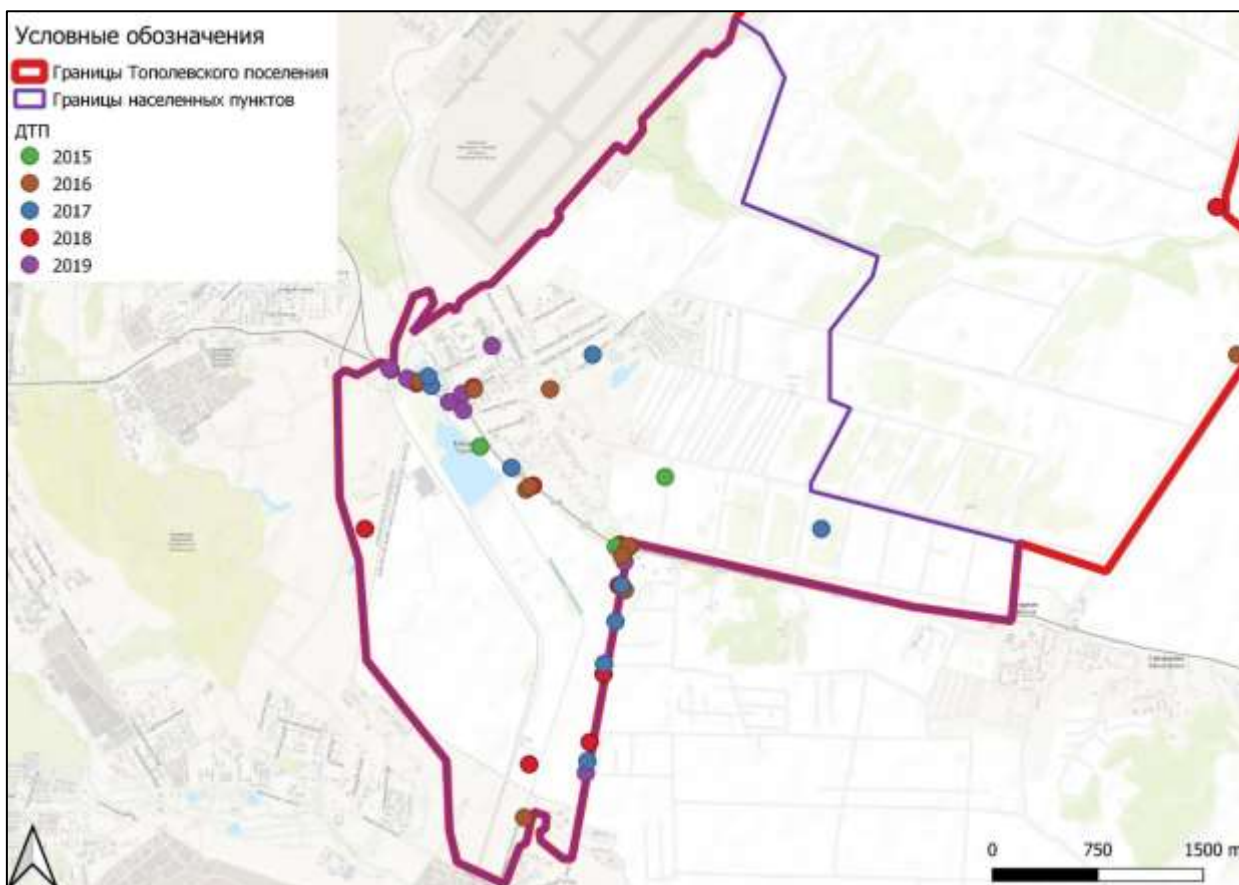


Рисунок 32 - Топографический анализ ДТП на территории с. Тополево 2015-2019гг.

Концентрированное количество ДТП в с. Тополево приходится на Комсомольское шоссе, характеризующееся высокой интенсивностью движения и возможностью развить высокую скорость, несмотря на действующие ограничения и камеры контроля скоростного режима.

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

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

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

2. Разработка инструмента (анкеты, вопросники). Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований. После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

3. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых). При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки. При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации, в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, (социальному положению, образованию и т.д.

4. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием. Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации.

Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений. Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования. При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС. В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию. При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию. Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения.

Для проведения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств, была разработана анкета, размещенная в сети интернет: <https://forms.gle/XqhiLpBUG2NokeMV6> (см. рис 24). Результаты анкетирования были учтены при формировании перечня мероприятий.

# АНКЕТА ОБСЛЕДОВАНИЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЙ НАСЕЛЕНИЯ Хабаровский район Хабаровского края (пос. Тополево, с. Матвеевка и с. Заозерное)

\* Обязательно

## Сведения о респонденте

Укажите населенный пункт в котором Вы проживаете \*

Выбрать ▼

Укажите Ваш пол \*

- Мужчина
- Женщмна

Укажите ваш возраст \*

- до 20 лет
- от 20 до 29 лет
- от 30 до 39 лет
- от 40 до 49 лет
- от 50 до 59 лет
- от 60 до 64 лет
- более 65 лет

К какой социальной группе Вы относитесь. \*

- работающий
- безработный

Рисунок 33 – Первая страница анкеты



## 2. ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОДД (ВАРИАНТЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ)

В процессе разработки принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры в области организации дорожного движения Тополевского сельского поселения принимались во внимание прогнозные значения численности населения, прогнозы социально - экономического и градостроительного развития, а также деловую активность на территории района.

При разработке сценариев развития транспортного комплекса помимо основных показателей социально-экономического развития учитывались макроэкономические тенденции, таким образом, разработаны три сценария на вариантной основе: вариант 1 (базовый), вариант 2 (умеренно-оптимистический) и варианта 3 (экономически обоснованный) предлагаемого к реализации с учетом всех перспектив развития района.

Варианты 1 и 2 прогноза разработаны на основе единой гипотезы внешних условий. Различие вариантов обусловлено отличием моделей поведения частного бизнеса, перспективами повышения его конкурентоспособности и эффективностью реализации государственной политики его развития.

### Вариант 1 (базовый)

В условиях, когда объем инвестиций в дорожный комплекс является явно недостаточным, а рост уровня автомобилизации значительно опережает темпы развития дорожной инфраструктуры, на первый план выходят работы по содержанию и эксплуатации дорог. В таком случае дорожная деятельность на территории Тополевского сельского поселения ограничивается следующими мероприятиями:

- мониторинг состояния улично-дорожной сети;
- своевременная реконструкция дорог и их участков, вышедших из нормативного состояния;
- мероприятия по содержанию элементов транспортной инфраструктуры (работы по уборке снега, по обустройству остановочных пунктов общественного транспорта, нанесение разметки, своевременная замена знаков, замена ламп стационарного электроосвещения и других технических средств организации дорожного движения).

### Вариант 2 (умеренно-оптимистический)

На территории района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия

частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала. Сценарий характеризуется ростом экономической активности грузовых и пассажирских перевозок, увеличение деловой активности, предполагает также привлечение инвестиций, муниципально-частного партнерства.

В условиях хронического дефицита бюджетных средств на осуществление дорожной деятельности в целях эффективного их расходования на ремонт и содержание дорог сохраняется задача поиска и внедрения новых, более экономичных материалов и технологий. Сегодняшняя ситуация в дорожной отрасли характеризуется ростом спроса на автомобильные перевозки, увеличением количества автотранспортных средств и одновременно с этим отставанием в развитии дорожной сети, медленным ростом протяженности и пропускной способности автомобильных дорог. Целью оптимизации организации дорожного движения исследуемой территории является создание условий для роста экономической активности города, улучшения качества жизни населения за счет расширения спектра транспортных услуг, совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры. Согласно умеренно - оптимистическому сценарию, можно выделить следующие основные приоритетные направления развития транспортной инфраструктуры на расчетный срок:

- ликвидация на опорной сети автомобильных дорог узких мест путем приведения транспортно-эксплуатационного состояния дорог в соответствие с требованиями нормативных документов;

- повышение транспортной связности сельского поселения с г. Хабаровском для увеличения грузооборота и повышения удобства при реализации деловых и рекреационных корреспонденций;

- повышение транспортной доступности территорий сельского поселений, а также близлежащих мест притяжения грузопотоков, приложения труда и объектов отдыха и туризма;

- повышение безопасности движения пешеходов и пассажиров за счет поддержания в надлежащем состоянии пешеходных переход и остановочных пунктов;

- расширение парковочного пространства для постоянного и временного хранения транспортных средств.

Вариант 3 (Экономически обоснованный)

На территории района предполагается проведение более активной политики и создание условий для более устойчивого долгосрочного роста. Сценарий характеризует развитие экономики в условиях повышения доверия частного бизнеса, применения дополнительных мер стимулирующего характера, связанных с расходами бюджета по финансированию новых инфраструктурных проектов, поддержанию кредитования наиболее уязвимых секторов экономики, увеличению финансирования развития человеческого капитала.

Сценарий предполагает реконструкцию и строительство новых автомобильных дорог в районе, предполагает комплексную реализацию основных мероприятий по развитию улично-дорожной сети, предполагает рост транспортной инфраструктуры опережающими темпами, расширение индивидуального жилищного строительства, развитие инфраструктуры пассажирских перевозок.

В соответствии с данным сценарием, помимо строительства/реконструкции дорог и мероприятий по содержанию элементов улично-дорожной сети, указанных для вариантов 1 и 2, отметим следующие направления:

- повышение пешеходной связности территории города;
- развитие велосипедной инфраструктуры;
- обеспечение комфортных условий для маломобильных групп населения при реализации транспортных и пешеходных корреспонденций;
- создание системы фото- видео фиксации.

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

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

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

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

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

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

При оценке вариантов дальнейшего проектирования КСОДД немаловажную роль играет финансовый аспект реализации мероприятий по организации и безопасности дорожного движения на территории муниципального образования. Базовый вариант исходит из позиций оценки сложившейся в последние годы динамики социально-экономического и пространственного развития и ограниченности ресурсов. Анализ характеристики социально-экономической ситуации на момент разработки настоящей КСОДД показывает, что социально-экономическое развитие муниципального образования в наибольшей степени соответствует критериям базового варианта.

Кроме того, сложившаяся обстановка в стране и в мире, обусловленная экономическими ограничениями в отношении Российской Федерации не позволяет делать оптимистичных прогнозов по улучшению инвестиционного

климата.

Таким образом, базовый (реалистичный) вариант развития Тополевского сельского поселения является предпочтительным в качестве исходного условия для дальнейшей разработки проекта КСОДД. Но, в случае значительных изменений в социально-экономическом и инфраструктурном развитии территории, т.е. в случае изменения дорожно-транспортной ситуации Приказом № 43 Минтранса РФ предусматривается корректировка КСОДД, но не реже чем один раз в пять лет.

Основной целью разработки реконструктивно-планировочных и организационных мероприятий является обоснование предложений по организации дорожного движения в увязке с развитием улично-дорожной сети, обеспечивающих необходимую безопасность движения и пропускную способность на период до 2035 года.

На основании анализа существующей дорожно-транспортной ситуации в Тополевском сельском поселении были выявлены ключевые проблемы, связанные с организацией дорожного движения:

- труднодоступность некоторых районов поселения;
- отсутствие тротуаров;
- отсутствия необходимых технических средств ОДД.

## 4. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОДД ДЛЯ ПРЕДЛАГАЕМОГО К РЕАЛИЗАЦИИ ВАРИАНТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ

### 4.1 Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

Повышение транспортной связанности территории путем развития сети дорог местного значения позволяет решить следующие задачи:

- уменьшает перепробеги транспортных средств;
- снижает нагрузку на федеральные и региональные дороги при осуществлении местных корреспонденций;
- дает возможность создавать новые маршруты движения транспорта, которые в случае перекрытия основного участка дороги могут использоваться в качестве дублирующего маршрута, что исключит полную парализацию дорожного движения.

В сельском поселении имеется ряд застраиваемых территорий, поэтому мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связности в основном нацелены на включение новых районов в единый каркас улично-дорожной сети поселения.

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

Категорирование автомобильных дорог в Российской Федерации определяется согласно Постановлению Правительства РФ от 28 сентября 150 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации». Отнесение эксплуатируемых автомобильных дорог к категориям осуществляется в соответствии с основными показателями транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств автомобильных дорог:

- общего числа полос движения;
- ширины полосы движения;
- ширины обочины;
- наличия и ширины разделительной полосы;
- типа пересечения с автомобильной дорогой и доступа к автомобильной дороге.

Повышение категории дороги необходимо в случаях, когда уровень ее загрузки превышает установленные для данной категории дорог требования или ожидается дальнейшее увеличение нагрузки, а также когда обеспеченные

автомобильной дорогой скорость, безопасность или допустимая осевая нагрузка не отвечают возросшим требованиям. Оценка транспортно-эксплуатационного состояния и потребительских свойств дорог и улиц Тополевского сельского поселения показала неполное соответствие параметров дорог и улиц установленным категориям. Требуется реконструкция ул. Дачная в с. Тополево.

#### 4.3 Распределение транспортных потоков по сети дорог (основная схема)

Цель данных мероприятий заключается в реализации подходов к решению транспортных проблем и разработке мероприятий по снижению перегрузки улично-дорожной сети (УДС) путем изменения параметров действующей транспортной сети, что в свою очередь вызывает перераспределение транспортных потоков по УДС и изменяет параметры дорожного движения. Анализ данных, полученных в результате проведения натурных обследований транспортного потока, позволяет сделать вывод о том, что дорожная сеть Тополевского сельского поселения имеет резерв пропускной способности, а планируемые в расчетные сроки мероприятия позволят избежать проблем с перегрузкой дорожной сети в будущем.

Мероприятия по распределению транспортных потоков по УДС для удобства визуального восприятия строящихся дорог, как единой транспортной системы, представлены на рисунке ниже. Значения загрузки и интенсивности на данных картограммах получены путем моделирования планируемых мероприятий по строительству и реконструкции дорог и улиц сельского поселения в программном комплексе PTV VISUM.

На рисунках 34 – 37 показано распределение интенсивности движения транспортных потоков и загрузка улично-дорожной сети с учетом социально-экономического развития Тополевского сельского поселения без учета предлагаемых мероприятий.





Рисунок 34 – Распределение транспортных потоков по УДС с. Тополево на 2034 г.

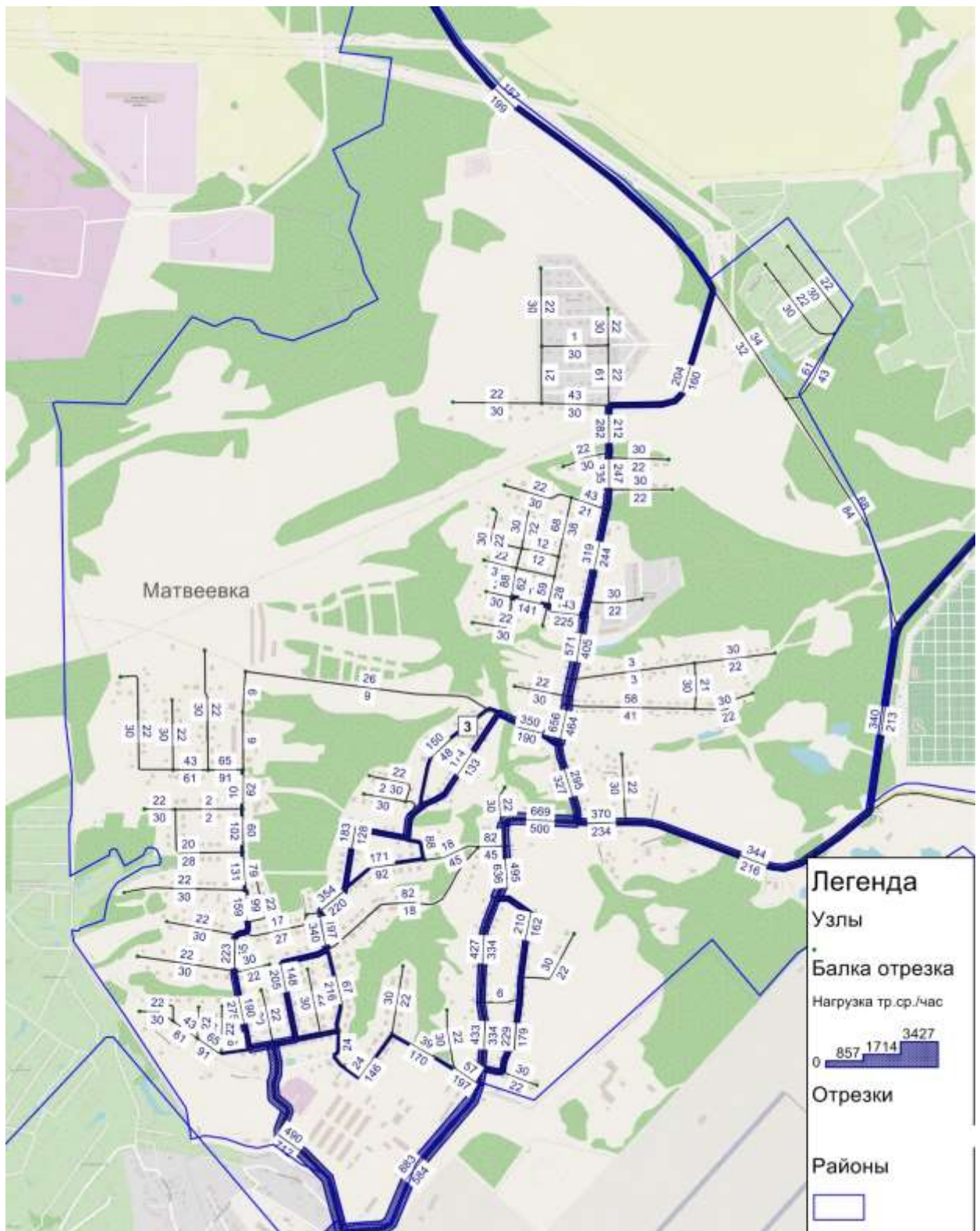


Рисунок 35 –Распределение транспортных потоков по УДС с. Матвеевка на 2034 г.





Рисунок 36 –Распределение транспортных потоков по УДС с. Заозерное на 2034 г.

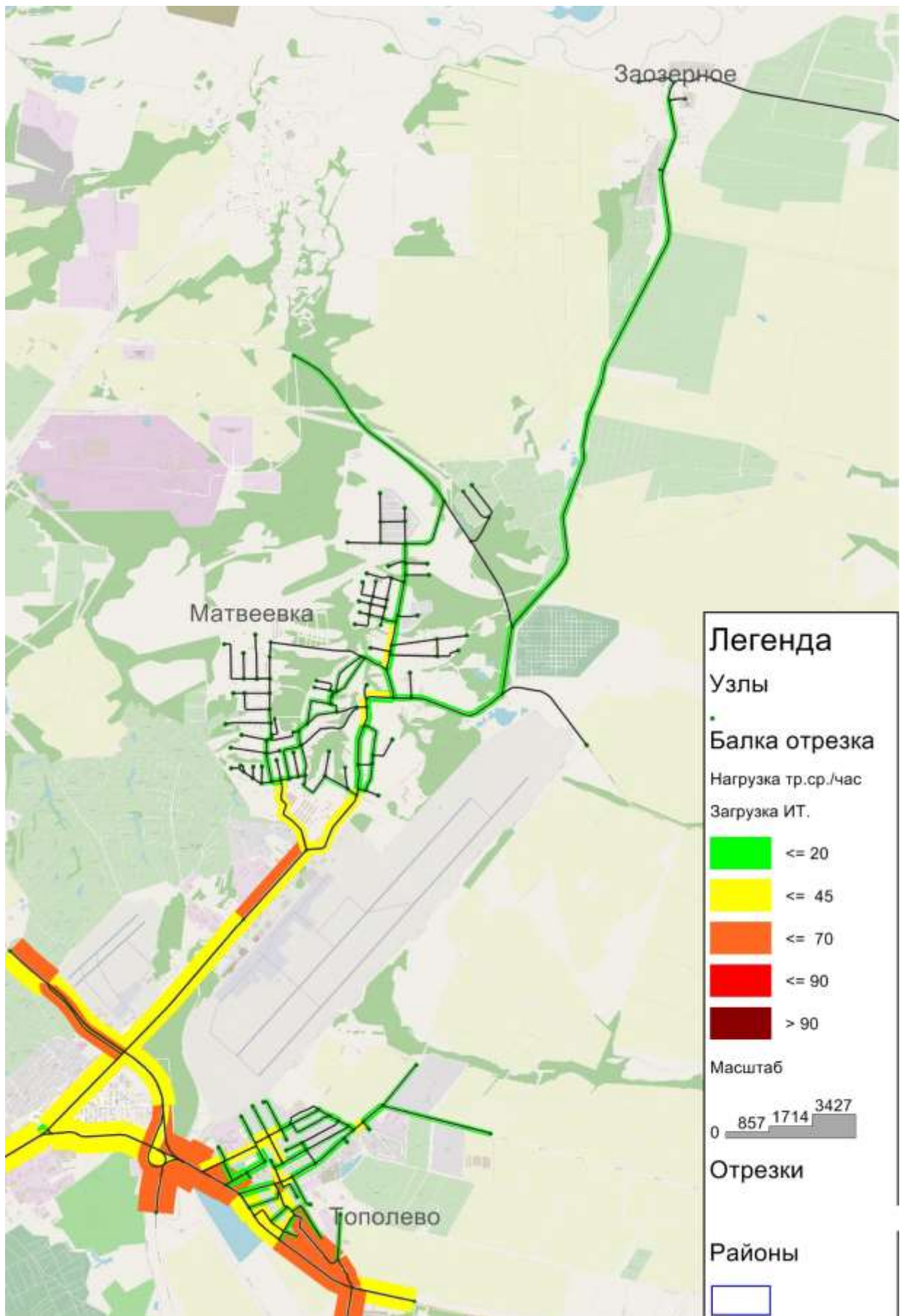


Рисунок 37 –Уровень загрузки УДС на 2034 г. без учета предлагаемых мероприятий

#### 4.4 Разработка, внедрение и использование автоматизированной системы управления дорожным движением (далее АСУДД), ее функциям и этапам внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением – это сочетание программно-технических средств и мероприятий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, снижение задержек проезда пересечений и, как следствие, улучшение экологической ситуации. Более распространенное название данной системы управления дорожным движением – это «работа светофора в режиме зеленой волны». АСУДД используются для обеспечения эффективного регулирования транспортных потоков в городе с использованием светофорных объектов, что позволяет снижать задержки как на отдельных светофорных объектах, так и на всей УДС в целом. Решение о целесообразности внедрения на территории сельского поселения принимается органами местной власти на основании анализа существующей дорожной обстановки, с учетом сложившихся тенденций ее развития. Анализ результатов натурных обследований пересечений на территории Тополевского сельского поселения, позволяет сделать вывод о том, что в изменении существующего режима функционирования светофорного объекта нет необходимости.

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

Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения ТС на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках транспортной сети муниципальных образований с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы. Мониторинг дорожного движения осуществляется на автомобильных дорогах и объектах УДС всех форм собственности с целью получения исходных данных для разработки документации по организации дорожного движения, для оценки соответствия параметров движения транспортных потоков транспортно-эксплуатационным характеристикам автомобильных дорог и УДС, выработки управляющих воздействий по организации и регулированию дорожного движения, прогнозирования объемов дорожного движения.

Актуальность формирования системы мониторинга организации дорожного движения неразрывно связана с общими тенденциями развития страны на современном этапе. В общем виде мониторинг можно рассматривать как один из видов управленческой деятельности, представляющей собой сбор информации об управляемых объектах с целью проведения оценки их состояния и прогнозирования дальнейшего развития.

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

Основу любого мониторинга составляет сбор исходной информации. Сбор такой информации проводят с различными целями. Так, информация об интенсивности движения транспортных средств на перегоне является основой для расчета характеристик дорожной одежды при реконструкции УДС, а информация об интенсивности движения транспортных потоков на перекрестке с различных направлений движения является основой создания проектов ОДД, в том числе с использованием различных технических средств регулирования. Учитывая умеренный масштаб и достаточно спокойный характер транспортной системы исследуемого сельского поселения, а также необходимый значительный объем финансирования данного мероприятия, создание автоматизированной системы мониторинга дорожного движения не представляется экономически целесообразным. Поэтому предлагается иной подход к организации мониторинга дорожного движения на территории Тополевского сельского поселения.

Для подсчета транспортных средств, проходящих по автомобильным дорогам города, предлагается использовать полуавтоматический способ подразумевающий видеосъемку дорожной ситуации в ключевых узлах УДС с последующей камеральной обработкой видеоматериалов. При разработке настоящей КСОДД на этапе проведения натурных обследований были выделены ключевые узлы проведения замеров интенсивности транспортных потоков. Результаты натурных обследований подтвердили актуальность выбранных точек замеров.

Пространственное расположение точек замеров интенсивности ТП отражено на рисунке ниже.



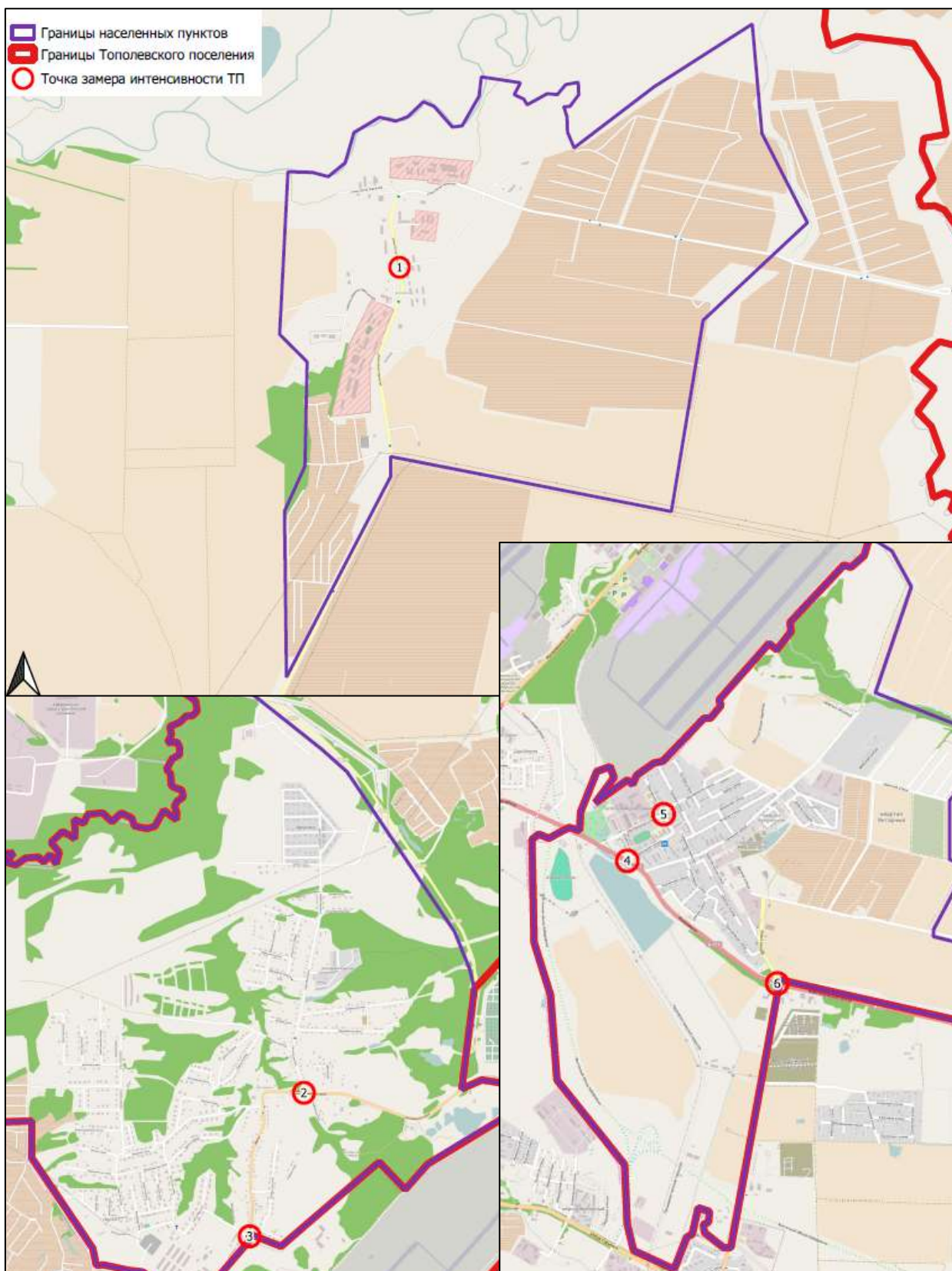


Рисунок 38 – Точки замера интенсивности в Тополевском сельском поселении



Результаты полевых измерений заносят в полевые журналы, подвергают предварительной обработке и только после этого заносят в соответствующие базы данных. Время проведения замеров прежде всего следует выбирать в периоды пиковой загрузки УДС муниципального образования. Для снижения влияния недельных колебаний интенсивности движений замеры интенсивности транспортных потоков рекомендовано осуществлять со вторника по четверг. В случае проведения еженедельных или ежемесячных праздничных мероприятий, таких как открытие торговых ярмарок или выставок, в качестве дней проведения замеров выбираются также выходные. Полученную систематизированную информацию далее можно использовать для отслеживания динамики изменения интенсивности транспортных потоков, прогнозирования времени движения транспортных средств и оптимизации управления транспортными потоками. В целях обеспечения соответствия уровня организации дорожного движения дорожным условиям транспортной сети мероприятия по текущему учету и анализу дорожного движения рекомендуется осуществлять регулярно с периодичностью не реже 1 раза в год.

Практика подобных мероприятий в РФ показывает, что они должны проходить в периоды май-июнь или сентябрь-октябрь. Время проведения замеров должно осуществляться один раз в будний и один раз в выходной день. В целях определения необходимости внесения существенных изменений в схемы ОДД, рекомендуется периодическое проведение комплексных масштабных мероприятий по анализу дорожного движения с периодичностью не реже одного раза в 3 года либо по результатам завершения крупных проектов по строительству объектов транспортной инфраструктуры.

Эти работы должны выполняться очень тщательно и качественно, так как неточная информация может привести к грубым ошибкам. Обследования особенно важны в условиях ограниченного финансирования, так как позволяют наметить наиболее экономичную и эффективную программу работ по улучшению условий движения и очередность этих работ. При этом работы могут быть направлены как на выбор простейших мероприятий по повышению безопасности движения, так и на разработку рекомендаций по полной реконструкции автомобильной дороги. При проведении комплексных масштабных мероприятий по анализу дорожного движения повышенные требования предъявляются к подготовительному этапу работ, где кроме организационных мероприятий (уточнение программы обследования, объемов и сроков проведения работ; комплектование состава экспедиции, подготовка оборудования и т. д.) необходимы сбор и анализ значительного объема основной исходной информации о социально-экономической характеристике

муниципального образования и направлениях муниципальной политики в сфере транспорта и дорожной деятельности, в том числе данные о дорожно-транспортных происшествиях за последние 3–5 лет с привязкой к километражу и выделением количества происшествий по дорожным условиям.

Таким образом, в части разработки, корректировки и актуализации документации по ОДД для исследуемого муниципального образования предлагается запланировать следующие мероприятия:

- корректировку КСОДД ориентировочно в 2025 и 2030 годах;
- разработку ПОДД на дороги местного значения;
- корректировку ПОДД на дороги Тополевского сельского поселения в 2023, 2026, 2029, 2032 годах.

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

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

Качественная информационная система позволяет также осуществлять быстрый и оптимальный подъезд к местам притяжения. Система маршрутного ориентирования участников дорожного движения должна обеспечивать:

- безопасность дорожного движения;
- информированность водителей об их местонахождении и возможных маршрутах движения, расположении объектов (как на самих улицах, так и на магистралях при пересечении с ними), в том числе, таких объектов притяжения водителей транспортных средств, как торговые центры, объекты потребительского рынка и т.п.;
- возможность своевременной оценки дорожной обстановки и маневрирования;
- быстрый и эффективный проезд транзитного транспорта (по кратчайшему маршруту);
- комфортное восприятие информации участниками дорожного движения;
- соблюдение общих правил размещения знаков и информации на

транспортной сети территории. Федеральный закон № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» наделяет полномочиями по информационному обеспечению пользователей автомобильными дорогами общего пользования властные органы всех уровней – от федерального до местного.

Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» определяет, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в РФ техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Технический Регламент Таможенного Союза № ТР ТС 014/2011 «Безопасность автомобильных дорог» к требованиям безопасности к автомобильным дорогам и дорожным сооружениям на них при их эксплуатации относит мероприятия, направленные на создание безопасных условий перевозки грузов и пассажиров по автодорогам, в том числе, путем:

- организации дорожного движения с использованием технических средств;
- своевременного информирования участников дорожного движения об изменениях в организации движения.

Регламент устанавливает в качестве одного из основных требований безопасности для технических средств организации дорожного движения: местоположение соответствующих дорожных знаков должно обеспечивать своевременное информирование водителей транспортных средств и пешеходов об изменениях дорожных условий и допустимых режимах движения.

ГОСТ Р 50597-2017 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» в разделе 6 «Требования к элементам обустройства» в части дорожных знаков устанавливает, что автомобильные дороги, а также улицы и дороги городов и других населенных пунктов должны быть оборудованы дорожными знаками в соответствии с утвержденной в установленном порядке дислокацией.

Дорожные знаки должны быть изготовлены по ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», и размещены по ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений

и направляющих устройств». Принципы размещения знаков маршрутного ориентирования определяются согласно категориям дорог и улиц населенных пунктов. Необходимость дифференцированного подхода к информационному обеспечению на улично-дорожной сети, исходя из категории, диктуется особенностями планировочных условий прохождения дорог и улиц, а также интенсивностью транспортных потоков.

Одним из основных требований к знакам маршрутного ориентирования является необходимость и достаточность сообщаемых ими сведений, так как их недостаточность влечет за собой ошибки в выборе маршрутов движения, а избыточность – к лишним экономическим затратам и информационной перегрузке.

Информационное обеспечение охватывает направления и объекты всех уровней. Состав дорожной информации на знаках маршрутного ориентирования определяется соответственно типу направления в целом, типу рассматриваемого пересечения и типу знака маршрутного ориентирования.

Информация, размещаемая на знаках маршрутного ориентирования, должна иметь два иерархических уровня:

- 1 уровень – предоставляет информацию о направлениях федерального и регионального значения, для транзитного движения транспорта;
- 2 уровень – о направлениях местного значения.

УДС Тополевского сельского поселения не оснащена дорожными информационными знаками, поэтому требуются мероприятия по их установке. Места установки информационных знаков приведены на рисунке ниже и в Приложении 1.



Рисунок 39 - Места установки информационных знаков в с. Тополево

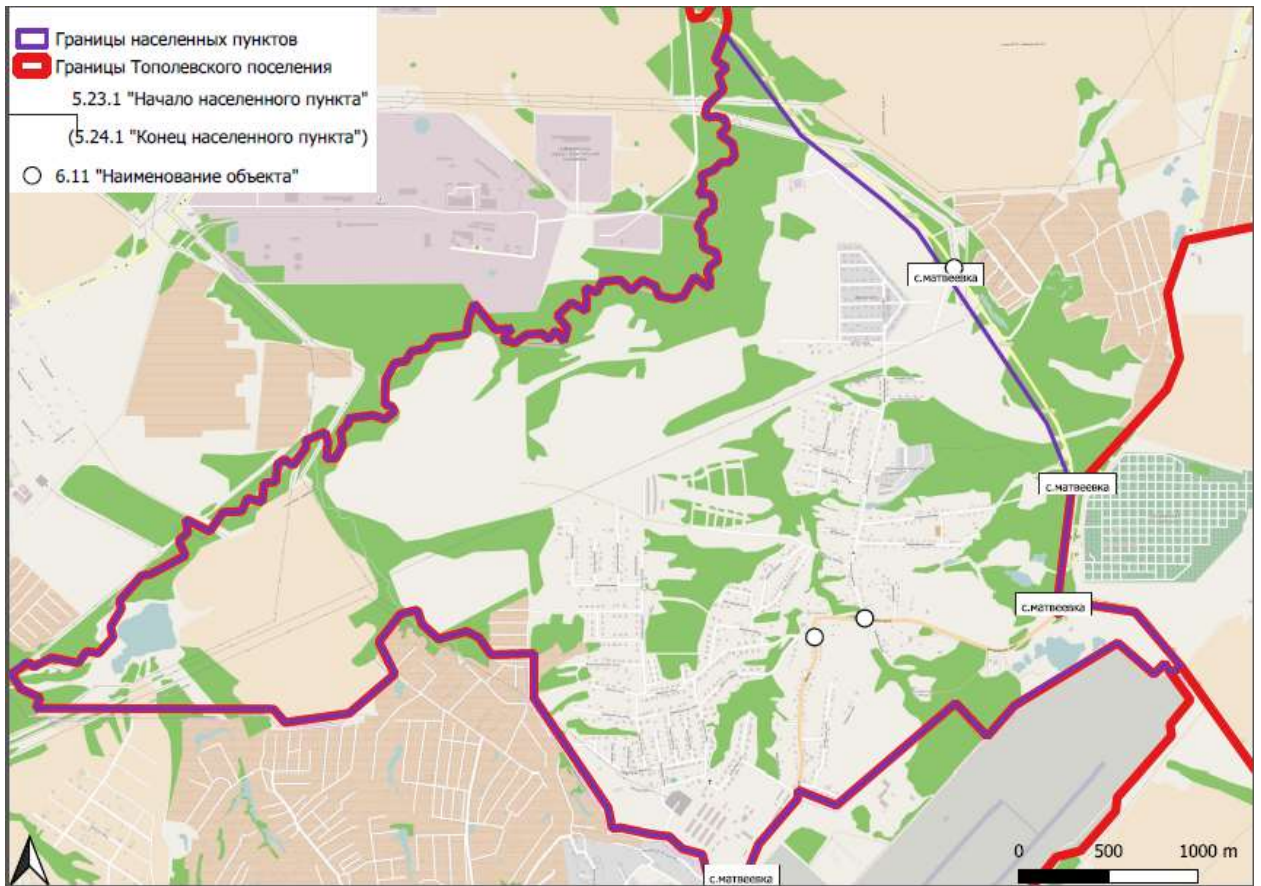


Рисунок 40 - Места установки информационных знаков в с. Матвеевка

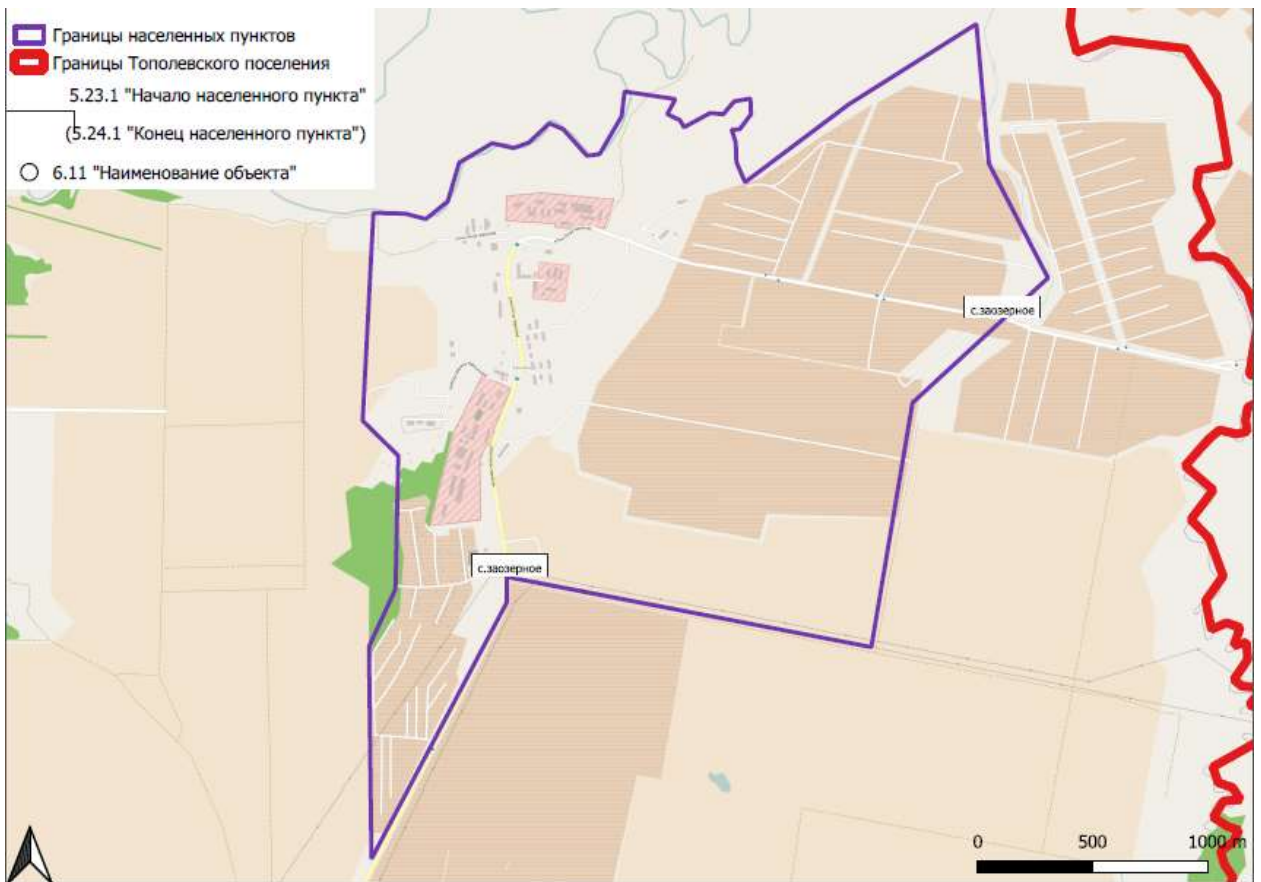


Рисунок 41 - Места установки информационных знаков в с. Заозерное

С целью повышения уровня информированности граждан предлагается развитие на официальном сайте Тополевского сельского поселения раздела, посвященного транспорту и дорогам.

#### 4.7 Применение реверсивного движения

В связи с тем, что на некоторых городских магистралях и пригородных дорогах транспортные потоки в различные часы или дни недели приобретают определенное направление движения, для пропуска явно преобладающих потоков оказывается целесообразной организация реверсивного (переменного) одностороннего движения.

Примером являются магистрали, ведущие в административные центры, по которым в утренний час пик происходит массовое прибытие автомобилей, а по окончании рабочего дня – их выезд. Натурные обследования интенсивностей транспортных потоков в границах улично-дорожной сети Тополевского сельского поселения показали отсутствие участков улиц и дорог, характеризующихся существенными изменениями режима движения значительного числа транспортных средств и как следствие формированием заторовых ситуаций в зависимости от временного периода. Исходя из данного факта, мероприятия по применению реверсивного движения на территории Тополевского сельского поселения в рамках настоящей КСОДД не предлагается

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

Как показали натурные обследования, на территории исследуемого муниципального образования необходимо проведение комплекса мероприятий по обустройству остановок общественного транспорта.

Таблица 7

Перечень мероприятий по приведению остановочных пунктов в нормативное состояние

№	Наименование мероприятия	Количество остановочных пунктов
1	Установка знака 5.16	14
2	Место остановки автобуса	17
3	Строительство посадочной и остановочной площадки, установка павильона	12
4	Организация пешеходного перехода, совмещенного с остановочным пунктом	11
5	Устройство линий уличного искусственного освещения	32



№	Наименование мероприятия	Количество остановочных пунктов
6	Устройство тротуаров (пешеходных дорожек) на подходах к ОП	32
7	Строительство новых остановочных пунктов на улицах, до которых необходимо продлить маршруты городского пассажирского транспорта	5

Следует произвести оборудование остановочных комплексов современными схемами движения транспортных средств с размещением их на расположенных вблизи/на территории остановочных пунктов торговых павильонах.

Требуется оснащение остановочных пунктов информационными электронными табло, информирующими пассажиров о времени прибытия маршрутных транспортных средств общего пользования. Необходимо обустройство конечных остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта служебными туалетами для экипажей маршрутных транспортных средств общего пользования.

В связи с застройкой ряда новых территорий, согласно соответствующим Проектам планировки территории, требуется продление/изменение ряда маршрутов городского пассажирского транспорта общего пользования № 26, 13, и № 80 и организация 5 новых остановочных пунктов (Приложение 2).

Также для обеспечения нормативной степени пешеходной доступности остановок общественного транспорта согласно Генеральному плану, также предлагается строительство ряда остановочных пунктов. Таким образом планируется организация новых остановочных пунктов.

Таблица 8

Расположение новых остановочных пунктов

№ п/п	Наименование остановки	Населенный пункт	Адрес	Координаты
1	ул. Перспективная	с. Тополево	ул. Гаражная, 22	135.17630010054372747 48.50516778950080266
2	Полевая	с. Тополево	ул. Центральная, 27	135.180979185107077 48.51180924784441828
3	Крылатская	с. Тополево	ул. Гаражная, 2	135.18473844962804264 48.50917749746059826
4	кв. Авиасити	с. Матвеевка	Авиасити квартал, 68	135.19280353840528619 48.56347600493522521
5	Казачий магазин	с. Матвеевка	ул. Москаленко, 50	135.19260357752651203 48.55868535641988615



#### 4.9 Организация пропуска транзитных транспортных потоков

Существующая схема пропуска транзитных транспортных потоков в Тополевском сельском поселении является наиболее рациональной с точки зрения финансовых и функциональных параметров. В связи с изложенным необходимость в ее изменении отсутствует.

Существующие маршруты транзитных транспортных потоков приведены на рисунках ниже.

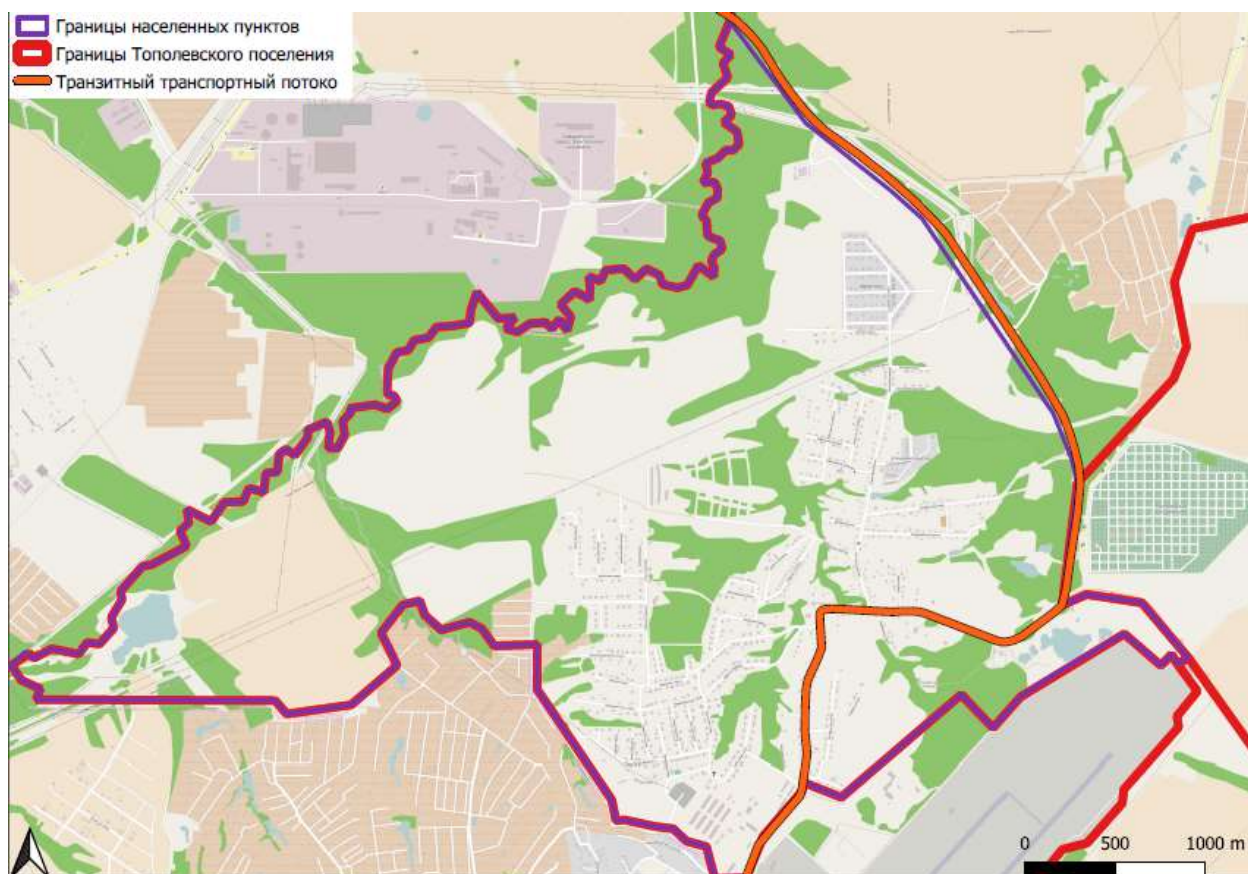


Рисунок 42 - Пути движения транзитного транспортного потока через с. Матвеевка

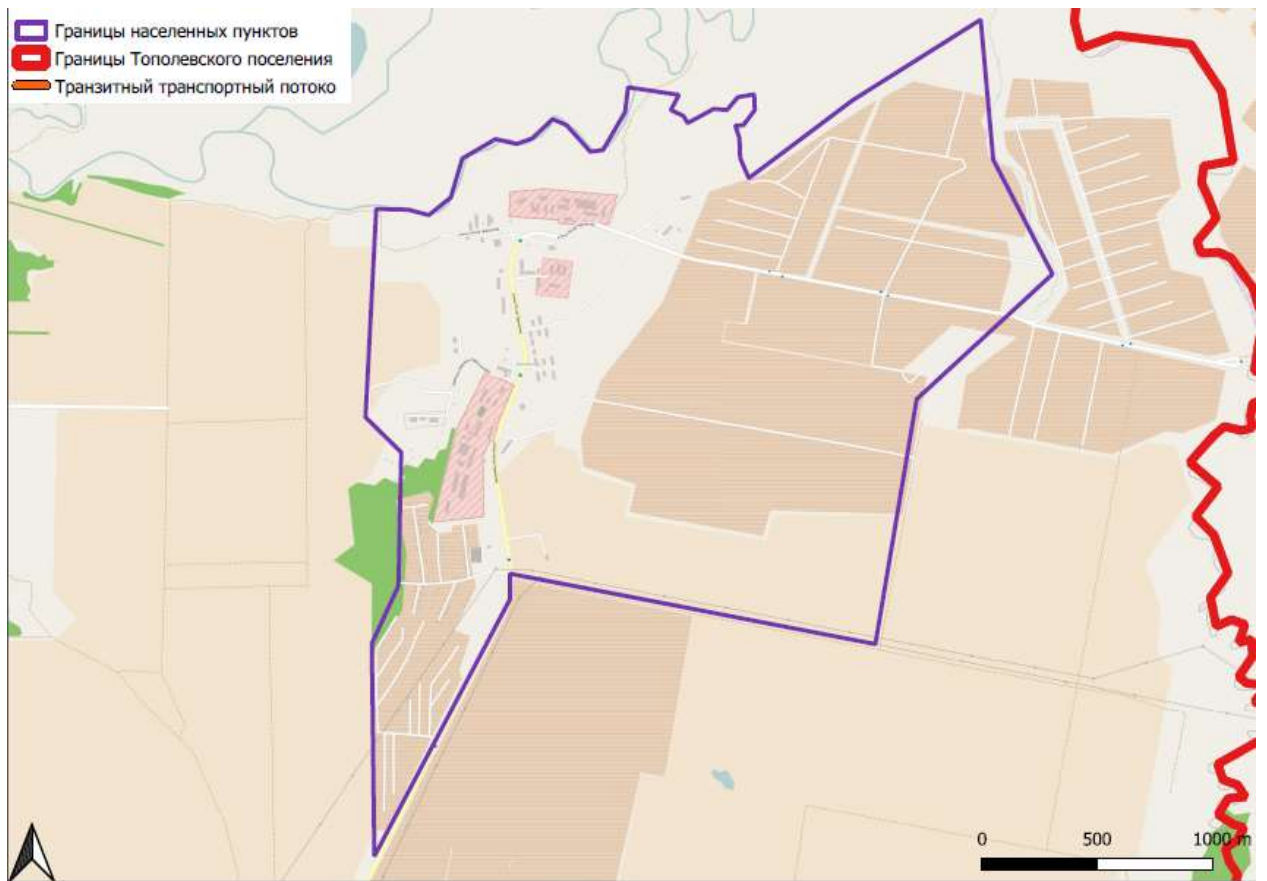


Рисунок 43 - Пути движения транзитного транспортного потока через с. Заозерное

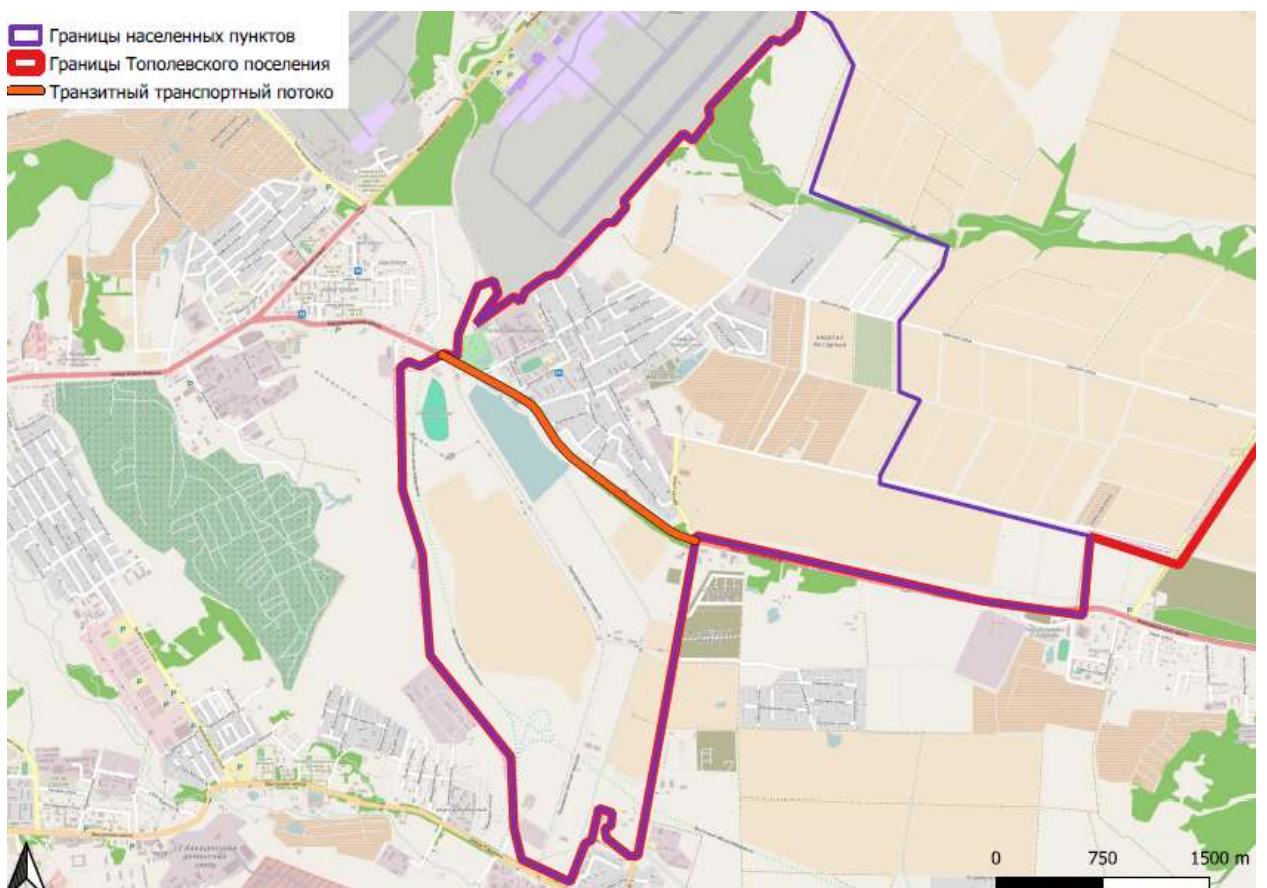


Рисунок 44 - Пути движения транзитного транспортного потока через с. Тополево

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

Существующая схема пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов в Тополевском сельском поселении является наиболее рациональной с точки зрения финансовых, экологических и функциональных параметров. Отсутствует необходимость во внесении изменений в существующие ограничения движения.

4.11 Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

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

Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

- ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;

- ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;

- временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;

- ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

Проведенный в ходе разработки настоящей КСОДД анализ существующей организации движения транспортных средств и пешеходов показал, что органы местного самоуправления используют меры по ограничению доступа транспортных средств. Данные меры носят постоянный характер. К мерам постоянного характера относится запрет на движение грузового транспорта. Данная мера обусловлена целью создания

благоприятных условий для местных жителей и туристов при посещении объектов культурного и туристического назначения. Данные меры обусловлены необходимостью обеспечения безопасности дорожного движения во время проведения мероприятий.

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

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

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

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

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

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения. Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть

надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства.

Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость.

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

Выбор скоростного режима движения транспортных средств должен решать оптимальным образом две основные задачи: с одной стороны, обеспечение безопасности дорожного движения, с другой – минимизация времени транспортных корреспонденций. Таким образом, эффективная организация скоростного режима подразумевает, во-первых, ограничение скорости (до 40 или 20 км/ч) на улицах с интенсивным пешеходным движением, в особенности вблизи детских спортивных площадок и образовательных учреждений, во-вторых – на протяженных улицах, спроектированных по параметрам автомобильных дорог, где присутствие пешеходов сведено к минимуму, повышение скоростного режима до 80 и более км/ч.

Выбор соответствующего скоростного режима основывается на установленной классификации городских улиц согласно нормативам и анализе расположения мест притяжения, повышенной опасности, а также интенсивности движения транспортных и пешеходных потоков. Превышение установленного скоростного режима и несоответствие скорости транспортного средства конкретным условиям движения практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на число, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий.

Основными способами обеспечения контроля соблюдения скоростного режима водителями ТС являются:

- использование средств фото- и видеофиксации нарушений;
- изменение геометрических параметров участков УДС и монтаж искусственных ограничивающих элементов в целях принудительного снижения скорости.

Важным направлением реализации мероприятий в целях контроля скоростного режима является монтаж искусственных неровностей (ИН). ИН



устанавливают на дорогах с асфальтобетонными и цементобетонными покрытиями на участках с искусственным освещением.

В случае отсутствия искусственного освещения в месте запланированного монтажа ИН, монтаж должен быть отложен до момента ввода в эксплуатацию искусственного освещения. ИН устанавливают за 10–15 м до наземных нерегулируемых пешеходных переходов у детских и юношеских учебно-воспитательных учреждений.

ИН допускается устанавливать на основе анализа причин аварийности на конкретных участках дорог с учетом состава и интенсивности движения и дорожных условий:

- в начале опасного участка перед детскими и юношескими учреждениями, детскими площадками, местами массового отдыха, стадионами, вокзалами, магазинами и другими объектами массовой концентрации пешеходов, на транспортно-пешеходных и пешеходно-транспортных магистральных улицах районного значения, на дорогах и улицах местного значения, на парковых дорогах и проездах;

- перед опасными участками дорог, на которых введено ограничение скорости движения до 40 км/ч и менее, установленное знаками 3.24 «Ограничение максимальной скорости», 5.31 «Зона с ограничением максимальной скорости», 5.21 «Жилая зона»;

- перед нерегулируемыми перекрестками с необеспеченной видимостью транспортных средств, приближающихся по пересекаемой дороге, на расстоянии от 30 до 50 м до знака 2.5 «Движение без остановки запрещено»;

- по всей зоне действия знака 1.23 «Дети» через 50 м друг от друга.

В результате анализа дорожных условий выявлена необходимость монтажа ИН в целях повышения безопасности дорожного движения на следующих участках улично-дорожной сети Топольевского сельского поселения:

1. В с. Матвеевка

- Матвеевское шоссе в районе остановки «с. Матвеевка»;

- квартал Дубрава, возле МОУ СОШ по ул. Центральная 38 б;

2. В с. Тополево

- ул. Школьная возле МОУ СОШ с. Тополева;

- ул. Центральная 4;

- ул. Пионерская 11;

- ул. Гаражной, д.9;

3. В с. Заозерное

- ул. Петра Черкасова 10а.

Анализ статистики аварийности, видов и причин возникновения

дорожно-транспортных происшествий показывает, что скоростной режим соблюдается на территории Тополевского сельского поселения, поэтому проведения дополнительных мероприятий по снижению скорости и по контролю за соблюдением требований дорожных знаков не предусматривается.

Схема установки ИН и нанесения разметки приведена ниже.

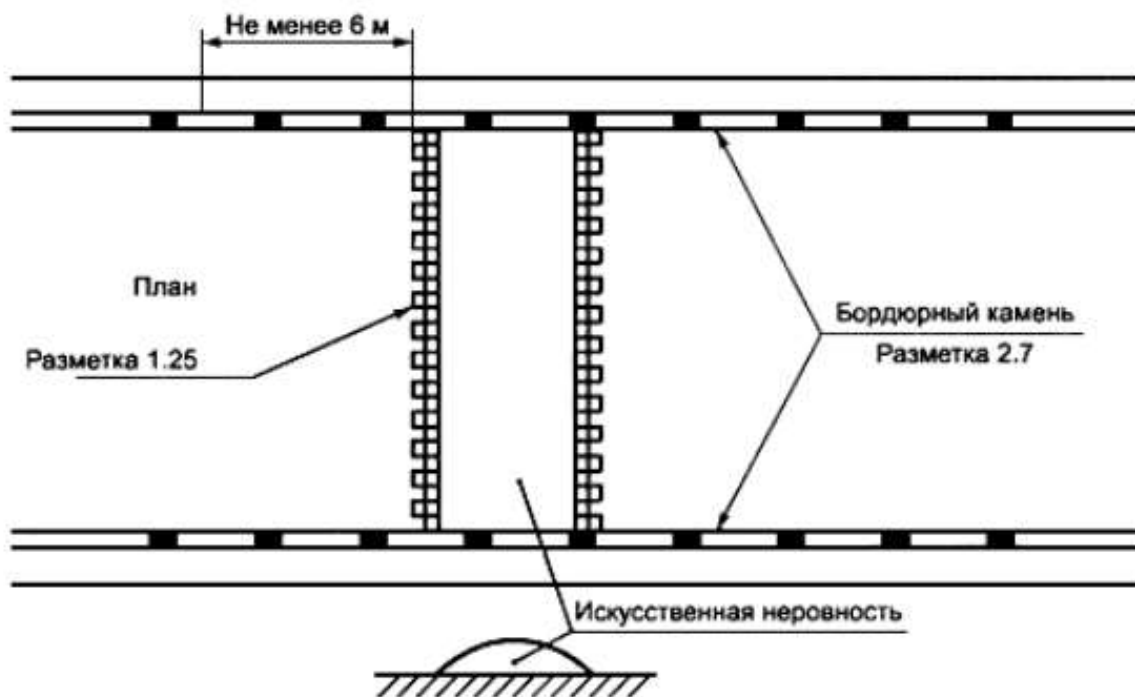


Рисунок 45 – Пример применения искусственных неровностей и нанесения разметки

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

Формирование единого парковочного пространства позволяет предотвратить процессы образования заторовых ситуаций, исключить несанкционированную хаотичную стоянку транспортных средств вопреки действию запрещающих знаков, а также повысить уровень безопасности дорожного движения и снизить социальную напряженность населения. По результатам анализа параметров размещения мест стоянки и остановки транспортных средств выявлен недостаток парковочных мест как для постоянного, так и для временного хранения ТС.

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.



В рамках натурального обследования собрана и систематизирована информация о существующем парковочном пространстве в наиболее важных населенных пунктах района. Анализ полученной информации позволил оценить степень удовлетворения спроса на парковочное пространство и порождаемую им нагрузку на дорожную сеть.

Парковочные места вдоль улично-дорожной сети, оборудованные в соответствии с действующими нормативами присутствуют, но не везде. Данного количества почти достаточно при учете существующей нагрузки на УДС населенных пунктов района. У объектов притяжения наблюдается отдельные парковочные площадки, которые позволяют удовлетворить существующие потребности жителей.

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

С целью оптимизации транспортной доступности объектов массового притяжения населения, проектом КСОДД предлагается создание дополнительных парковочных мест в районах социально-значимых объектов (школы, детские сады, поликлиники).

В соответствии с нормами СП 42.13330.2016 обеспеченность местами для постоянного хранения легкового индивидуального автотранспорта должна быть 350 машино-мест на 1000 жителей.

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

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

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

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием

привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

Стоит отметить, что для обеспечения благоприятных условий для использования транспортной инфраструктурой города гражданами из числа маломобильных групп населения необходимо предусмотреть некоторое количество машино-мест временного хранения транспортных средств у мест притяжения для инвалидов.

Таблица 9

Места обустройства парковок для инвалидов

№ п/п	Наименование учреждения	Адрес учреждения
1	Администрация Тополевского сельского поселения	с. Тополево, ул. Пионерская, д.8
2	Библиотека с. Тополево	с. Тополево, ул. Пионерская, д.8
3	Районная больница №4	с. Тополево, ул. Школьная 8а
4	Стоматологическая поликлиника	с. Тополево, ул. Центральная, д.15
5	КГКУ Центр социальной поддержки населения по Хабаровскому району	с. Тополево, ул. Школьная, д.4а
6	Центр государственных услуг «Мои документы»	с. Тополево, ул. Школьная, д.4б
7	Почтовое отделение	с. Тополево, ул. Зеленая, д.3
8	Сбербанк России	с. Тополево, ул. Зеленая, д.3
9	Дом культуры	с. Тополево, ул. Центральная 1б
10	Аптечный пункт	с. Тополево, ул. Пионерская, 6 в
11	Амбулатория с. Матвеевка	с. Матвеевка, пер. Юбилейный, 1
12	Почта России с. Матвеевка	с. Матвеевка, пер. Юбилейный 1
13	Дом культуры с. Матвеевка	с. Матвеевка, пер. Юбилейный, 1
14	Библиотека с. Матвеевка	с. Матвеевка, пер. Юбилейный
15	Отделение почтовой связи №680518	с. Заозерное, ул. Петра Черкасова, д.18
16	Амбулатория с. Заозерное	с. Заозерное, ул. Петра Черкасова 2
17	Дом культуры с. Заозерное	с. Заозерное, ул. Петра Черкасова, д.5а
18	Библиотека с. Заозерное	с. Заозерное, ул. Петра Черкасова 5а

Согласно нормативным требованиям число машино-мест для инвалидов должно составлять не менее 10 % от общего числа парковочных емкостей для данного объекта притяжения транспортных потоков.

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

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время суток вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств, а также из-за увеличения числа полос, работающих в одном направлении, и появляется возможность разрешить временную стоянку автомобилей хотя бы на одной из крайних полос.

К основным недостаткам введения режима одностороннего движения можно отнести: перепробег автомобилей, увеличение транспортной нагрузки на основные магистрали и объездные дороги, значительное осложнение при пользовании маршрутным пассажирским транспортом из-за увеличения дальности пешеходных переходов, затруднение проезда в первое время после введения одностороннего движения. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в муниципальных образованиях с развитой улично-дорожной сетью, на параллельных улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения в целом, а также на узких улицах с большим количеством паркующихся вдоль тротуаров автомобилей.

В процессе транспортных обследований на территории Тополевского сельского поселения выявлен ряд параллельно расположенных (дублирующих друг друга) улиц, однако данные транспортные артерии обладают пропускной способностью, достаточной для реализации существующего и прогнозируемого объема автомобильных корреспонденций; по данным статистики аварийности, среди основных причин дорожно-транспортных происшествий отсутствует выезд на встречную полосу; проблемы с парковочным пространством планируется решать посредством организации парковок вне дорожного полотна и установки знаков запрета остановки и стоянки вдоль тротуаров, поэтому введение одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках на территории города в рамках настоящей КСОДД не планируется.

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

В соответствии с ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» транспортные светофоры, а также пешеходные светофоры следует устанавливать на перекрестках и в иных местах, где пересекаются в одном уровне транспортные потоки, а также транспортные и пешеходные потоки. Светофоры устанавливают при наличии хотя бы одного из следующих условий:

Условие 1. Интенсивность движения транспортных средств пересекающихся направлений в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели не менее значений, указанных в таблице ниже.

Условие 2. Интенсивность движения транспортных средств по дороге составляет не менее 600 ед./ч (для дорог с разделительной полосой - 1000 ед./ч) в обоих направлениях в течение каждого из любых 8 ч рабочего дня недели. Интенсивность движения пешеходов, пересекающих проезжую часть этой дороги в одном, наиболее загруженном, направлении в то же время составляет не менее 150 пеш. /ч.

Таблица 10

Условия установки светофоров

Число полос движения в одном		Число полос движения в одном	
главная дорога	второстепенная дорога	по главной дороге в двух направлениях	по второстепенной дороге в одном, наиболее загруженном, направлении
1	1	750	75
		670	100
		580	125
		500	150
		410	175
		380	190
2 и более	1	900	75
		800	100
		700	125
		600	150
		500	175
		400	200
2 и более	2 и более	900	100
		825	125
		750	150
		675	175
		600	200
		525	225

В населенных пунктах с числом жителей менее 10000 чел. значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 составляют 70% от указанных.

Условие 3. Значения интенсивности движения транспортных средств и пешеходов по условиям 1 и 2 одновременно составляют 80% или более от указанных.

Условие 4. На перекрестке совершено не менее трех дорожно-транспортных происшествий за последние 12 месяцев, которые могли быть предотвращены при наличии светофорной сигнализации. При этом условия 1 или 2 должны выполняться на 80% или более.

На территории Тополевского сельского поселения нет необходимости в установке светофорного обеспечения на нерегулируемых перекрестках, в виду невыполнения ни одного из условий ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

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

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

#### 4.17 Организация движения пешеходов, включая размещение и обустройство пешеходных переходов, формирование пешеходных и жилых зон на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД

Пешеходные корреспонденции являются одним из основных и наиболее распространенных видов передвижения. Любой маршрут начинается и заканчивается пешей ходьбой. На некоторых маршрутах ходьба является единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних походах или о короткой прогулке в магазин.

На других маршрутах человек может проходить пешком один или несколько отрезков пути, например, добираясь пешком до автобусной остановки и от нее и проезжая на автобусе какое-то расстояние между этими

двумя пешеходными участками.

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

- устройство тротуаров и пешеходных дорожек на УДС сельского поселения;
- повышение удобства пешеходного движения путем приведения в нормативное состояние существующих тротуаров и пешеходных дорожек, а также других объектов транспортной инфраструктуры;
- устройство пешеходных переходов;
- повышение видимости переходов посредством оборудования;
- формирование жилых зон на территории сельского поселения.

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

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

Строительство тротуаров необходимо проводить планомерно с реконструкцией улиц и дорог сельского поселения.

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

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

#### 4.18 Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

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

- ГОСТ Р 52875-2018 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования - Принят и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 22 ноября 2018 года № 1029-ст.

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

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

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

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

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



Анализ исходных данных, полученных в результате натурных обследований улично-дорожной сети сельского поселения, выявил необходимость проведения ряда мероприятий:

- оборудование специальными низкими короткими пандусами на пересечениях тротуаров и проезжих частей у пешеходных переходов;
- выделение парковочных мест временного хранения транспортных средств для инвалидов;
- оборудование тактильной плиткой магистральных улиц общегородского значения регулируемого движения и магистральных улиц районного значения транспортно-пешеходные для удобства пешеходных корреспонденций инвалидов по зрению.

Мероприятия по улучшению условий для инвалидов и других маломобильных групп населения в Тополевском сельском поселении необходимо проводить в рамках проведения работ по ремонту и реконструкции улиц и дорог поселения.

При проведении мероприятий по обустройству остановок общественного транспорта необходимо учитывать методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства (ОДМ 218.2.007–2011), а также требования приказа Минтранса РФ от 1 декабря 2015 года N 347 «Об утверждении Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи».

#### 4.19 Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

Целью создания максимально безопасных и комфортных условий движения участников дорожного движения на участках улично-дорожной сети, примыкающих к образовательным организациям, является обеспечение безопасности движения транспортных и пешеходных потоков.

Основными задачами по достижению указанной цели являются:

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



необходимо вблизи образовательных организаций.

Таблица 11

Места оборудования пешеходных переходов

№ п/п	Наименование организации	Адрес
1	МОУ СОШ с. Матвеевка	с. Матвеевка ул. Центральная 38 б; квартал Дубрава
2	МБОУ СОШ с. Тополево	с. Тополево, ул. Школьная 4а
4	Детский сад с. Тополево	с. Тополево, ул. Пионерская 11

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

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

В Тополевском сельском поселении все образовательные организации на территории рассматриваемого поселения имеют Паспорта дорожной безопасности.

#### 4.20 Организация велосипедного движения

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

Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта и, таким образом, будет содействовать достижению одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года. К объектам, обеспечивающим велосипедное движение, относятся:

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

В соответствии с планами по развитию Тополевского сельского поселения отдельное строительство велосипедных дорожек не предусмотрено. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. На основании вышеизложенного, предлагается создание велопешеходных дорожек для использования в качестве альтернативы автомобильному транспорту при поездках на работу, к

местам массового отдыха и развлечений.

Для решения этих задач предлагается создание общего пространства для использования - велосипедистами и пешеходами согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений». В перспективе при реконструкции и строительстве дорог предлагается предусматривать устройство пространства для велосипедного движения на этапе разработки документации по реконструкции/строительству.

При строительстве новых жилых районов необходимо на этапе проектирования предусмотреть создание велотранспортной инфраструктуры для постепенного формирования сети велодорожек.

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

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

Результаты анализа показали, что транспортная сеть Тополевского сельского поселения функционирует достаточно эффективно, типичных проблем на УДС (перегруженность дорог, заторы, увеличенные временные издержки при перемещениях и т.п.) не выявлено.

К недостаткам организации дорожного движения следует отнести неудовлетворительное покрытие ряда автомобильных дорог. Для устранения указанной проблемы предлагаются соответствующие мероприятия, входящие в перечень мероприятий в рамках данной КСОДД (Приложение 3).

На примыкании дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в целях снижения аварийно-опасных участков необходимо проведение ремонтных работ по восстановлению транспортно-эксплуатационных качеств дорог.

В рамках данных мероприятий необходимо также предусмотреть установку технических средств организации дорожного движения (дорожные знаки, дорожная горизонтальная разметка).

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

Решение о целесообразности мероприятий по установке средств фото- и видеофиксации принимается согласно исходных данных о наиболее вероятных местах нарушений правил дорожного движения и о результатах анализа причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

При фиксировании данными средствами нарушений ПДД, которые предусмотрены 12 главой Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, постановление об административном правонарушении выносится без участия лица совершившего нарушение, при этом должны соблюдаться правила составления постановления, которые предусмотрены статьей 29.10 КоАП РФ. Для борьбы с нарушениями ПДД на дорогах Тополевского сельского поселения необходима установка мобильных средств фото- и видеофиксации. Также необходимо привлечение органов ГИБДД, с целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах.

При контроле за дорожным движением могут использоваться:

- стационарные средства автоматической фиксации, размещаемые на конструкциях дорожно-транспортной инфраструктуры или специальных конструкциях;
- мобильные средства автоматической фиксации, размещаемые на участках дорог в зоне ответственности постов, маршрутов патрулирования.

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

Оборудование должно обеспечивать автоматическую фиксацию следующих нарушений ПДД:

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

Выбор мест установки камер автоматической фиксации нарушений ПДД обуславливается компоновкой улично-дорожной сети поселения.

Мероприятия по установке средств видеофиксации необходимо

планировать после более детального анализа участков дорог.

#### 4.23 Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В связи с тем, что эвакуация в Тополевском сельском поселении осуществляется сравнительно редко, с размещением эвакуированных транспортных средств справляются стоянки, расположенных в г. Хабаровске и в Хабаровском районе по адресу:

- г. Хабаровск, ул. Медовая 2;
- г. Хабаровск, ул. Батумская 2;
- г. Хабаровск, ул. Демьяна Бедного 21а;
- г. Хабаровск, ул. Павловича 13/1;
- с. Краснореченское, ул. Заречная 6.

### 5. ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе определяет очередность разработки ПОДД на отдельных территориях. Периоды реализации: – краткосрочный (0-5 лет); – среднесрочный (5-10 лет); – долгосрочный (более 10 лет) Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице раздела 6.

Изменения в части транспортного предложения включают в себя, прежде всего, сценарии, связанные с изменениями в организации дорожного движения, строительством или реконструкцией новых участков УДС.

Оценка целесообразности данных изменений и очередности реализации производится на основе определения среднего времени реализации транспортных корреспонденций в сравнении с существующей ситуацией.

Таблица 12

Очередность реализации мероприятий

п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Среднее время реализации транспортной корреспонденции, мин	Период реализации
1	Строительство с. Тополево, ул. Перспективная	0,90	33,5986475	до 2029

п/п	Наименование мероприятия	Протяженность, км	Среднее время реализации транспортной корреспонденции, мин	Период реализации
2	Реконструкция с. Тополево, ул. Дачной	0,68	33,61323583	до 2024
3	Реконструкция с. Тополево: улиц Рябиновая, Майская, Радужная, Абрикосовая, Кленовая, Жемчужная	3,49	33,65853685	до 2029
4	Реконструкция объездной дороги с. Матвеевка	1,79	33,71396695	до 2034
5	Реконструкция с. Тополево, ул. Школьной	0,45	33,75628479	до 2024
6	Продолжение ул. Большой березовой от ул. Северной в с. Матвеевка	0,33	33,76138412	до 2029
7	Реконструкция с. Матвеевка, ул. Солнечная	0,483	33,77121672	до 2034
* При существующей ситуации среднее время транспортной корреспонденции равно 33,77176048 мин.				



## 6. ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОДД

Указанные средства, необходимые на реализацию мероприятий КСОДД, рассчитаны для ремонта автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, уровень состояния которых требует дополнительных финансовых вложений к возможностям местного бюджета для изготовления проектной документации и реконструкции дорог улично-дорожной сети.

Реальная ситуация с возможностями федерального и областного бюджетов пока не позволяет обеспечить конкретное планирование мероприятий такого рода даже в долгосрочной перспективе.

Таким образом, возможности сельского должны быть сконцентрированы на решении посильных задач на доступной финансовой основе (содержание, текущий ремонт дорог). Расходы на реализацию КСОДД представлены в таблицах ниже.

Объемы финансирования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке. Достижение целей и решение поставленных задач обеспечивается путем реализации мероприятий, которые разрабатываются исходя из целевых индикаторов, представляющих собой доступные наблюдению и измерению характеристики состояния и развития системы транспортной инфраструктуры поселения.

Разработанные мероприятия систематизированы по степени их актуальности. Список мероприятий на конкретном объекте детализируется после разработки проектно-сметной документации. Стоимость мероприятий определена ориентировочно, основываясь на стоимости уже проведенных аналогичных мероприятий.

## Программа взаимоувязанных мероприятий по развитию транспортной системы

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность метров / площадь кв.м./ кол-во	Источники финансирования, %			Объем финансирования, тыс. руб	Примечание
			Краевой бюджет	Районный бюджет	Местный бюджет		
До 2024 г.							
1	Паспортизация и диагностика улиц и автомобильных дорог с. Тополево	52342,31 м			100%	1046,84	
2	Паспортизация и диагностика улиц и автомобильных дорог с. Заозерное	2157,68 м			100%	43,15	
3	Паспортизация и диагностика улиц и автомобильных дорог с. Матвеевка	47938,84 м			100%	958,77	
4	Разработка ПОДД для улиц и дорог с. Тополево	52342,31 м			100%	209,36	
5	Разработка ПОДД для улиц и дорог с. Заозерное	2157,68 м			100%	8,63	
6	Разработка ПОДД для улиц и дорог с. Матвеевка	47938,84 м			100%	191,75	
7	Ремонт автомобильных дорог - с. Тополево, ул. Школьная; - с. Матвеевка, ул. Курильская - с. Матвеевка, ул. Амурская - с. Матвеевка, ул. Северная	465 м 226 м 90 м 100 м			100%	2500,00	Стоимость и вид ремонта уточняется по результатам диагностики
8	Установка информационных дорожных знаков	20 шт.	75%		25 %	65,95	

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность метров / площадь кв.м./ кол-во	Источники финансирования, %			Объем финансирования, тыс. руб	Примечание
			Краевой бюджет	Районный бюджет	Местный бюджет		
9	Обустройство существующих остановок пассажирского транспорта	17 остановочных пунктов			100%	850,00	
10	Устройство искусственных дорожных неровностей	7 участков	25%		75%	281,75	
11	Оборудование парковочных мест возле социально-значимых объектов	18 машино-мест	25%		75%	100,00	
12	Организация пешеходного перехода, совмещенного с остановочным пунктом	11 остановочных пунктов			100%	1100,00	
13	Реконструкция с. Тополево, ул. Школьной	450 м	75%	15%	10%	18332,00	Стоимость и вид работ уточняется при разработке проектной документации
14	Реконструкция с. Тополево, ул. Дачной	680 м	75%	15%	10%	27701,70	Стоимость и вид работ уточняется при разработке проектной документации
До 2029 года							
15	Строительство посадочной и остановочной площадки, установка павильона	12 остановочных пунктов	75%		25%	1800,00	
16	Устройство линий уличного искусственного освещения на остановочных пунктах	16	75%		25%	2400,00	

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность метров / площадь кв.м./ кол-во	Источники финансирования, %			Объем финансирования, тыс. руб	Примечание
			Краевой бюджет	Районный бюджет	Местный бюджет		
17	Устройство тротуаров (пешеходных дорожек) на подходах к ОП	32 остановочных пунктов	75%		25%	4102,00	
18	Оборудование пешеходного перехода возле образовательного учреждения: с. Тополево, ул. Школьная 4а; с. Тополево, ул. Пионерская 11.	2	75%		25%	2000,00	
19	Оборудование пешеходного перехода возле образовательного учреждения: с. Матвеевка ул. Центральная 38 б; квартал Дубрава	1	75%		25%	1000,00	
20	Ремонт с. Матвеевка: ул. Дачная, ул. Светлая, кв. Амурский, ул. Новая	1351,33 м	75%		25%	6000,00	Стоимость и вид ремонта уточняется по результатам диагностики
21	Ремонт с. Тополево: ул. Гаражная; ул. Прогрессивная	1852 м	75%		25%	6000,00	
22	Ремонт с. Матвеевка: ул. Запрудная, ул. Зеленая, ул. Механизаторов, ул. Солнечная	1205,22 м	75%		25%	6000,00	
23	Ремонт с. Матвеевка: ул. Рузвельта, ул. Лесная, ул. Луговая	904,14 м	75%		25%	5000,00	

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность метров / площадь кв.м./ кол-во	Источники финансирования, %			Объем финансирования, тыс. руб	Примечание
			Краевой бюджет	Районный бюджет	Местный бюджет		
24	Строительство новых остановочных пунктов	5 остановочных пунктов	75%		25%	2500,00	
25	Строительство с. Тополево, ул. Перспективная	900 м	75%	15%	10%	38000,00	Стоимость и вид работ уточняется при разработке проектной документации
26	Реконструкция с. Тополево: улиц Рябиновая, Майская, Радужная, Абрикосовая, Кленовая, Жемчужная	3490 м	75%	15%	10%	142000,00	Стоимость и вид работ уточняется при разработке проектной документации
27	Продолжение ул. Большой березовой от ул. Северной в с. Матвеевка	330 м	75%	15%	10%	13440,00	Стоимость и вид работ уточняется при разработке проектной документации
До 2034 г.							
28	Реконструкция объездной дороги с. Матвеевка	1790 м	75%	15%	10%	73000,00	Стоимость и вид работ уточняется при разработке проектной документации
29	Создание инфраструктуры автосервиса					5000,00	Из внебюджетных средств

№ п/п	Наименование мероприятия	Протяженность метров / площадь кв.м./ кол-во	Источники финансирования, %			Объем финансирования, тыс. руб	Примечание
			Краевой бюджет	Районный бюджет	Местный бюджет		
30	Реконструкция с. Матвеевка, ул. Солнечная	483 м	75%	15%	10%	19672,00	Стоимость и вид работ уточняется при разработке проектной документации

## 7. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОДД

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития улично-дорожной сети поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры в сфере ОДД;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселения в сфере ОДД в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры в сфере ОДД на всех этапах жизненного цикла объектов.

Развитие улично-дорожной сети на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Улично-дорожная сеть сельского поселения является элементом транспортной системы Хабаровской агломерации, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией улично-дорожной сети на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления. Данные в КСОДД предложения по развитию улично-дорожной сети требуют реализации с участием бюджетов всех уровней.

Система управления КСОДД и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством. Механизм реализации КСОДД базируется на принципах



четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей КСОДД.

Заказчиком КСОДД является администрация Тополевского сельского поселения. Ответственным за реализацию КСОДД в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации в соответствии с установленным порядком. При реализации КСОДД назначаются координаторы КСОДД, обеспечивающие общее управление реализацией конкретных мероприятий, прописанных в КСОДД. Координаторы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации мероприятий, прописанных в КСОДД, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей эффективности развития улично-дорожной сети.

Анализ организационной деятельности в сфере ОДД показал, что задачи деятельности по ОДД на территории поселения фактически решают органы местного самоуправления.

Основными функциями администрации Тополевского сельского поселения по реализации КСОДД являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию КСОДД;
- реализация мероприятий КСОДД;
- подготовка и уточнение перечня мероприятий, прописанных в схеме, и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации мероприятий КСОДД;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации КСОДД;
- мониторинг и анализ реализации КСОДД;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга КСОДД;
- осуществление оценки эффективности КСОДД и расчет целевых показателей и индикаторов реализации КСОДД;
- подготовка заключения об эффективности реализации КСОДД;
- подготовка докладов о ходе реализации КСОДД и предложений о ее корректировке;
- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и

сопровождения реализации КСОДД.

В рамках осуществляемых функций администрация подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в реализации КСОДД. Общий контроль над ходом реализации КСОДД осуществляет глава администрации Тополевского сельского поселения. Внесение изменений в КСОДД осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения КСОДД путем внесения изменений.

Корректировка КСОДД осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий КСОДД в предшествующий период;
- приведение объемов финансирования КСОДД в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;
- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;
- в случае изменения дорожно-транспортной ситуации;
- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы КСОДД в течение 2 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения КСОДД составляют предложения по корректировке КСОДД и представляют их для утверждения в установленном порядке. Обязательная корректировка КСОДД проводится не реже, чем раз в пять лет.

Разработка предложений по институциональным преобразованиям может быть обусловлена необходимостью количественно-качественных изменений социальных институтов жизнедеятельности населения муниципального образования, когда изменения нормативно-правовой базы не смогут оказать необходимого воздействия на совершенствование ОДД. Институциональные изменения проявляются не на уровне изменения правил, а на уровне изменения институтов, функционирующих в данной среде и определяющих данную среду.

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

В результате укрупненной оценки вариантов проектирования КСОДД предпочтение было отдано так называемому «инерционному» варианту. Реализация указанного сценария не предполагает каких-либо кардинальных изменений в системе сложившихся жизненных стереотипов населения района. Исходя из этого, отсутствуют объективные предпосылки институциональных преобразований в Тополевском сельском поселении.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате выполненной работы проанализировано текущее состояние транспортного комплекса Тополевского сельского поселения, решены задачи по сбору, систематизации и анализу исходных данных, на основе которых проведено транспортное моделирование на прогнозные периоды, предложены мероприятия по оптимизации развития улично-дорожной сети.

В результате выполнения работ по сбору исходных данных были получены следующие данные:

- интенсивность и состав транспортных потоков;
- загрузка ключевых узлов на дорожной сети района;
- пассажиропотоки на маршрутах общественного транспорта;
- социально-экономическое развитие;
- протяженность улично-дорожной сети.

После сбора и систематизации исходных данных для решения задач этапа были проведены следующие аналитические работы:

- анализ полученных данных и оценка существующих параметров дорожной сети и схемы организации дорожного движения;
- анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, наличия резервов по снижению количества и тяжести последствий;
- анализ существующей системы пассажирского транспорта на территории муниципального района с учетом характера пассажиропотоков.

Анализ статистики аварийности показал ее низкий уровень. Анализ существующей системы пассажирского транспорта показал необходимость проведения мероприятий по ее оптимизации и обустройства остановочных пунктов.

В результате проведенного моделирования было воссоздано транспортное районирование на базе социально-экономической статистики, введены параметры улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов. По итогам разработки транспортных макромоделей прогнозных лет на основании существующих планов и прогнозов социально-экономического развития и развития транспортной инфраструктуры сельского поселения не было выявлено существенных проблем, вызванных чрезмерной нагрузкой на дорожную сеть района.

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых

программ. В состав мероприятий вошли такие эффективные мероприятия по ОДД, как:

- установка элементов обустройства дорог и улично-дорожной сети;
- предложения по организации дорожного движения и безопасному движению пешеходов;
- предложения по реконструкции и капитальному ремонту улиц или отдельных конструктивных элементов.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Градостроительный кодекс РФ от 29.12.2004г. №190-ФЗ;
2. Федеральный закон от 08.11.2007г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10.12.1995г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. №1090 «О правилах дорожного движения»;
5. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015г. №1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
6. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 20.05.2015 № 157 «Об утверждении генерального план Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края»;
7. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 29.07.2011 № 176-62 «Об утверждении правил землепользования и застройки Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края».
8. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 21.12.2011 № 211-72 «Об утверждении проекта планировки села Тополево».
9. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 05.05.2012 № 247-82 «Об утверждении проект планировки села Матвеевка».
10. Решение Совета депутатов Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 10.10.2017 № 240-88 «О проекте внесении изменений, вносимых в правила благоустройства территории Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края»;
11. Постановление администрации Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 11.11.2019 № 299 «Об утверждении муниципальной программы «Ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения Тополевского

сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края в 2020 году»;

12. Постановление администрации Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 11.11.2019 № 301 «О внесении изменений в муниципальную программу "Обеспечение безопасности дорожного движения в Тополевском сельском поселении Хабаровского муниципального района Хабаровского края на 2020 год".

13. Постановление администрации Тополевского сельского поселения Хабаровского муниципального района Хабаровского края от 30.11.2017 № 215 «Формирование современной городской среды на 2018-2022 годы».

14. - ГОСТ Р 52289-2019 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (приказ Росстандарта от 20.12.2019 N 1425-ст, ИУС 03-2020);

15. ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 15.12.2004 № 121-ст);

16. ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утв. и введен в действие Приказом Ростехрегулирования от 11.12.2006 № 295-ст);

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

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

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

20. ГОСТ Р 52875-2018 Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования - Принят и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 22



ноября 2018 года № 1029-ст.

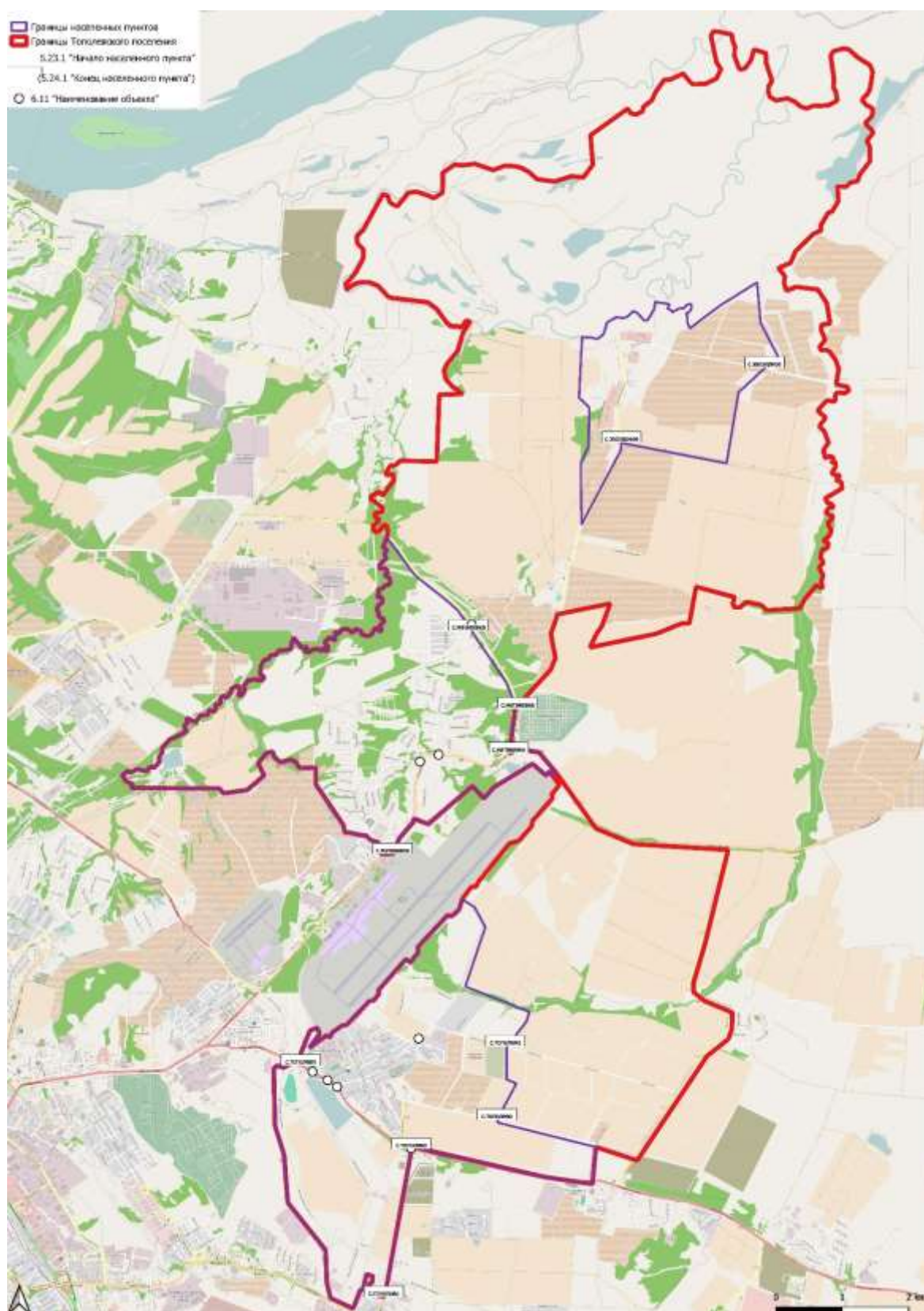
21. СП 59.13330.2016 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. Утвержден Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, 14.11.2016.

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

23. ОДМ 218.4.005-2010 Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах - Издан на основании Распоряжение Росавтодора (Федерального дорожного агентства) от 12.01.2011 N 13-р

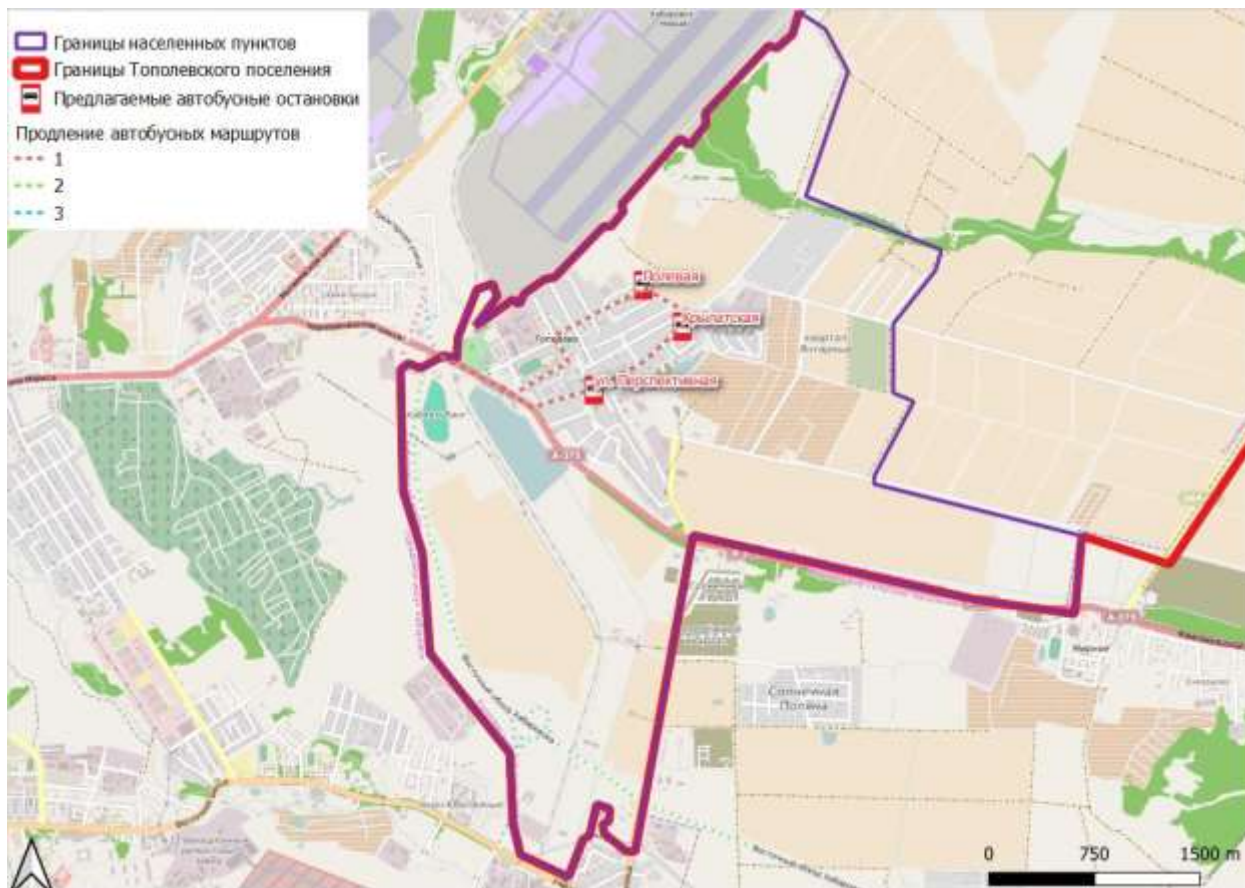
# ПРИЛОЖЕНИЕ 1

## Места установки информационных знаков



## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### Схема продления маршрутов пассажирского транспорта и строительства остановок в с. Тополево



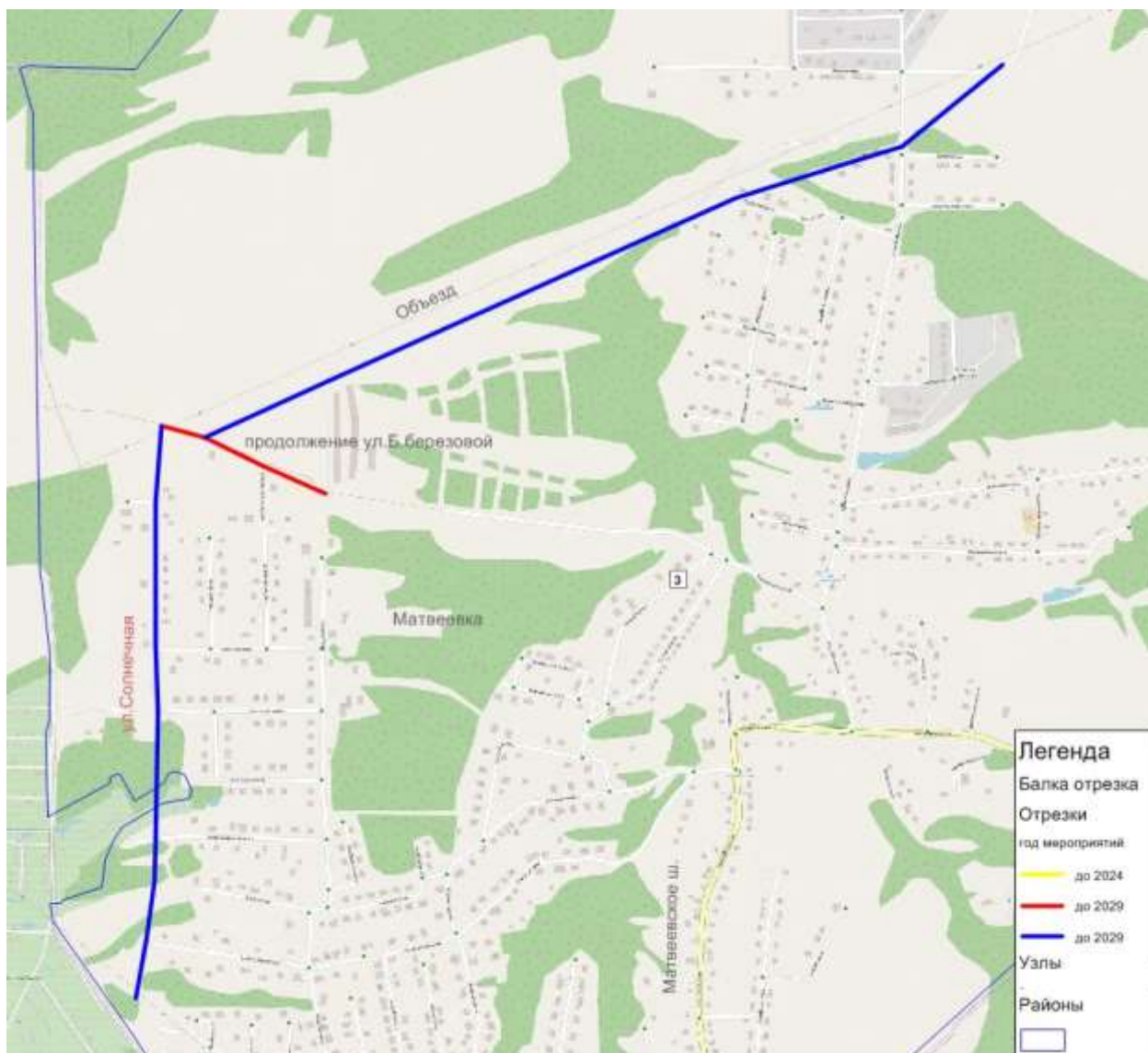


## Схема продления маршрутов пассажирского транспорта и строительства остановок в с. Матвеевка



### ПРИЛОЖЕНИЕ 3

#### Схема мероприятий по строительству и реконструкции дорог и улиц в с. Матвеевка



## Схема мероприятий по строительству и реконструкции дорог и улиц в с. Тополево

