



АДМИНИСТРАЦИЯ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА СТАВРОПОЛЬСКИЙ
САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от _____

№ _____

Об утверждении комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального района Ставропольский Самарской области»

В целях формирования комплексных решений организации дорожного движения на территории муниципального района Ставропольский Самарской области, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности организации дорожного движения и совершенствования деятельности в области организации дорожного движения, на основании статьи 16 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», на основании Приказа Министерства транспорта РФ от 30.07.2020 № 274 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения», в соответствии со ст. 15, п. 3 ч. 4 ст. 36 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», руководствуясь п.5 ст. 43 Устава муниципального района Ставропольский Самарской области, принятого Решением Собрания Представителей муниципального района Ставропольский Самарской области от 30.05.2014 № 291/43, администрация муниципального района Ставропольский Самарской области постановляет:

1. Утвердить комплексную схему организации дорожного движения на территории муниципального района Ставропольский Самарской области согласно приложению к настоящему постановлению.
2. Опубликовать настоящее постановление в районной газете «Ставрополь - на Волге. Официальное опубликование» и разместить на официальном сайте администрации муниципального района в сети Интернет.
3. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на заместителя Главы района по ЖКХ, капитальному строительству, ГО и ЧС Еськина В.А.

Глава муниципального района

Василика
(8482)281674



В.М. Медведев

Заместитель Главы района по ЖКХ, капитальному строительству, ГО и ЧС
администрации муниципального района Ставропольский

Дата согласования

« 7 » 10 2021 г

 В.А. Еськин

И.о. руководителя Правового управления администрации
муниципального района Ставропольский

Дата согласования

« 06 » 10 2021 г

 Т.В. Барьбина

И.о. руководитель Управления строительства и реконструкции администрации
муниципального района Ставропольский

Дата согласования

« ____ » _____ 2021 г



К. Э. Василика

ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ»

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ (КСОДД)
МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА СТАВРОПОЛЬСКИЙ
САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Курск, 2020 г.

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА
СТАВРОПОЛЬСКИЙ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Заказчик КСОДД:

Администрация муниципального района
Ставропольский Самарской области

Заместитель главы района по ЖКХ
капитальному строительству, ГО и ЧС

В. А. Еськин

« » 2021 г.

М.П.



Разработчик КСОДД:

ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ»

Генеральный директор

/Р.Н. Глебов

« » 2021 г.

М.П.



Утверждена:

Постановлением администрации
муниципального района Ставропольский
Самарской области № от

2020 г.

Оглавление

Введение.....	8
Задание на проектирование.....	11
Паспорт КСОЦ.....	13
Определения.....	16
Обозначения и сокращения.....	18
ГЛАВА 1. Первый этап комплексной схемы организации дорожного движения.....	20
Раздел 1.2 Положение территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОЦ в структуре проектной организации субъекта Российской Федерации.....	21
Раздел 1.2.1 Анализ климатического, геологического, состояния территории.....	25
Раздел 1.3 Анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ развития муниципального образования в области ОЦ.....	27
Раздел 2 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории.....	30
Раздел 2.1 Население.....	30
Раздел 2.2 Жилищный фонд.....	31
Раздел 2.3 Трудовые ресурсы.....	34
Раздел 2.4 Экономика.....	35
Раздел 2.5 Здравоохранение.....	36
Раздел 2.6 Образование.....	38
Раздел 2.7 Культура.....	39
Раздел 2.8 Оценка деятельности в сфере транспорта, дорожной деятельности.....	39
Раздел 3 Оценка и анализ показателей качества содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения, и анализ перспектив развития	40
Раздел 3.1 Характеристика сети автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории муниципального района Ставропольский.....	42
Раздел 3.1.1 Объекты притяжения транспортных потоков.....	50

Раздел 4 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов	60
Раздел 4.1 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации	60
Раздел 4.2 Оценка организации парковочного пространства	63
Раздел 4.3 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД)	65
Раздел 4.4 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное	67
Раздел 4.4.2 Интенсивность дорожного движения	74
Раздел 4.4.3 Средняя скорость дорожного движения	77
Раздел 4.4.4 Средняя задержка транспортных средств в движении	76
Раздел 4.4.5 Временной индекс	79
Раздел 4.4.6 Коэффициент безопасности	81
Раздел 4.4.7 Уровень удобства	82
Раздел 5 Оценка и анализ параметров движения общественных транспортных средств, пешеходного и велосипедного движения	
Раздел 5.1 Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств	86
Раздел 5.2 Оценка и анализ параметров пригородного железнодорожного пассажирского транспорта	87
Раздел 5.3 Оценка и анализ параметров воздушного пассажирского транспорта	87
Раздел 5.4 Оценка и анализ параметров водного пассажирского транспорта ..	87
Раздел 5.5 Оценка и анализ параметров велосипедного движения	88
Раздел 5.6 Оценка и анализ параметров пешеходного движения	90
Раздел 6 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения	92
Раздел 7. Оценка и анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения ДТП	95

Раздел 8. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения	97
ГЛАВА 2 Второй этап комплексной схемы организации дорожного движения	
Раздел 8. Разработка транспортной модели.....	99
Раздел 8.2 Транспортное районирование.....	99
Раздел 8.3 Ввод параметров объектов транспортной инфраструктуры.....	102
Раздел 8.4 Описание параметров дорожного движения транспортных потоков на территории муниципального образования	104
Раздел 9. Разработка варианта транспортной модели на краткосрочную и долгосрочную перспективу	104
ГЛАВА 3 Третий этап комплексной схемы организации дорожного движения	
Раздел 10 Разработка программы мероприятий КСОДД на прогнозные	106
Раздел 10.1 Общий план реализации мероприятий	106
Раздел 10.2 Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств,.....	106
Раздел 10.3 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок.....	107
Раздел 10.4 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление	108
Раздел 10.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов.....	109
Раздел 10.5.1 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов.....	109
Раздел 10.5.2 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения велосипедистов	113
Раздел 10.6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных	

транспортных средств.....	117
Раздел 10.7 Мероприятия по развитию парковочного пространства.....	117
Раздел 10.8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств	119
Раздел 10.9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках	120
Раздел 10.9.2 Мероприятия по организации одностороннего движения	121
Раздел 10.10 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования.....	122
Раздел 10.11 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУД), ее функциям и этапам внедрения.....	124
Раздел 10.12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий.....	126
Раздел 10.13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств.....	127
Раздел 10.13.2 Мероприятия по обновлению автобусного парка	129
Раздел 10.13.3 Мероприятия по установке систем GPS/Глонасс трекров.....	129
Раздел 10.14 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документов по организации дорожного движения	130
Раздел 10.15 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.....	132
Раздел 10.16 Мероприятия по организации пропуска транспортных средств.....	133
Раздел 10.17 Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств.....	134
таких средств	134

Раздел 10.18 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах	135
Раздел 10.19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов	138
Раздел 10.20 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям.....	138
Раздел 10.21 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения	140
Раздел 10.22 Мероприятия по категорированию улично-дорожной сети в границах муниципального образования	141
Раздел 11 Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения и источники финансирования.....	143
Раздел 12. Оценка эффективности мероприятий программы.....	150
Раздел 12.1 Достижение запланированных значений целевых показателей ..	150
Раздел 12.2 Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам.....	151
Раздел 12.3 Выполнение запланированных мероприятий	151
Раздел 12.4 Показатель эффективности использования финансовых средств	152
Раздел 12.5 Показатель эффективности реализации программы	152
Раздел 12.6 Вывод об эффективности реализации программы	153
Раздел 13. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения.....	153
Раздел 13.1 Организация контроля реализации программы	153
Раздел 13.2 Механизм обновления программы и внесения изменений.....	154
Раздел 14. Актуализация КСОДД	154
Заключение	155
Список использованных источников	156

Введение

Комплексная схема организации дорожного движения – это стратегический документ, предполагающий развитие транспортной инфраструктуры муниципального образования на кратко-, средне- и долгосрочный периоды.

КСОДД разработана в целях формирования комплексных решений ОДД на территории МО, реализующих долгосрочные стратегические направления обеспечения эффективности ОДД и совершенствования деятельности в области ОДД.

Задачи КСОДД:

- повышение пропускной способности автомобильных дорог и эффективности их использования;
- организация пропуска прогнозируемого потока ТС и пешеходов;
- снижение экономических потерь при осуществлении движения ТС и пешеходов;
- обеспечение БДД;
- упорядочение и улучшение условий движения ТС и пешеходов;
- организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
- снижение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

Объектами исследования КСОДД являются:

- улично-дорожная сеть (далее – УДС);
- организация дорожного движения (далее – ОДД);
- транспортно-эксплуатационное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения.

Разработка КСОДД осуществлялась в три этапа:

Первый этап – сбор и анализ данных о параметрах автомобильных дорог общего пользования местного значения и существующей схеме организации дорожного движения на территории муниципального района Ставропольский

Самарской области, а также выявление проблем, обусловленных недостатками в развитии транспортного комплекса.

Второй этап – разработка транспортной модели на основе анализа параметров улично-дорожной сети, транспортных инфраструктурных объектов, маршрутной сети, расчёта перераспределения транспортных потоков в ключевых транспортных узлах на основании планов развития улично-дорожной сети и анализа полученных результатов с определением оптимального варианта организации дорожного движения в ключевых транспортных узлах.

Третий этап – разработка программы мероприятий в рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального района Ставропольский Самарской области на периоды:

- краткосрочный (до 2025 г.);
- среднесрочный (до 2030 г.);
- долгосрочный (до 2035 г.).

Разработанные в КСОДД мероприятия представляют собой целостную систему технически, экономически и экологически обоснованных мер организационного характера, взаимоувязанных с документами территориального планирования и документацией по планировке территории.

КСОДД разработана на основании статьи 16 Федерального закона от 29.12.2017 № 443-ФЗ "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

КСОДД подготовлена в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения"

Комплексная схема организации дорожного движения разработана в соответствии с законодательством Российской Федерации:

- о градостроительной деятельности.
- о дорожной деятельности.
- об организации дорожного движения.
- о безопасности дорожного движения.

- о техническом регулировании и стандартизации.
- об охране окружающей среды.
- а также требованиями региональных и муниципальных нормативно-правовых актов.

КСОДД разработана на срок 15 лет до 2035 года.

Задание на проектирование

Этап 1. Сбор и анализ исходных данных

1. Анализ документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования;
2. Описание основных элементов дорог, включая:
 - описание существующей организации движения ТС и пешеходов на территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД;
 - описание организации движения маршрутных транспортных средств, размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств;
3. Анализ параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств (вид подвижного состава, частота движения, иные параметры) и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств;
4. Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий (далее - ДТП);
5. Оценку эффективности используемых методов ОДД.

Этап 2. Разработка мероприятий КСОДД

1. Разработка предложений и решений по основным мероприятиям ОДД:
 - обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий, развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения;
 - категорированию автомобильных дорог общего пользования местного значения с учетом их прогнозируемой загрузки, ожидаемого развития прилегающих территорий;
 - организации системы мониторинга дорожного движения;
 - организации движения маршрутных транспортных средств, включая обеспечение приоритетных условий их движения;
 - организации пропуска грузовых транспортных средств;
 - ограничению доступа транспортных средств на определенные территории;

- скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках автомобильных дорог общего пользования местного значения или в различных зонах;
- формированию единого парковочного пространства (размещение гаражей, стоянок, парковок (парковочных мест) и иных подобных сооружений);
- организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках;
- устранению помех движению и факторов опасности (конфликтных ситуаций), создаваемых существующими дорожными условиями;
- организации движения пешеходов;
- обеспечению маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям;
- расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видефиксации нарушений правил дорожного движения;
- рекомендации по изменению положения или установке новых дорожных знаков;
- распределению транспортных потоков по сети автомобильных дорог общего пользования местного значения;

2. Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД.

3. Оценка требуемых объемов финансирования и эффективности мероприятий.

Этап 3. Разработка взаимоувязанных мероприятий КСОДД

Паспорт КСОДД

Наименование	Комплексная схема организации дорожного движения на территории муниципального района Ставропольский Самарской области
Основание для разработки	-Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. №480 «Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения»; - Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 №443-ФЗ; - Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196;
Заказчик КСОДД	Администрация муниципального района Ставропольский Самарской области
Разработчик КСОДД	ООО КОМПАНИЯ «РОСЭНЕРГОАУДИТ»
Ответственный исполнитель	Администрация муниципального района Ставропольский Самарской области
Цель КСОДД	Целями Программы являются: - обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также субъектов экономической деятельности на территории муниципального района Ставропольский Самарской области;
Задачи КСОДД	Задачами являются: - развитие автомобильных дорог общего пользования местного значения и совершенствование организации движения легковых и грузовых ТС;

	- обеспечение необходимого уровня безопасности дорожного движения на дорожной сети; - устранение перегрузки автомобильных дорог общего пользования местного значения; - формирование механизмов общественного контроля, в том числе с использованием информационных систем, для создания эффективной, публичной, общественно-ориентированной системы контроля над реализацией мероприятий в сфере выполнения дорожных работ, обеспечения безопасности дорожного движения и развития дорожного хозяйства; - повышение уровня удовлетворенности граждан состоянием автомобильных дорог общего пользования местного значения.
Этапы и сроки реализации	Срок реализации КСОДД - 2020 – 2035 гг. I этап: 2020 – 2025 гг. II этап: 2025 – 2030 гг. III этап: 2030 – 2035 гг.
Укрупненное описание запланированных мероприятий (инвестиционных проектов) по организации дорожного движения	1 Мероприятия по развитию сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, включая обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий, распределению ТП. 2 Мероприятия по внедрению и использованию АСУДД включая предложения по организации системы мониторинга дорожного движения; 3 Мероприятия по формированию единого парковочного пространства; 4 Мероприятия по организации пешеходного и велосипедного движения.

	5 Мероприятия по обеспечению БДД. 6 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения.
Объемы и источники финансирования программы	Прогнозный общий объем финансирования на период 2020 - 2035 гг. составляет – 109 518,50 тыс. руб Финансирование мероприятий осуществляется за счет средств федерального, областного, местного, бюджетов, а также за счет внебюджетных источников.

Определения

Автоматизированная система управления (АСУ) - совокупность экономико - математических методов, технических средств и организационных комплексов , обеспечивающих рациональное управление сложным объектом с определением оптимальных вариантов решения задач оперативного управления .

Автомобильная дорога общего пользования – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки и расположенные на них или под ними конструктивные элементы и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Дорожная разметка – линии, надписи и обозначения на проезжей части, бордюрах, сооружениях и элементах обустройства, информирующие участников дорожного движения об условиях и режимах движения на участке дороги.

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорожный знак – устройство в виде панели определенной формы с обозначениями и/или надписями, информирующими участников дорожного движения о дорожных условиях и режимах движения, расположении населенных пунктов и других объектов.

Интенсивность движения - количество автомобилей, проходящих через определенное сечение дороги в единицу времени (за сутки или за один час).

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) - проектная документация по ОДД, формирующая набор комплексных решений по ОДД на территории одного или нескольких МО либо их частей.

Организация дорожного движения – комплекс мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Островок безопасности - элемент наземного пешеходного перехода, устраиваемый для улучшения организации и повышения безопасности . Островок безопасности обозначают линиями разметки или устраивают приподнятым над проезжей частью дороги .

Пассажирооборот - число пассажиров, перевозимое по дороге на определенное расстояние за единицу времени .

Плотность дорожной сети - отношение общей протяженности всех автомобильных дорог определенной области (района) к площади этой области (района).

Проезжая часть – основной элемент дороги, предназначенный для непосредственного движения транспортных средств.

Пропускная способность дороги - максимальное количество автомобилей , которое может пропустить данный участок дороги или дорога в целом в единицу времени . Обычно измеряется в легковых автомобилях в час (авт . / ч).

Разделение транспортного потока - изменение направления движения части транспортного потока.

Сводный расчет стоимости строительства или реконструкции - обобщающий документ, определяющий стоимость, охватывающий затраты на все основные объекты и виды работ, включая подготовительные работы.

Технические средства организации дорожного движения – дорожные знаки, разметка, светофоры, дорожные ограждения, искусственные неровности, предназначенные для информирования водителей об условиях движения по автомобильной дороге.

Транспортно - эксплуатационные показатели дороги - ряд параметров, определяющих технический уровень дороги и ее эксплуатационные возможности.

Транспортный поток – совокупность транспортных единиц, совершающих упорядоченное движение в сечении выбранного перегона.

Обозначения и сокращения

АГЗС – автомобильная газозаправочная станция АТП – автотранспортное предприятие

АЗС – автомобильная заправочная станция;

АСУДД – автоматизированная система управления дорожным движением;

БДД – безопасность дорожного движения;

ГИБДД – государственная инспекция безопасности дорожного движения ДД – дорожное движение;

д/с – детский сад

ДТП – дорожно-транспортное происшествие ж/д – Железная дорога

ИЖС – индивидуальное жилищное строительство ИП – индивидуальный предприниматель

ИН – искусственная неровность;

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;

КСОДД – комплексная схема организации дорожного движения ЛРТ – Легкорельсовый транспорт

МВД – министерство внутренних дел

МБОУ – муниципальное бюджетное общеобразовательное учреждение; МКДТП – место концентрации дорожно-транспортных происшествий; МКДОУ – муниципальное казенное дошкольное образовательное учреждение; МКОУ – муниципальное казенное общеобразовательное учреждение;

МКУДО – муниципальное казенное учреждение дополнительного образования;

МКУК – муниципальное казенное учреждение культуры;

МО – муниципальное образование

МПТ – Массовый пассажирский транспорт ОДД – организация дорожного движения ОМВД – отдел МВД

ООО – общество с ограниченной ответственностью ООТ – остановка общественного транспорта

ОП – остановочный пункт

ОТ – общественный транспорт пасс. – пассажиры

ПКРТИ – программа комплексного развития транспортной инфраструктуры ПО – программное обеспечение

ПОДД – проект организации дорожного движения ПТОП – пассажирский транспорт общего пользования

ПДД – Правила дорожного движения Российской Федерации; ПС – подвижной состав;

ПП – пешеходный поток;

ПСД – проектно-сметная документация; Пл. – Платформа

РФ – Российская Федерация р-н – район

СО – светофорный объект

СТО – станция технического обслуживания; Ст. – Станция

СТП – Схема территориального планирования ТП – транспортный поток

тр-т – транспорт

ТС – транспортное средство

ТСОДД – технические средства организации дорожного движения ТЭКАД – транспортно-эксплуатационные качества автомобильных дорог; УДС – улично-дорожная сеть

ФАП – фельдшерско-акушерский пункт; ЦРБ – центральная районная больница

ЭВМ – электронно-вычислительная машина.

ГЛАВА 1. Первый этап комплексной схемы организации дорожного движения

Раздел 1 Характеристика существующей дорожно-транспортной ситуации

Раздел 1.1 Описание используемых методов получения исходной информации

При разработке КСОДД использовались следующие методы исследования характеристик и условий ДД, различающиеся способом получения необходимой (исходной) информации.

Документальные исследования подразумевают изучение материала без непосредственного выезда на объект исследования (в так называемых камеральных условиях).

Документальное изучение осуществляется как на базе специальнособранных данных, так и обработкой предназначенных для других целей материалов. При документальном исследовании используют сводные данные и картотеки учёта ДТП, проектную документацию, материалы ранее проведенных обследований, результаты анкетных обследований, отчётные и плановые данные об автомобильных перевозках, научно-технические журналы, монографии и учебники, касающиеся ОДД и др.

Натурные исследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей ДД, происходящего в течение данного периода времени.

Натурные исследования с точки зрения метода получения информации подразделяют на две группы:

- первая – изучение на стационарных постах, позволяющее получить характеристики и их изменение во времени;
- вторая – изучение с помощью подвижных средств, позволяющее получить пространственные и пространственно-временные параметры.

Натурные исследования ДД осуществляются пассивными или активными методами. Моделирование, выполняют при помощи ЭВМ, что ускоряет процесс исследования и позволяет использовать большой массив исходных данных.

Раздел 1.2 Положение территории, в отношении которой осуществляется разработка КСОДД в структуре пространственной организации субъекта Российской Федерации

Ставропо́льский райо́н — административно-территориальная единица (район) и муниципальное образование (муниципальный район) на северо-западе Самарской области России.

Административный центр — город Тольятти (который в состав самого района не входит).

Муниципальный район Ставропольский расположен в северо-западной части Самарской области; на севере граничит с Ульяновской областью, на востоке - с Красноярским и Волжским, на юге - с Безенчукским районами, западный соседнего - Куйбышевское водохранилище.

Администрация муниципального района расположена в городе Тольятти, который находится в 90 км от областного центра города Самары.

Общая площадь района составляет 366198 га:

- земли сельскохозяйственного назначения – 199935 га;
- земли населенных пунктов – 13771 га;
- земли промышленности, транспорта, связи – 4146 га;
- земли особо охраняемых территорий – 58142 га;
- земли лесного фонда – 37543 га;
- земли водного фонда – 52661 га.

Административно-территориальное деление территории Самарской области в пределах ее административных границ выполнено согласно Федеральному Закону от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (далее – ФЗ).

В соответствии с Законом Самарской области № 67-ГД от 28.02.2005 г «Об образовании сельских поселений в пределах муниципального района Ставропольский Самарской области, наделении их статусом и установлении их границ» в районе расположены - 24 сельских поселения и 51 населенный пункт.

Таблица 1 - Состав муниципального района Ставропольский

№	Муниципальное образование	Административный центр	Количество населённых пунктов	Население
1	Сельское поселение Александровка	село Александровка	2	2210
2	Сельское поселение Бахилово	село Бахилово	1	1189
3	Сельское поселение Большая Рязань	село Большая Рязань	5	1209
4	Сельское поселение Васильевка	село Васильевка	3	4878
5	Сельское поселение Верхнее Санчелеево	село Верхнее Санчелеево	2	2340
6	Сельское поселение Верхние Белозёрки	село Верхние Белозёрки	2	2450
7	Сельское поселение Выселки	село Выселки	1	3457
8	Сельское поселение Жигули	село Жигули	2	2381
9	Сельское поселение Кирилловка	село Кирилловка	1	613
10	Сельское поселение Луначарский	посёлок Луначарский	1	2533
1	Сельское поселение Мусорка	село Мусорка	3	2465
12	Сельское поселение Нижнее Санчелеево	село Нижнее Санчелеево	2	2336
13	Сельское поселение Новая Бинарадка	село Новая Бинарадка	1	915
14	Сельское поселение Осиновка	село Осиновка	3	454
15	Сельское поселение Пискалы	село Пискалы	3	1975
16	Сельское поселение Подстёпки	село Подстёпки	1	9944
17	Сельское поселение Приморский	посёлок Приморский	1	2317
18	Сельское поселение Севрюкаево	село Севрюкаево	5	742
19	Сельское поселение Сосновый Солонец	село Сосновый Солонец	3	2087

Продолжение таблицы 1

20	Сельское поселение Ташелка	село Ташелка	4	2716
21	Сельское поселение Тимофеевка	село Тимофеевка	2	8679
22	Сельское поселение Узюково	село Узюково	1	3078
23	Сельское поселение Хрящёвка	село Хрящёвка	1	3548
24	Сельское поселение Ягодное	село Ягодное	1	7603

В таблице 2 представлена общая площадь муниципального образования, согласно федеральной службе государственной статистики РОССТАТ.

Таблица 2 – Динамика общей площади МО.

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018	2019
Общая площадь земель муниципального образования	гектар	366198	366198	366198	366198	366198

В таблице 3 представлена общая численность населения МО, согласно федеральной службе государственной статистики РОССТАТ.

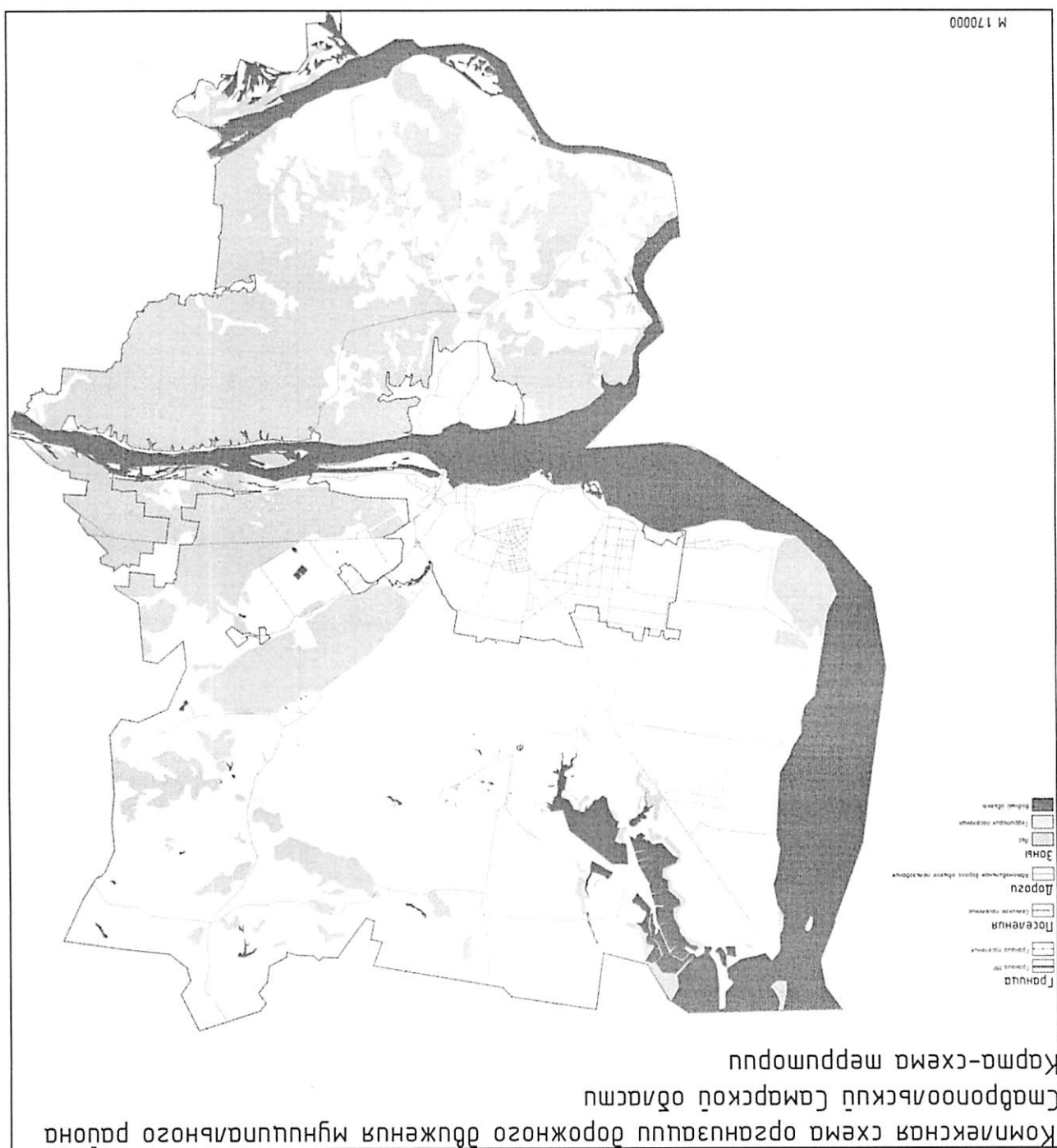
Таблица 3 – Численность населения

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018	2019
Оценка численности населения на 1 января	человек	66282	69424	72119	73794	76184

Плотность населения составляет 20,8 чел./км².

Современная территория муниципального района Ставропольский Самарской области представлена на рисунке 1

Рисунок 1 - Карта территории муниципального района Ставропольский Самарской



Раздел 1.2.1 Анализ климатического, геологического, состояния территории.

Анализ гидрографии и полезных ископаемых.

Муниципальный район Ставропольский располагается в пределах Волго-Уральской антеклизы, представляющей собой приподнятый участок древнего кристаллического фундамента, нарушенный многочисленными разломами, по которым отдельные части антеклизы испытали различные по амплитуде перемещения.

В геоморфологическом отношении северная часть м.р. Ставропольский относится к террасовой равнине р. Волги, а южная часть – провинции Самарской Луки.

Территория проектирования разделяется р. Волга на две совершенно различные между собой по рельефу части. Северная половина находится в низменном Заволжье и представляет собой равнину, обрамленную с востока и юга Куйбышевским водохранилищем.

Южная половина - это Жигулевский возвышенный район, который занимает участок правобережья Волги, ограниченный с севера, востока и юга излучиной реки, образующей от г. Тольятти до г. Сызрани дугу.

В гидрогеологическом отношении территория м. р. Ставропольский относится к Приволжско-Хопёрскому артезианскому бассейну, который занимает территорию между Куйбышевском и Саратовским водохранилищами (Самарская Лука) и протягивается узкой полосой вдоль правого берега Саратовского водохранилища до западной границы области.

Для Приволжско-Хопёрского артезианского бассейна характерны самые высокие на территории Самарской области значения модуля вод, достигающие 2,14 л/с-км² (в пределах Самарской Луки), характерные для верхнекаменно- угольно-нижнепермского водоносного комплекса.

В границах проектируемого района верхнекаменноугольно-нижнепермские породы перекрыты неоген-четвертичными, а приуроченные к тем и другим водоносные горизонты гидравлически связаны.

Водоносный комплекс отложений нижней перми образует единую водоносную толщу с нижележащими водами верхнего карбона, широкое развитие получил на правобережье р. Волги в пределах Самарской Луки. Подземные воды залегают на глубине 14,0-137,0 м. Их минерализация находится в интервале от 0,26-0,6 г/дм³, с общей жесткостью 4,8-1,02 мг-экв/дм³, по химическому составу воды гидрокарбонатные, реже сульфатные, кальциевые.

В границах муниципального района Ставропольский выявлены виды полезных ископаемых: нефть, сырье на строительный камень, кирпично-черепичное сырье, пески строительные, керамзитовое сырье, сырье на известь, гипс и ангидрит, торф, глины тугоплавкие и огнеупорные, цементное сырье и пресные подземные воды.

Согласно ТСН 23-346-2003 «Строительная климатология Самарской области», по данным метеостанции Тольятти среднегодовая температура воздуха в границах проектирования составляет +5,0°C. Средняя месячная температура наружного воздуха наиболее холодного месяца (январь) составляет -11,4°C. Температура воздуха наиболее холодных суток обеспеченностью 98% – 39°C.

Абсолютная минимальная температура воздуха холодного периода года достигает - 43°C. Максимальная глубина промерзания почвы повторяемостью 1 раз в 10 лет составляет 120 см, 1 раз в 50 лет почва может промерзнуть на глубину 170 см.

В холодный период года в основном преобладают ветра южные, юго-западные, северные. Максимальная из средних скоростей ветра за январь 4,6 м/с. Средняя скорость ветра за три наиболее холодных месяца 3,5 м/с.

В теплый период года температура воздуха обеспеченностью 99% составляет +29,7°C. Средняя температура наружного воздуха наиболее теплого месяца (июль) +20,9°C. Абсолютная максимальная температура достигает +39 °C.

В теплый период преобладают ветра северные, южные, западные. Минимальная из средних скоростей ветра за июль составляет 2,4 м/с.

Переход среднесуточной температуры воздуха через 0°C в сторону понижения осуществляется в конце октября.

В это время появляется, но, как правило, тает первый снежный покров. В третьей декаде ноября устанавливается постоянный снежный покров, продолжительность залегания которого порядка 145 дней. Разрушение устойчивого снежного покрова отмечаются в начале апреля. Окончательно снег сходит в его первой декаде.

Осадки по временам года распределяются не равномерно. Сумма осадков за теплый период (с апреля по октябрь) составляет 322 мм, за зимний (с ноября по март) – 162 мм. Максимум осадков приходится на летние и осенние месяцы.

Твердые осадки (снег) при малом количестве дождей и суровой зиме служат дополнительным источником запаса влаги в почве, а также являются надежной защитой от зимнего промерзания почвы.

Раздел 1.3 Анализ имеющихся документов территориального планирования, планов и программ развития муниципального образования в области ОДД

Документация по ОДД разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территории, документов стратегического планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития МО (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров ДД, статистической информации.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ документами территориального планирования являются:

- Генеральный план.
- Правила землепользования и застройки.

Документы территориального планирования устанавливают границы МО, размещение объектов местного значения, границы населенных пунктов, границы

и параметры функциональных зон (зон, для которых определены границы и функциональное назначение).

Генеральным планом устанавливаются основные направления развития муниципального образования:

- Развитие социальной и инженерной инфраструктуры. В рамках данных мероприятий предполагается получение областной поддержки при строительстве и реконструкции объектов социальной и инженерной инфраструктуры.

- Реконструкцию дорог общего пользования местного значения.

- Проведение дифференциации улично-дорожной сети по категориям, согласно требованиям СП 42.13330.2011. Свод правил. "Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*";

- Обустройство тротуаров и ремонт УДС для соответствия технического уровня улиц и дорог требованиям СП 42.13330.2011.

- Строительство новой жилой застройки совместно с увеличением протяженности УДС. Так же проектом предложено выполнить уплотнение существующей жилой застройки с застройкой свободных территорий.

- Генеральным планом предусмотрены мероприятия, направленные на повышение благоприятных условий жизнедеятельности человека, на ограничение негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду на территории населенных пунктов по всем направлениям инженерного обеспечения. Мероприятия предусмотрены с учетом существующего состояния объектов инженерной инфраструктуры и с учетом прогноза изменения численности населения.

Также стратегическим документом, который определяет направление развития транспортного комплекса страны, и в частности муниципального района Ставропольский является:

- «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р.

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

Цели Транспортной стратегии:

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

Согласно правилам землепользования и застройки планирование территории направлено на:

- повышение эффективности использования территорий посредством зонирования и районирования;
- защите связанных с осуществлением градостроительной деятельности прав граждан.
- Повышение мобильности и качества системы обслуживания и мобильности населения;
- Привлечение любых частных инвестиций, с целью обеспечения населения рабочими местами;

Данные принципы легли в основу при разработке мероприятий пространственного развития отдельных отраслей и МО в целом.

Материалы документов планирования территории также учитывают изменение условий внешней среды.

Факторы внешней среды:

- изменение общей экономической ситуации в Российской Федерации и в частности в МО;
- уровень развития транспортной системы РФ.
- демографическая ситуация и социальный фон.

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

Таким образом, в МР Ставропольский имеется документальная база по развитию территории МО и для развития транспортной инфраструктуры.

Раздел 2 Оценка социально-экономической и градостроительной деятельности территории

Раздел 2.1 Население

Численность населения МР Ставропольский Самарской области, согласно службе государственной статистике, на момент подготовки комплексной схемы организации дорожного движения составляет 76 184 человека.

Численность населения муниципального образования составляет порядка 2,27% от численности Самарской области. Динамика численности населения приведена в таблице 4.

Таблица 4 – Динамика численности населения района

Показатели		Ед. измерения					Оценка численности населения на 1 января текущего года		
		2019	2018	2017	2016	2015	2016	2017	2018
Все население									
на 1 января							66282	69424	72119
							73794	76184	

Продолжение таблицы 4

Численность всего населения по полу и возрасту на 1 января текущего года						
Женщины						
на 1 января	человек	33953	35556	36742	37536	38680
Мужчины						
на 1 января	человек	32329	33868	35377	36258	37504
Число родившихся	человек	784	781	693	721	
Число умерших	человек	838	818	900	829	
Общий коэффициент рождаемости	промилле	11.6	11	9.5	9.6	
Общий коэффициент смертности	промилле	12.4	11.6	12.3	11.1	

В последнее время численность населения муниципального образования ежегодно увеличивалась, и за последние 5 лет за счет миграции населения увеличилась на 12,99 %.

Из позитивных демографических тенденций выделяются:

- уменьшение показателей смертности населения;
- общее увеличение показателей естественного прироста населения;
- прогрессивная половозрастная структура населения района.

На период разработки КСОДД предполагается незначительное повышение общей численности населения на территории муниципального образования (в пределах 3,0 % ежегодно), за счет притока населения и превышения рождаемости над смертностью на краткосрочную перспективу до 2025г.

Потенциал интенсивного роста численности населения на расчетный срок имеется, при условии улучшения качества жизни, улучшении условий труда, совершенствования системы здравоохранения, образования, социальной политики, привлечения инвестиций в экономику, увеличении рабочих мест, а также при развитии транспортной системы.

Раздел 2.2 Жилищный фонд

Жилищно-коммунальный комплекс - сложный многосоставной сектор экономики.

В целом жилищно-коммунальное хозяйство представляет собой непосредственно жилищный фонд с инженерной инфраструктурой и специализированными предприятиями, которые обеспечивают решение задач, связанных с теплоснабжением, водоснабжением и водоотведением, сбором и утилизацией бытовых отходов и другие.

Согласно имеющимся данным (служба РОССТАТ) общий жилищный фонд муниципального образования, представленный индивидуальной, многоквартирной жилой застройкой на 2019 г. составляет 3074 тыс. кв.м.

Динамика общей площади жилых помещений приведена в таблице 5.

Таблица 5 – Динамика общей площади жилых помещений

Показатели	Ед. измерения	2016	2017	2018	2019
Общая площадь жилых помещений	тыс. кв. м	2549.78	2770.28	2921.4	3074

В таблице 6 представлены данные по количеству объектов бытового обслуживания населения, а в таблице 7 представлены данные по уровню развития коммунальной сферы, в том числе общая обеспеченность жильем и т.д.

Таблица 6 – Количество объектов бытового обслуживания

Показатели	Ед. измерения	2018	2019
Число объектов бытового обслуживания населения, оказывающих услуги			
всего	единица	63	78
ремонт, окраска и пошив обуви	единица	3	3
ремонт и пошив швейных, изделий текстильной галантереи, ремонт, пошив и вязание изделий	единица	4	7
ремонт и техническое обслуживание бытовой аппаратуры, бытовых машин и приборов	единица	2	2
техническое обслуживание и ремонт транспортных средств, машин и оборудования	единица	18	23
изготовление и ремонт мебели	единица	2	2

Продолжение таблицы 6

бани и душевые (сауны)	единица	8	10
парикмахерские (салоны красоты)	единица	12	13
фотоателье, фото- и кинолаборатории	единица	3	2
ритуальные	единица	8	7
прочие услуги бытового характера	единица	3	9
Единовременная вместимость бань и душевых	место	208	212
Число кресел в парикмахерских	единица	24	25

Таблица 7 – Уровень развития коммунальной инфраструктуры

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018
Количество населенных пунктов, неимеющих канализаций (отдельных канализационных сетей)	единица			26	26
Количество негазифицированных населенных пунктов	единица	6	3	3	3
Общая площадь жилых помещений	тысяча метров квадратных	2549.78	2770.28	2921.4	3074
Число проживающих в ветхих жилых домах	человек	8	10		

Основные принципы развития жилищного хозяйства:

- освоение территорий в существующих границах населённых пунктов;
- реновация существующих домов с увеличением площади дома;
- осуществление нового жилищного строительства в соответствии с утвержденной документацией муниципального образования;
- применение в строительстве типовых и индивидуальных проектов;
- улучшение состояния ЖКХ;
- улучшение обеспеченности населения услугами.

В целях увеличения строительства можно предусматривать привлечение средств населения и предприятий, кредитных ресурсов, а также средств местного, областного и федерального бюджетов.

Раздел 2.3 Трудовые ресурсы

Текущая тенденция увеличения численности населения благоприятно сказывается и на динамике трудовых ресурсов.

На момент разработки КСОДД численность населения по трудоспособности представлено следующими соотношениями:

- Численность населения моложе трудоспособного возраста – 14858 человек или 19,5 % от общей численности.
- Численность населения трудоспособного возраста – 40920 человек или 53,7 % от общей численности.
- Численность населения старше трудоспособного возраста – 20406 человек или 26,8 % от общей численности.

Согласно международным стандартам население может считаться стареющим если доля лиц в возрасте старше 65 составляет более 7 %, в МО доля лиц старше 65 лет составляет – 12022 человека или 15,7%.

Стандарты превышены в 2,25 раза, следовательно, население может считаться стареющим.

Показатели трудовых ресурсов также характеризуются среднесписочной численностью работников организаций (по ОКВЭД), в МО она составляет – 10490 человек. А также среднемесячной заработной платой, в МО она составляет – 37237 рублей.

В соответствии с банком вакансий наблюдается потребность:

- в квалифицированных рабочих кадрах. Основные проблемы развития рынка труда:
 - недостаточное число мест приложения труда с высоким уровнем заработной платы;
 - переход работников в организации малого бизнеса;
 - отток населения в другие регионы и как следствие – уменьшение экономически активного населения;

Раздел 2.4 Экономика

Структура экономики района представлена сельским хозяйством, промышленностью, добычей полезных ископаемых, транспортом и связью, строительством, торговлей и прочими видами деятельности.

Потребительский рынок района имеет устойчивое состояние и характеризуется высокой насыщенностью товарами и услугами. Самым распространенным видом деятельности является малое предпринимательство.

В малом предпринимательстве основной вид деятельности - торговля и предоставление услуг.

Помимо организаций, предоставляющих бытовые услуги населению (такие как парикмахерские услуги, риэлтерские услуги, ремонт квартир, бытовой техники, автотранспорта и др.), действуют и субъекты малого бизнеса по обслуживанию предприятий (помощь в составлении налоговой отчетности, архитектурно-строительные бюро и др.).

В таблице 8 представлены характеристики количества объектов торговли муниципального образования.

Таблица 8 – Характеристики объектов торговли

Показатели	Ед. измерения	2015	2016	2017	2018	2019
Число рынков						
на 1 января	единица	2	2	2	1	1
специализированные сельскохозяйственные рынки						
на 1 января	единица	2	2	2	1	1
Количество объектов розничной торговли и общественного питания						
на 1 января	единица	2	2	2	1	1
магазины	единица	249	273	279	286	
павильоны	единица	32	27	24	21	
палатки и киоски	единица	11	9	7	6	
аптеки и аптечные магазины	единица	13	14	14	18	
аптечные киоски и пункты	единица	13	10	11	11	
общедоступные столовые, закусочные	единица	3	4	3	5	

Продолжение таблицы 8

столовые, находящиеся на балансе учебных заведений, организаций, предприятий	единица	37	37	34	35	
супермаркеты	единица	3	4	8	12	
специализированные продовольственные магазины	единица	10	12	16	17	
специализированные непродовольственные магазины	единица	21	25	32	13	
прочие магазины	единица	26		27	55	
рестораны, кафе, бары	единица	42	45	46	46	
неспециализированные непродовольственные магазины	единица		31			
минимаркеты	единица	189	201	196	189	
Количество торговых мест на рынках						
на 1 января	место	170	170	170	99	99
специализированные сельскохозяйственные рынки						
на 1 января	место	170	170	170	99	99

Основные задачи развития торговли:

- обновление и модернизация производственных мощностей с целью увеличения конкурентоспособной продукции;
- продвижение продукции предприятий за пределы региона, активное развитие внутренних и внешних экономических связей;
- повышение инвестиционной привлекательности МО.

Раздел 2.5 Здравоохранение

Уровень здоровья населения муниципального образования, особенно молодого поколения, во многом обуславливается уровнем развития системы здравоохранения.

Показатели состояния здоровья и качества жизни являются индикатором социально-экономического развития района в целом.

Целью проводимой политики в сфере здравоохранения является повышение качества и доступности медицинских услуг, обеспечивающее снижение уровня заболеваемости населения района и увеличение продолжительности их жизни.

Стратегия развития здравоохранения состоит в предоставлении качественных медицинских услуг и обеспечении их доступности населению района, уменьшении детской и общей заболеваемости, снижении смертности населения трудоспособного возраста от управляемых причин, пропаганде здорового образа жизни.

В муниципальном образовании развивается высокотехнологическая медицинская помощь. Градостроительство оказывает влияние на формирование системы здравоохранения в части номенклатуры, количества и размещения объектов.

Под стандартным набором учреждений здравоохранения понимается нормативно необходимый уровень обслуживания:

- для населенных пунктов с числом жителей меньше 1000 человек – наличие фельдшерско-акушерского пункта;
- для населенных пунктов свыше 1000 человек – наличие мест в стационаре, амбулаторно-поликлиническое учреждение и аптека из расчета мест в соответствии с нормативами.

Из населенных пунктов с численностью населения от 100 до 500 человек медицинскими учреждениями не обеспечено с.Сосновка. Все населенные пункты с населением от 500 до 1000 человек учреждениями здравоохранения обеспечены согласно нормативам.

Из населенных пунктов с численностью населения от 1000 до 3000 человек стационарами обеспечены: с. Жигули, с. Сосновый Солонец, с. Узюково, причем наличие мест в этих стационарах значительно ниже норматива.

Поликлиники: с. Александровка, с. Васильевка, с. Выселки, с. Жигули, с. Мусорка, с. Нижнее Санчелеево, с. Пискалы, с. Сосновый Солонец, с. Узюково.

Отсутствие стационаров и поликлиник в с. Бахилово, с. Верхние Белозерки, с. Верхнее Санчелеево, п. Луначарский, п. Приморский, с. Ташелка, с. Русская Борковка, с. Тимофеевка компенсируется наличием врача общей практики (в п. Приморский ФАП).

Частично недостаток медицинских учреждений данных населенных пунктов компенсируют объекты здравоохранения административного центра г. Тольятти. Из трех населенных пунктов с населением свыше 3000 человек стандартным набором учреждений здравоохранения обладает с. Хрящевка. Села Подстепки и Ягодное обеспечены аптеками и офисами врача общей практики. Жители этих населенных пунктов также имеют возможность получения дополнительной медицинской помощи в г. Тольятти.

Отмечается тенденция улучшения меню показателей здоровья населения:

- снижение смертности населения;
- снижение мертворождаемости;
- снижение общей заболеваемости подростков, взрослого населения;
- снижение заболеваемости туберкулезом детей и подростков;
- снижение заболеваемости сифилисом, гонореей;
- снижение заболеваемости злокачественными новообразованиями;
- снижение первичного выхода на инвалидность взрослого населения;
- повышение охвата проф. осмотром взрослого и детского населения;

Несмотря на принятые меры, изменения в улучшении здоровья населения происходят крайне медленно. Главной проблемой является недостаточное приобретение современного диагностического оборудования, низкая заработная плата медицинских работников, недостаточное обеспечение жильем.

Раздел 2.6 Образование

Система образования является одной из базовых отраслей социального сектора. Целью муниципальной политики в области развития образования является обеспечение государственных гарантий и прав граждан на доступность муниципальных образовательных услуг.

Повышение качества образовательных услуг, модернизация муниципальной системы образования будут способствовать духовно-нравственному, физическому развитию учащихся, формированию у них ответственной жизненной позиции.

Образовательная система состоит из 38 школ с филиалами.

Развитие сферы характеризуется следующими основными тенденциями:

- изменение требований к условиям ведения образовательной деятельности. Переход на новые образовательные стандарты;
- усиление внимания к развитию одаренных детей, более активное участие школьников во Всероссийской олимпиаде, в различных предметных конкурсах, реализация научно- исследовательских проектов;
- изменение требований к подготовке педагогов, формирование их профессиональных компетенций, ориентированных на обеспечение качества образования;
- усиление внимания к формированию активной жизненной позиции школьников, гражданскому, патриотическому воспитанию;
- создание безопасных условий обучения и воспитания, сохранения и укрепления здоровья.

Негативные тенденции:

- образовательный процесс ведется в помещениях, не полностью отвечающих современным требованиям;
- старение учительских кадров. Отсутствие условий для привлечения молодых кадров в сельскую местность.

В целом учреждения образования обеспечивают потребности населения в получении образования.

Раздел 2.7 Культура

Главной целью сферы культуры района является предоставление жителям возможности получения культурных благ и обеспечение их многообразия.

В МО реализуется значительный объем эффективных мероприятий, направленных на сохранение и развитие сферы культуры. Несмотря на неблагоприятные тенденции, удалось сохранить, реорганизовать, а в ряде случаев и развить сеть учреждений культуры.

Учреждения культуры немало делают для сохранения культурного наследия, удовлетворения духовных потребностей сельчан и городского населения, для обеспечения их приятного и содержательного отдыха.

В МО осуществляют свою деятельность поселенческие культурно-досуговых учреждения, библиотеки, музеи, клубы.

Основные направления деятельности в сфере культуры:

- создание условий для сохранения культурного наследия;
- развитие традиционных художественных направлений;
- организация учебного и творческого процесса в учреждениях культуры, совершенствование форм и методов их работы;

• активная работа в области физической культуры и спорта. Наиболее острые проблемы:

- устаревшая (а в отдельных случаях – обветшавшая) материально-техническая база учреждений культуры, физкультуры и спорта;
- отставание учреждений культуры района в сфере информатизации и новых технологий, оснащении современными техническими средствами;
- дефицит квалифицированных кадров;
- низкий уровень заработной платы работников культуры;
- недостаточное финансирование основных стратегических направлений развития сферы культуры;
- высокая степень риска возникновения различных ЧП на объектах.

Раздел 2.8 Оценка деятельности в сфере транспорта, дорожной деятельности.

Согласно ФЗ «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ», организационная деятельность органов власти субъекта РФ по организации дорожного движения должна включать в себя:

- организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;

- установку, замену, демонтаж и содержание ТСОД на автомобильных дорогах общего пользования местного значения;
- ведение реестра парковок, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования местного значения.
- совершенствование территориального и транспортного планирования;
- развитие улично-дорожной сети;
- модернизация общественного пассажирского транспорта;
- совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения;
- оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
- формирование законопослушного поведения участников дорожного движения;
- поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.
- разработка программ комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и комплексных схем организации дорожного движения (КСОДД) в составе документов территориального планирования, на основе принципов государственной политики в данной сфере;
- разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Органами местного самоуправления в целях эффективного использования средств бюджета и во исполнение ФЗ по ОДД проводится работа:

- по ремонту, вводу в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования местного значения.
- разрабатываются проекты организации дорожного движения.
- Разрабатывается программа комплексного развития транспортной инфраструктуры.

- разрабатывается комплексная схема организации дорожного движения.
- производится заполнение реестра парковочного пространства и УДС.
- проводится обновление изношенных технических средств организации дорожного движения.
- проводится обновление парка ТС общего пользования.

А также и другие мероприятия по улучшению транспортного комплекса муниципального образования.

Таким образом, можно сделать вывод о достаточном уровне деятельности в сфере организации дорожного движения.

Раздел 3 Оценка и анализ показателей качества содержания автомобильных дорог общего пользования местного значения, и анализ перспектив развития

Раздел 3.1 Характеристика сети автомобильных дорог общего пользования местного значения на территории муниципального района Ставропольский

Обследования являются одним из основных источников данных о состоянии транспортной ситуации и автомобильных дорогах общего пользования местного значения на территории муниципального образования.

Задачей обследования является получение актуальной информации о существующем состоянии (данных о дорожном полотне - размерах, дорожных знаках, разрешенных направлениях движения, светофорных объектах, парковочном пространстве, МПТ и других элементов).

Выявление наиболее загруженных участков, определение соотношения количества автомобилей по видам транспорта, выявление пикового периода загрузки автомобильных дорог.

Полученная информация будет являться основой для транспортного моделирования и разработки программы мероприятий КСОДД.

Обследование проводится с применением измерительных комплексов, данных ПОДД, данных камер, спутников и т.д.

Определение точек проводится на транспортных узлах, характер изменения дорожного движения на которых качественно отражает динамику ТП. Иначе такие точки называют «ключевыми местами».

В обследование включаются пересечения, через которые проходят внешние и внутренние потоки, а также пересечения с постоянными нагрузками (обычно это центры поселений).

Точки замеров определяются по следующим признакам:

- наличие входящего/исходящего трафика в обследуемый район;
- наличие распределения транспортных потоков;
- места с затрудненным движением (на основании анализа данных опросов и др. данных);
- техническая возможность замера.

Обследование интенсивности может выполняться несколькими методами: полуавтоматическим, автоматическим и ручным.

На территории муниципального района Ставропольский замеры проводились с использованием автоматического и полуавтоматического метода.

Методы успешно применяются в ходе выполнения большинства существующих КСОДД.

По назначению и расчетным скоростям улицы и дороги муниципального образования, делятся на следующие категории:

- автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения;
- автомобильные дороги общего пользования местного значения;

Они формируют связи между населенными пунктами района, а также с соседними муниципальными образованиями.

Перечень автомобильных дорог общего пользования местного значения, представлен в постановлениях сельских администраций, а также в постановлении Правительства Самарской области.

В таблице 9 представлен перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения.

Таблица 9 – Перечень дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения.

№ п/п	Наименование автомобильной дороги общего пользования	Идентификационный номер	Общая протяженность, км	В том числе			Территориальное расположение
				асфальтобетонные, км	грунтощебеночные, км	грунтовые, км	
1	"Узюково - Новое Еремкино" - Пискалы	36 ОП МЗ 36Н-562	3,212	3,212			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 3,212) - 3,212 км
2	Узюково - Новое Еремкино	36 ОП МЗ 36Н-563	12,600	12,600			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 12,600) - 12,600 км
3	"Тольятти - Ташелка" - Сосновка	36 ОП МЗ 36Н-564 3	3,787	3,787			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 3,787) - 3,787 км
4	Тольятти - Ягодное	36 ОП МЗ 36Н-565	14,158	14,158			Муниципальный район Ставропольский (км 18,330 - км 32,488) - 14,158 км

Продолжение таблицы 9

5	Тольятти - Хрящевка	36 ОП МЗ 36Н-566	32,299	32,299			Муниципальный район Ставропольский (км 10,880 - км 43,179) - 32,299 км
6	Ташелка - "Тольятти - Димитровград"	36 ОП МЗ 36Н-567	24,850	24,850			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 24,850) - 24,850 км
7	"Тольятти - Ташелка" - Лопатино	36 ОП МЗ 36Н-568	4,969	4,969			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 4,969) - 4,969 км
8	Тольятти - Ташелка	36 ОП МЗ 36Н-569	26,944	26,944			Муниципальный район Ставропольский (км 10,12 - км 37,064) - 26,944 км
9	Тольятти - Поволжский	36 ОП МЗ 36Н-570	13,995	13,995			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 13,995) - 13,995 км

Продолжение таблицы 9

10	"Тольятти - Ягодное" - Подстепки	36 ОП МЗ 36Н-571	7,900	7,900			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 7,900) - 7,900 км
11	"Тольятти - Хрящевка" - Луначарский	36 ОП МЗ 36Н-572	14,744	14,744			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 14,744) - 14,744 км
12	"Тольятти - Хрящевка" - Верхние Белозерки - Висла	36 ОП МЗ 36Н-573	8,291	8,291			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 8,291) - 8,291 км
13	Ташелка - Верхний Сускан	36 ОП МЗ 36Н-574	14,510	14,510			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 14,510) - 14,510 км
14	Нижнее Санчелеево - Верхнее Санчелеево	36 ОП МЗ 36Н-575	7,373	7,373			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 7,373) - 7,373 км

Продолжение таблицы 9

15	"Тольятти - Димитровград" - Узюково	36 ОП МЗ 36Н-577	1,231	1,231			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 1,231) - 1,231 км
16	"Тольятти - Димитровград" - Новая Бинарадка	36 ОП МЗ 36Н-579	8,379	8,379			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 8,379) - 8,379 км
17	Александровка - Сосновый Солонец - Березовый Солонец - Ермаково	36 ОП МЗ 36Н-580	23,200	23,200			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 23,200) - 23,200 км
18	Сосновый Солонец - Севрюкаево	36 ОП МЗ 36Н-581	16,278	16,278			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 16,278) - 16,278 км
19	"Урал" - Жигули - пионерлагерь	36 ОП МЗ 36Н-582	11,760	11,760			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 11,760) - 11,760 км

Продолжение таблицы 9

20	"Урал" - Большая Рязань - Брусяны	36 ОП МЗ 36Н-583	11,648	11,648			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 11,648) - 11,648 км
21	"Сосновый Солонец - Севрюкаево" - Кармалы	36 ОП МЗ 36Н-584	3,650	3,650			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 3,650) - 3,650 км
22	Севрюкаево - Лбище	36 ОП МЗ 36Н-585	6,330	0,600	5,730		Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 6,330) - 6,330 км
23	"Урал" - Рязанский	36 ОП МЗ 36Н-586	1,000	1,000			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 1,000) - 1,000 км
24	"Урал" - Услава	36 ОП МЗ 36Н-587	1,500	1,500			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 1,500) - 1,500 км
25	Севрюкаево - Мордово	36 ОП МЗ 36Н-588	2,495	1,229	1,266		Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 2,495) - 2,495 км

26	Осиновка - Винновка	36 ОП МЗ 36Н-589	6,383	6,383			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 6,383) - 6,383 км
27	"Большая Рязань - Брусяны" - Малая Рязань	36 ОП МЗ 36Н-725	2,508	2,508			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 2,508) - 2,508 км
28	Ташелка - Менжинский	36 ОП МЗ 36Н-728	7,045	7,045			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 5,919) - 7,045 км (в т.ч. съезд к п. Менжинскому на км 4+343 а/д - 1,136 км)
29	"Ташелка - Менжинский" - полигон "АвтоВАЗа"	36 ОП МЗ 36Н-940	5,350	5,350			Муниципальный район Ставропольский (км 0 - км 5,350) - 5,350 км
Итого			298,389	291,393	6,996	0	

Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения составляет 298,389 км из них с асфальтобетонным покрытием 291,393 км или 97,6 %.

Транспортная связанность территории муниципального района Ставропольский является удовлетворительной, однако наблюдается незначительная затрудненность в передвижении между северной и южной частями района т.к. единственным связующим звеном между ними является автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения проходящая по территории Жигулевской ГЭС.

Раздел 3.1.1 Объекты притяжения транспортных потоков

Согласно ОДМ 218.9.011-2016 объект притяжения транспортного потока это - объект, к которому стремится значительная часть потока и который является ориентиром в системе информирования на территории анализируемого МО.

Объект притяжения может быть конечным или промежуточным для участников дорожного движения.

Примерами объектов притяжения могут служить перекресток, парковка крупного торгового центра, аэропорт, вокзал т.д.

Основными объектами притяжения транспортных потоков в муниципальном районе Ставропольский являются предприятия, рынки, медицинские учреждения, учреждения дошкольного и школьного образования, места отдыха, оздоровительные учреждения, учреждения культуры и спорта.

Согласно обследованиям, были выявлены основные направления транспортных потоков, и зоны их притяжения.

На рисунке 2 представлены зоны притяжения транспортных потоков, а также основные коридоры движения.

На рисунках 3 - 12 представлены основные зоны притяжения транспортных потоков на участках УДС, и треки интенсивности с направлениями движений на этих участках.

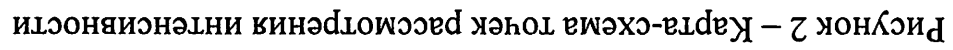




Рисунок 3 – Зона притяжения транспортного потока 1.

Рисунок 4 – Зона притяжения транспортного потока 2.



Рисунок 5 – Зона притяжения транспортного потока 3

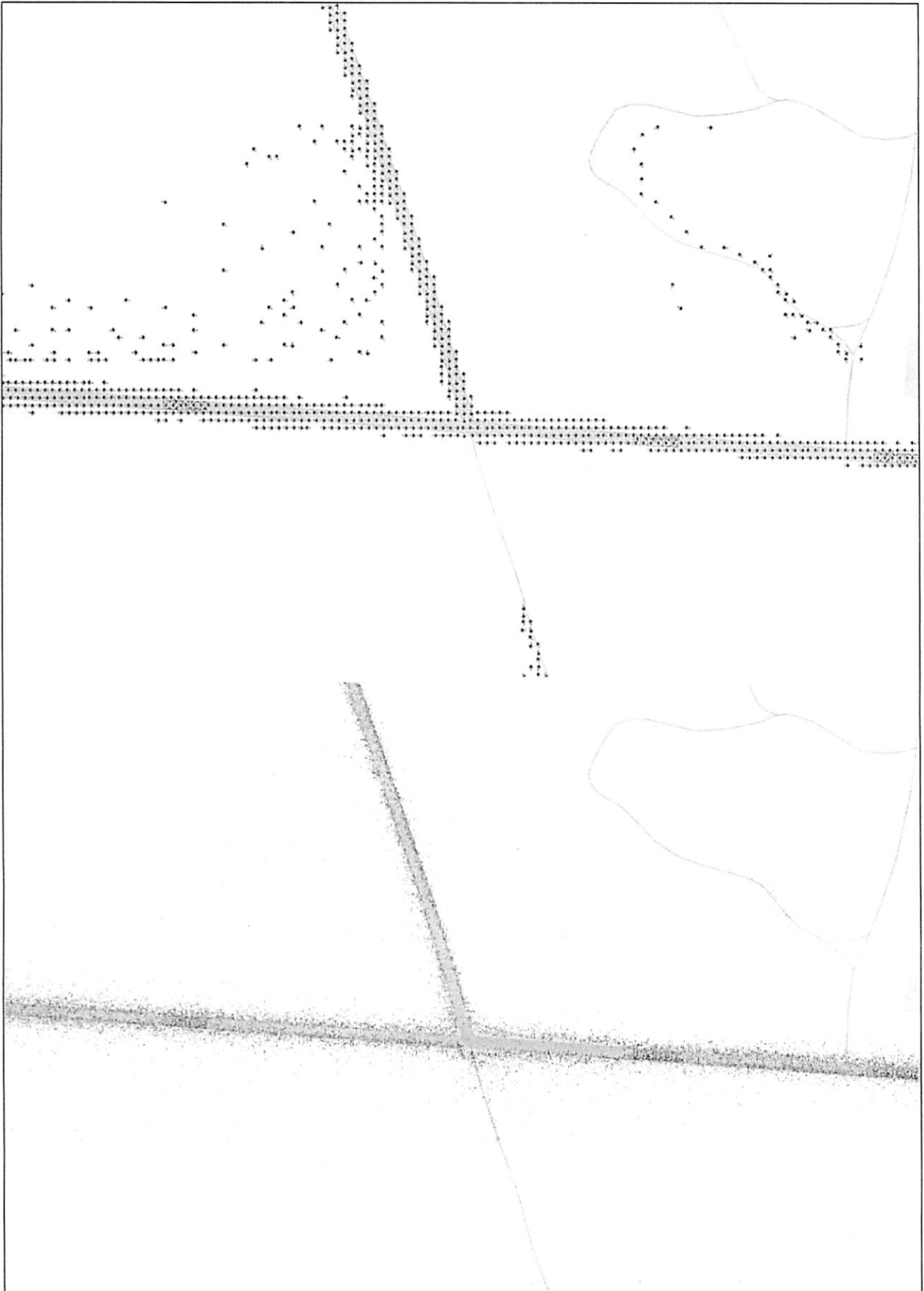


Рисунок 6 – Зона притяжения транспортного потока 4

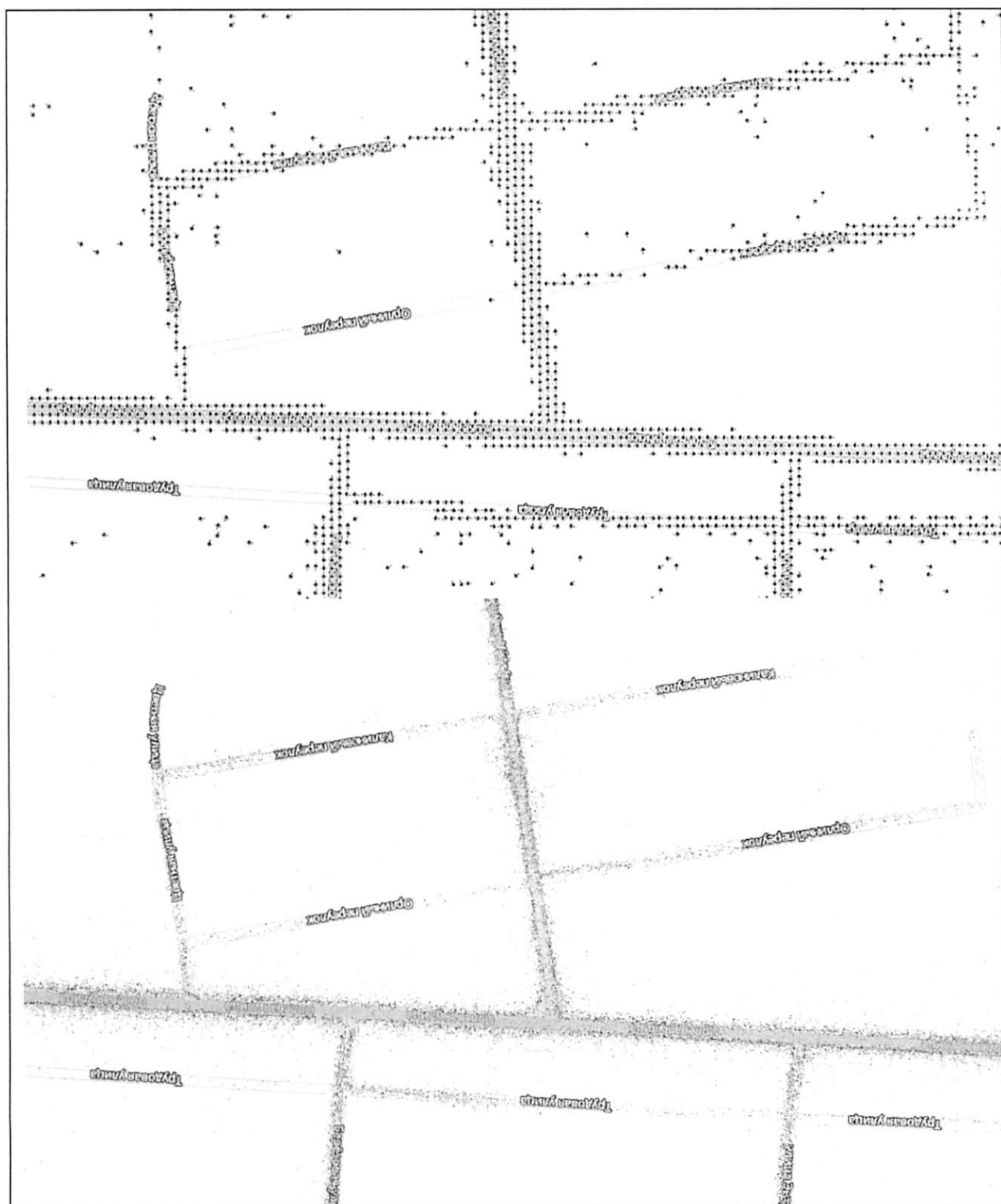


Рисунок 7 – Зона притяжения транспортного потока 5.

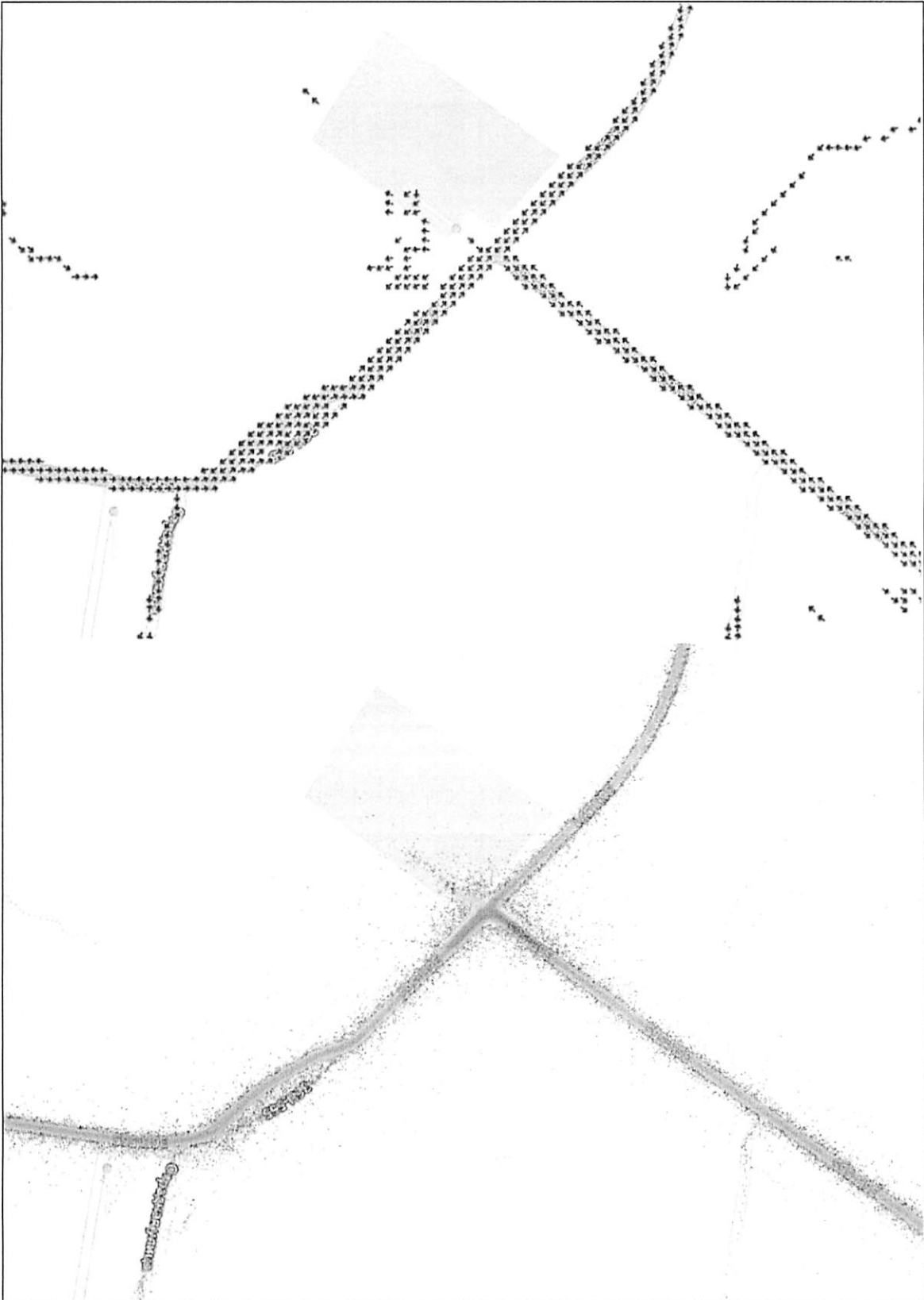


Рисунок 8 – Зона притяжения транспортного потока 6.



Рисунок 9 – Зона притяжения транспортного потока 7.

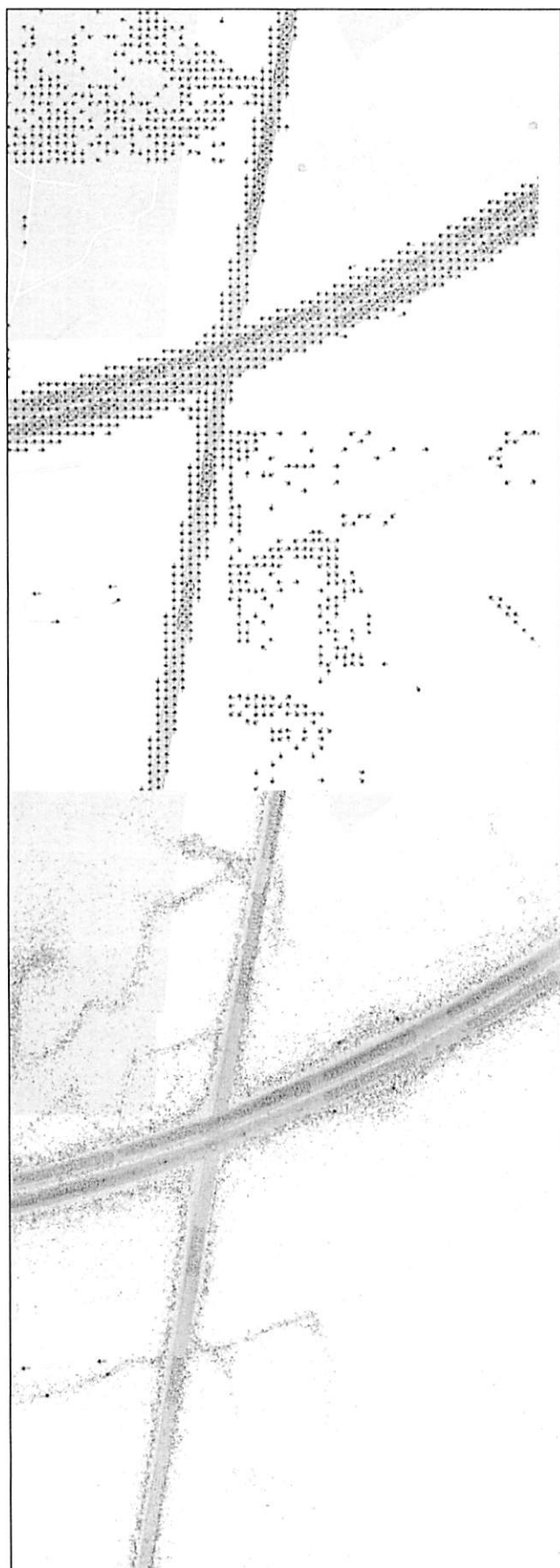


Рисунок 11 – Зона притяжения транспортного потока 8.



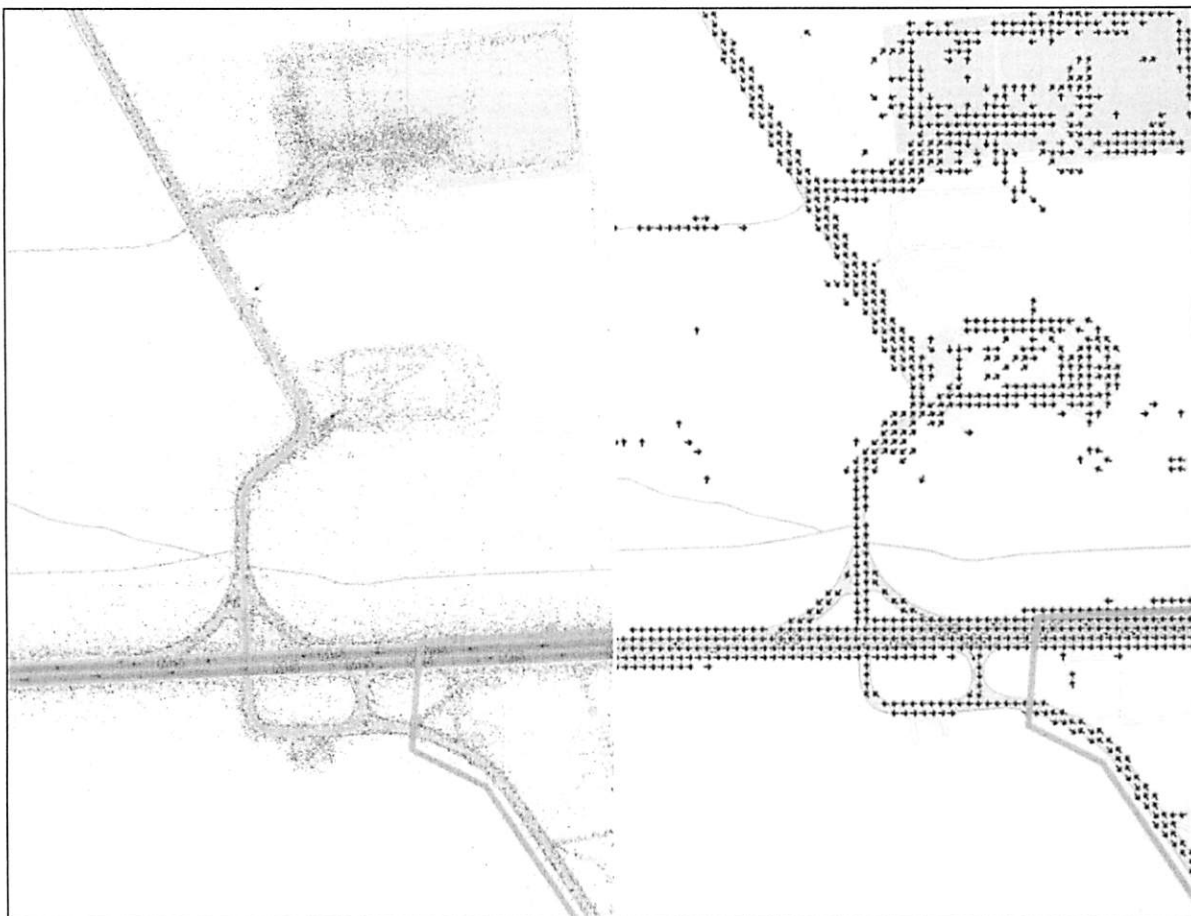


Рисунок 12 – Зона притяжения транспортного потока 9.

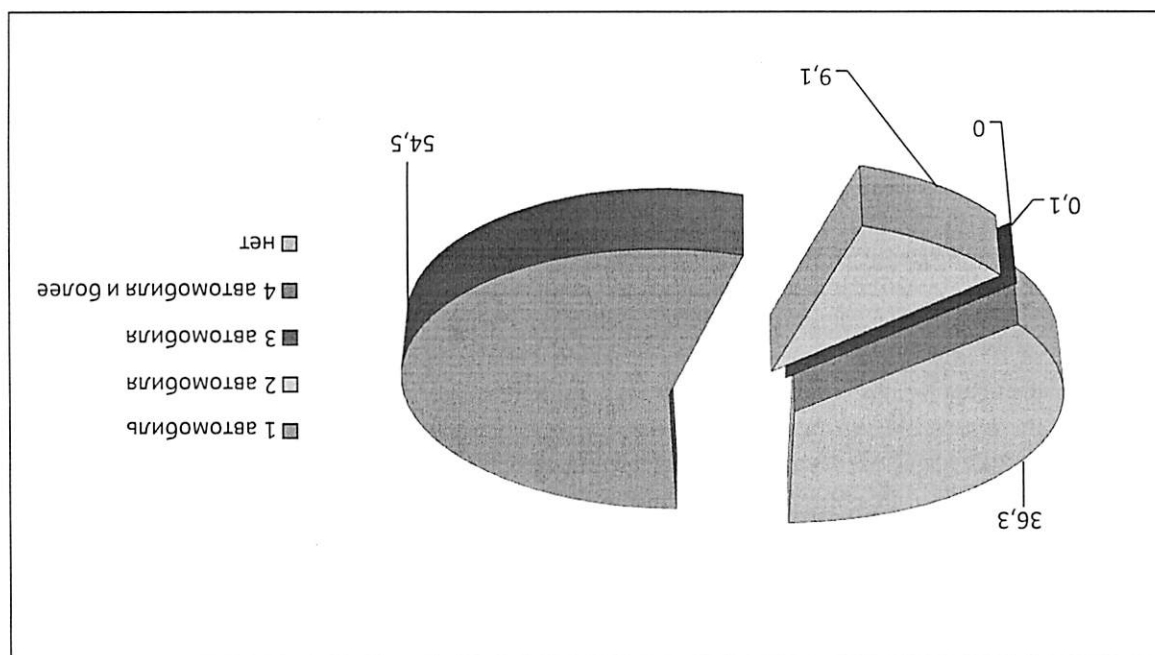
Раздел 4 Оценка существующей организации движения, включая организацию движения транспортных средств общего пользования, организацию движения грузовых транспортных средств, организацию движения пешеходов и велосипедистов

Раздел 4.1 Анализ состава парка транспортных средств и уровня автомобилизации

Основной характеристикой транспорта является его количество на территории муниципального образования. Уровень автомобилизации муниципального образования растет с каждым годом до 5 %

Опрос населения по видам используемого транспорта на передвижение приведен на рисунке 17.

Рисунок 18 – Количество ТС в одной семье

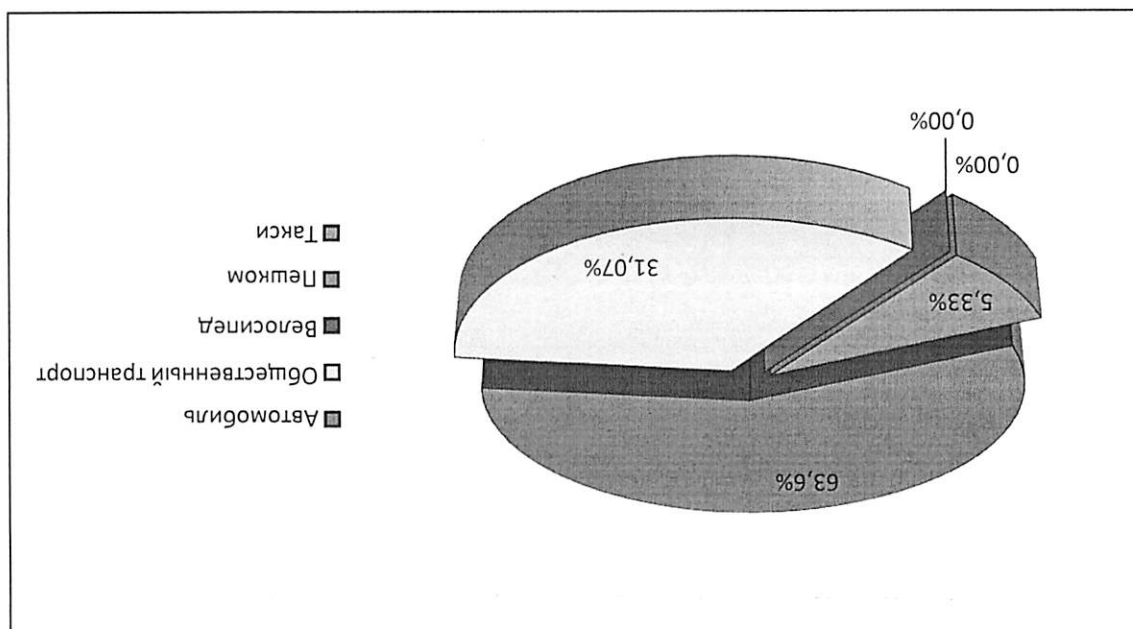


находящихся в пользовании в одной семье.

На рисунке 18 представлен опрос населения по количеству автомобилей,

МРСтавропольский Самарской области

Рисунок 17 - Используемый населением способ передвижения по территории



Около 55 % семей (домохозяйств) муниципального образования имеют в пользовании хотя бы один личный автомобиль. Примерно 36 % домохозяйств не имеют личного автомобиля. Около 9 % домохозяйств владеют двумя автомобилями.

Таким образом, согласно опросу населения, и данным службы государственной статистики РОССТАТ уровень автомобилизации МР Ставропольский достигает значения в 298,6 авто на 1000 жителей района.

Согласно проведенным обследованиям, разделение транспортного потока по видам транспорта на территории представлено на рисунке 19.

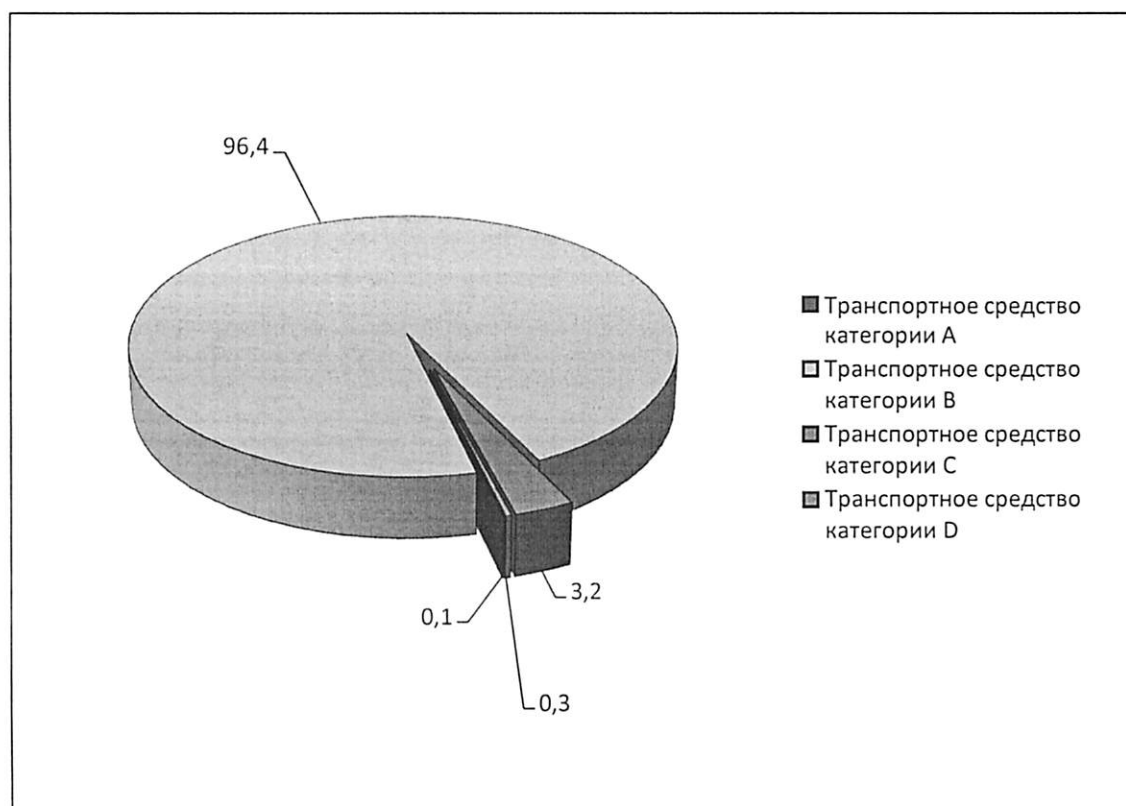


Рисунок 19 - Разделение транспортных средств в общем потоке по видам

Примечание к рисунку 19:

Категория А – механические транспортные средства, имеющие не более трех колес (мотоциклы с коляской или без коляски, включая мотороллеры и трехколесные мотоциклы)

Категория В – пассажирские и грузовые ТС малой грузоподъемности (автомобили, включая грузо-пассажирские автофургоны, с количеством мест для сидения не более девяти, включая место водителя, и легкие автофургоны, допустимая максимальная масса которых не превышает 3,5 т).

Категория С – грузовые дорожные транспортные средства (грузовые автомобили, допустимая максимальная масса которых превышает 3,5 т.

Категория D – городские автобусы, автобусы дальнего следования и троллейбусы.

Раздел 4.2 Оценка организации парковочного пространства

Согласно ст. 12 ФЗ от 29.12.2017 N 443-ФЗ (ред. от 15.04.2019) "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" решения о создании парковок общего пользования на территориях общего пользования в границах элемента планировочной структуры, застроенного многоквартирными домами, принимаются органами местного самоуправления в соответствии с утвержденной документацией по планировке территории, а также с учетом мнения собственников помещений в данных многоквартирных домах, расположенных на земельных участках, прилегающих к таким территориям общего пользования.

В пределах рассматриваемой территории предусмотрены два типа жилой застройки — индивидуальная и многоквартирная. Жители, проживающие в индивидуальной застройке, хранят личный автотранспорт непосредственно на собственных участках. Для жителей многоквартирной застройки хранение личного автотранспорта предусмотрено в гаражах и на стоянках открытого типа.

Ведение реестра парковок общего пользования осуществляется уполномоченным органом субъекта Российской Федерации.

Согласно запросам в администрации сельских поселений реестр парковочного пространства, либо его ведение осуществляется только на территории с. Александровка, с. Подстепки, с. п. Приморский. У администраций других поселений данных о реестре не имеется.

Согласно реестру парковочного пространства в с. Александровка и с. Подстепки нет парковочного пространства.

Парковочное пространство в с. п. Приморский согласно реестру представлено в таблице 20.

Таблица 20 – Реестр парковочного пространства с. п. Приморский

№ п/п	Наименование	Кол-во парковочных мест	Кол-во парковочных мест для инвалидов	Адрес (км+м)	Месторасположение		
					Улица	Справа	Слева
1	Парковочная площадка	10	1	1+110	ул. Западная		х
2	Парковочная площадка	6	1	1+280	ул. Западная		х
3	Парковочная площадка	6	1	0+750	ул. Советская	х	
4	Парковочная площадка	6	1	1+840	ул. Советская	х	
5	Парковочная площадка	20	1	1+965	ул. Советская	х	
6	Парковочная площадка	17	1	0+035	ул. Школьная	х	
Итого		65	6				

На остальных территориях хранение автотранспорта на территории осуществляется в пределах участков объектов прилегающих, на придомовых участках жителей и на внутридворовой территории домов.

Население, перемещающееся на работу на личном транспорте, зачастую оставляет его на уличной парковке вблизи места прилегания труда.

Основными недостатками развития парковочного пространства являются:

- низкий уровень культуры поведения части водителей, незнание правил дорожного движения.
- недостаток территории для строительства/реконструкции парковочного пространства.

Раздел 4.3 Данные об эксплуатационном состоянии технических средств организации дорожного движения (далее - ТСОДД)

Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) – это устройства или сооружения, для ориентирования на дороге.

Технические средства организации дорожного движения (ТСОДД) выполняют следующие функции:

- информируют участников ДД о рекомендуемых или обязательных режимах движения;
- обеспечивают наиболее благоприятные траектории движения транспортных средств и пешеходов для предотвращения опасных ситуаций, связанных с выездом транспортных средств за пределы проезжей части;
- информируют участников движения о месте нахождения объектов тяготения транспортных потоков.

Все ТСОДД по степени воздействия на участников движения можно разделить на две группы (категории):

- непосредственно взаимодействующие с участниками ДД с целью формирования требуемых параметров транспортных и пешеходных потоков (исполнительные);
- обеспечивающие работу исполнительных ТСОДД (вспомогательные). Качественное изготовление дорожных знаков, правильная их расстановка в необходимом объеме, и информативность оказывают значительное влияние на снижение количества ДТП и в целом повышают комфортабельность движения.

Основная часть автомобильных дорог общего пользования оснащена ТСОДД, отвечающими требованиям нормативных документов Российской Федерации.

Дорожные знаки удовлетворяют требования ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

Дорожные знаки не загрязнены, без существенных повреждений (поврежденные ТСОД заменяются на новые).

Знаки, расположенные на территории МР Ставропольский с значения удельный коэффициент силы света ($\text{кЛ} \cdot \text{лк}^{-1} \cdot \text{м}^{-2}$). Яркость элементов черного цвета не превышает $4 \text{ кЛ} \cdot \text{м}^{-2}$.

Однако наблюдается нарушение п. 4.1.5 и п. 4.1.6 ГОСТ Р 50597-93. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Часть средств организации дорожного движения не установлены на территории МР Ставропольский, однако данные средства организации устанавливаются в рамках выполнения работ по проектам организации дорожного движения.

На территории МР в темное время суток наблюдается ухудшение различимости дорожной разметки, а также во время плохих погодных условий (за исключением снега). Это означает необходимость обновления дорожной разметки. Также на некоторых участках с ненормативным покрытием (разрушение дорожного полотна) наблюдается износ разметки более 50%, а в некоторых случаях и полное ее отсутствие.

Светофорные объекты находятся в удовлетворительном состоянии – расцениваются не имеют трещин, загрязнений, однако наблюдаются следы коррозии на корпусах СО.

Бортовые камни и отражатели находятся в удовлетворительном состоянии по окончании зимнего периода подвергаются окраске, однако согласно ПОД на территориях населенных пунктов необходима дополнительная установка отражений.

Также в рамках реализации комплексной схемы организации дорожного движения необходимо актуализация, а в некоторых случаях разработка новых проектов организации дорожного движения (ПОД).

Раздел 4.4 Оценка и анализ параметров, характеризующих дорожное движение, параметров эффективности организации дорожного движения

Раздел 4.4.1 Анализ параметров дорожного движения

Правительством Российской Федерации определены основные параметры дорожного движения, к которым отнесены:

- интенсивность дорожного движения.
- состав транспортных средств.
- средняя скорость движения транспортных средств.
- плотность движения транспортных средств.
- пропускная способность автомобильных дорог.
- средняя задержка транспортных средств в движении.
- временной индекс.
- уровень обслуживания дорожного движения.
- показатель перегруженности дорог.

Для анализа дорожной сети муниципального района Ставропольский были выбраны 10 участков для проведения обследований. Участки для рассмотрения параметров дорожного движения представлены в таблице 10.

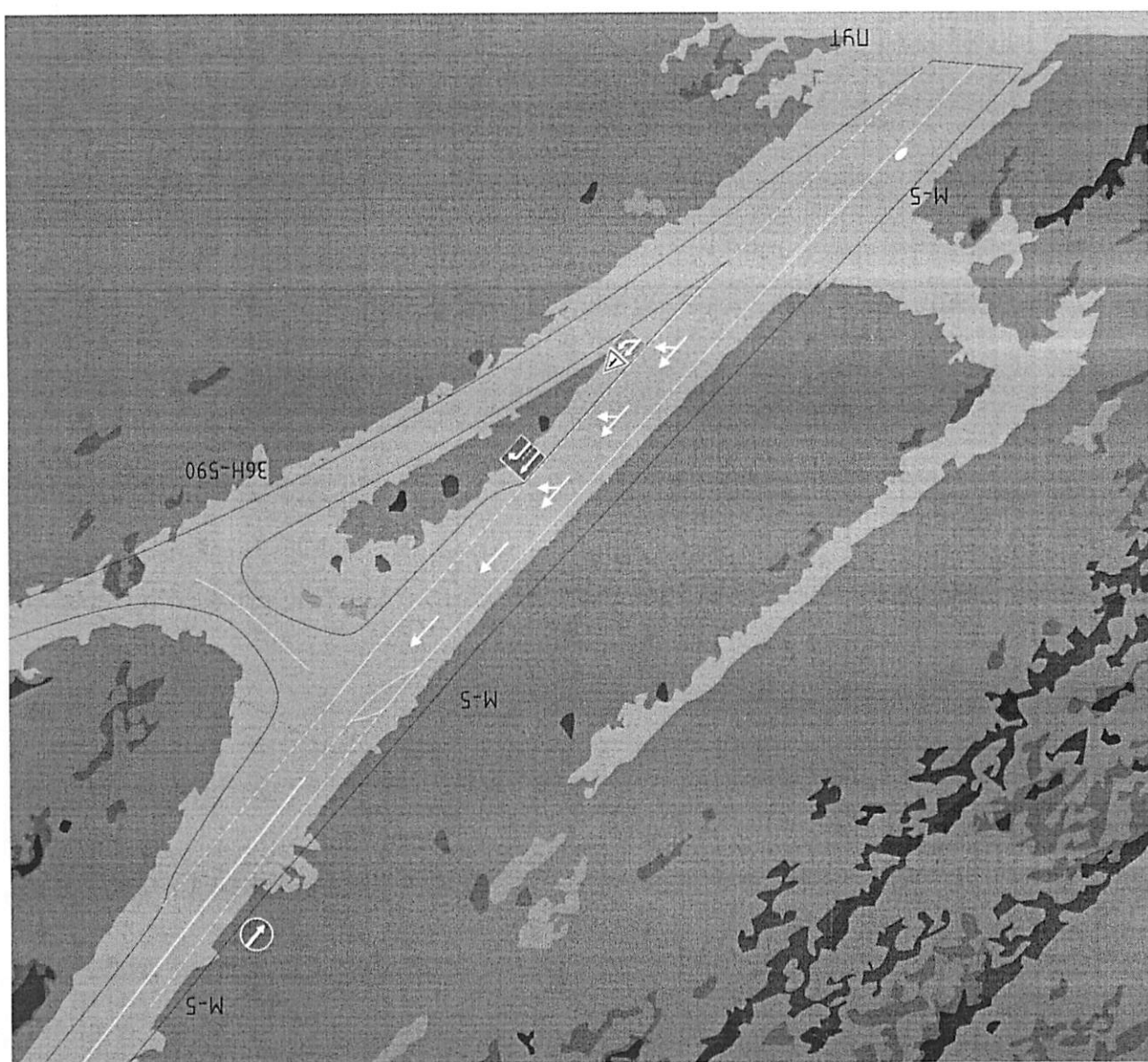
Таблица 10 – Точки рассмотрения параметров ДД

№ п\п	Наименование участка	Координаты участка
1	М-5 Урал, 957-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	53.339429 49.443380
2	село Сосновый Солонец, Ставропольский район, Самарская область, Россия	53.299671, 49.516587

Продолжение таблицы 10

3	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения «Александровка - Сосновый Солонец - Березовый Солонец – Ермаково» 36Н-580	53.339785, 49.484207
4	Улица Изумрудная, село Подстёпки, Ставропольский район, Самарская область, Россия	53.522523, 49.161398
5	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения с. Выселки	53.653963, 49.289871
6	с. Русская Борковка	53.576474, 49.315258
7	Улица Строителей, село Тимофеевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	53.578200, 49.402709
8	Улица Правленческая, село Васильевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	53.555846, 49.533965
9	М-5 Урал, 980-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	53.513822, 49.612319

Рисунок 20 Схема учета транспорта I



транспорта

На рисунках 20 – 20.9 представлены ситуационные карты схемы пункта учета

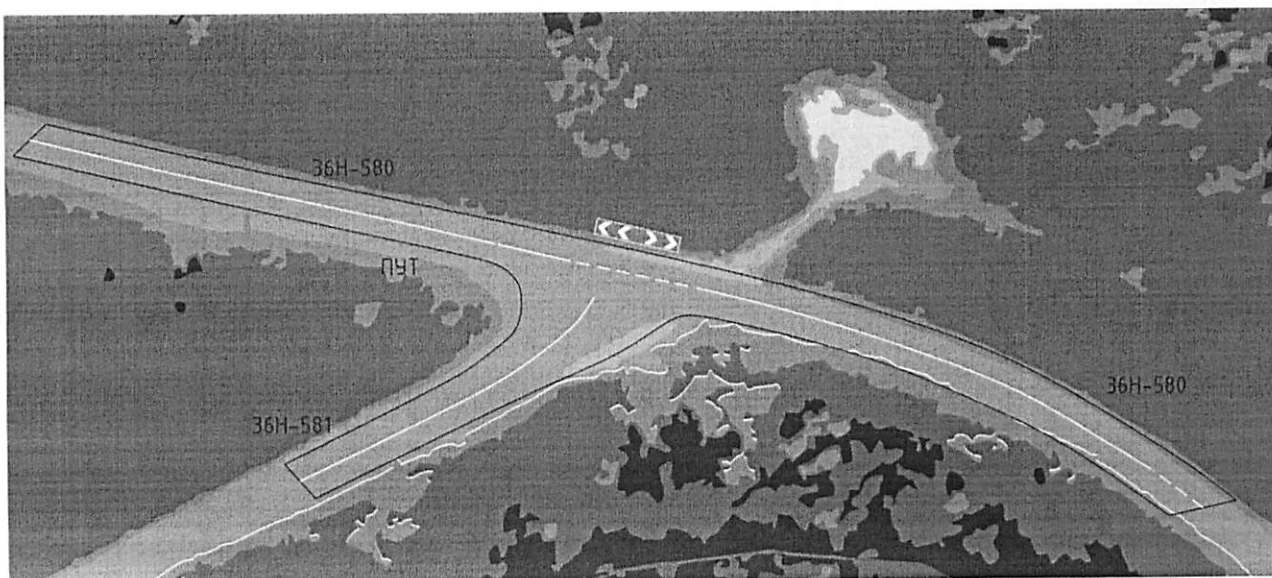


Рисунок 20.1 Схема учета транспорта 2



Рисунок 20.2 Схема учета транспорта 3

Рисунок 20.4 Схема учета транспорта 5



Рисунок 20.3 Схема учета транспорта 4

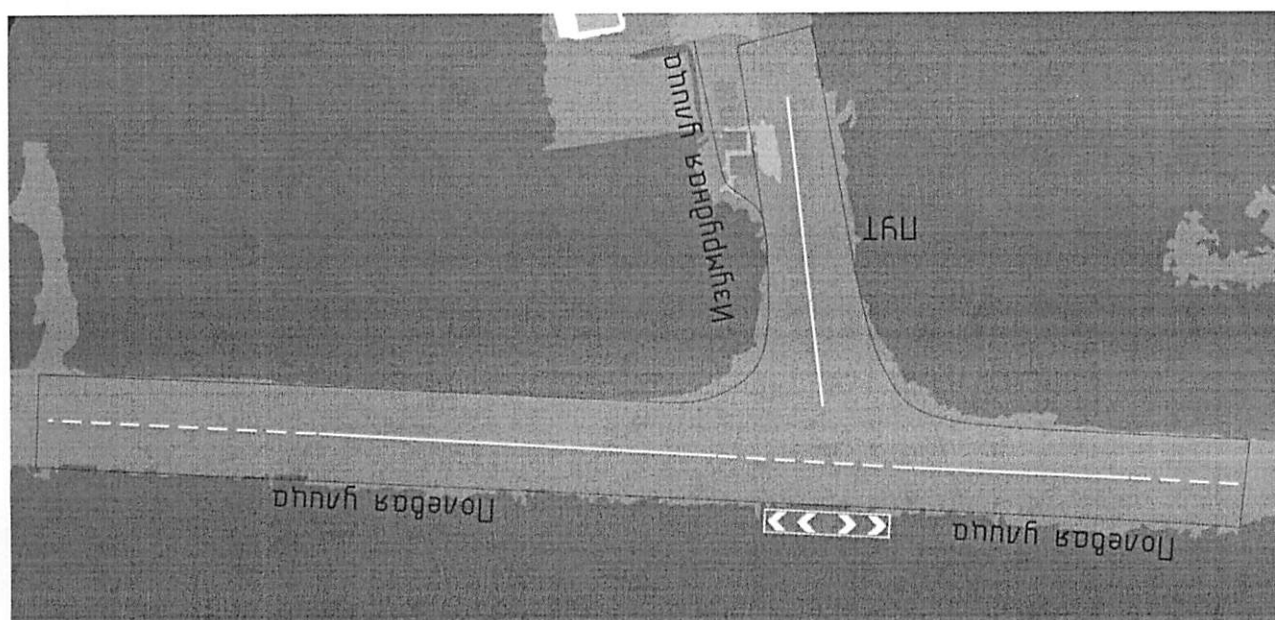




Рисунок 20.5 Схема учета транспорта 6



Рисунок 20.6 Схема учета транспорта 7

Рисунок 20.8 Схема учета транспорта 9

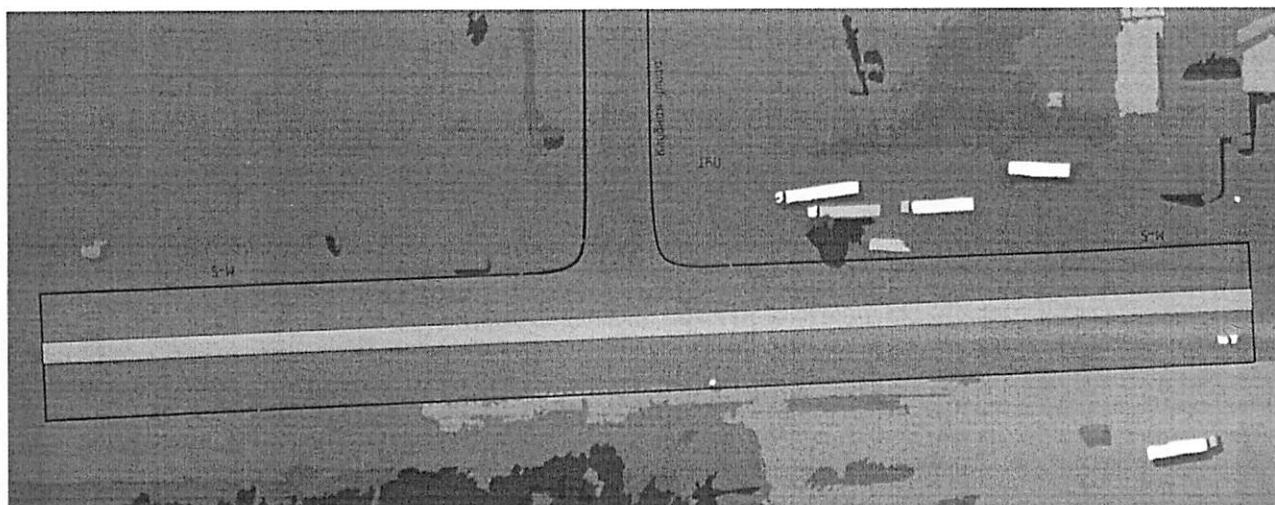


Рисунок 20.7 Схема учета транспорта 8



Раздел 4.4.2 Интенсивность дорожного движения

Интенсивность дорожного движения – определяется количеством транспортных средств и (или) пешеходов, проходящих за единицу времени в одном направлении на определенном участке дороги, с приведением к легковому автомобилю.

Интенсивность движения определяется по формуле:

$$N = \frac{\sum_{i=1}^{15} N_i k_i}{t_n} \quad (1)$$

где:

N_i – количество транспортных средств i -й расчетной категории, прошедших через сечение участка дороги в одном направлении за время наблюдения; k_i – коэффициент приведения транспортного средства i -й расчетной категории к легковому автомобилю. t_n – продолжительность наблюдения за участком дороги, час.

В таблице 11 представлены данные по интенсивности движения на выбранных участках УДС.

Таблица 11 – Интенсивность движения

№	Наименование участка	Время наблюдения, час	Приведенная к легковому ТС интенсивность движения, авт/ч
1	М-5 Урал, 957-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1	873
2	село Сосновый Солонец, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1	324
3	Автомобильная дорога общего пользования регионального или муниципального значения «Александровка - Сосновый Солонец - Березовый Солонец – Ермаково» 36Н-580	1	270
4	Улица Изумрудная, село Подстёпки, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1	260
5	Автомобильная дорога общего пользования регионального или муниципального значения с. Выселки	1	195
6	с. Русская Борковка	1	211

Продолжение таблицы 11

7	Улица Строителей, село Тимофеевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1	792
8	Улица Правленческая, село Васильевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1	201
9	М-5 Урал, 980-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1	525

Раздел 4.4.3 Средняя скорость дорожного движения

Для расчетов средней скорости движения принимаем максимальное значение интенсивности (количества) автомобилей в час на точках рассмотрения.

Скорость транспортного потока определяем по формуле (2):

$$V_{п} = \theta * V_0 - \alpha * K_{\alpha} * N_{ч} \quad (2)$$

где:

где: $V_{п}$ – средняя скорость движения потока автомобилей, км/ч; θ – коэффициент, учитывающий влияние геометрических элементов, состава потока, средств организации дорожного движения. V_0 – скорость принимается равной расчетной для данной категории дорог с учетом состояния проезжей части, км/ч.; K_{α} – коэффициент, учитывающий влияние дорожных условий на значение α ; $N_{ч}$ – интенсивность движения по рассматриваемому направлению, авт/ч.

Коэффициент, учитывающий влияние геометрических элементов, состава потока, средств организации дорожного движения определяется по формуле (3):

$$\theta = T_1 * T_2 \quad (3)$$

где:

T_1 – коэффициент, учитывающий влияние состава ТП; T_2 – коэффициент, учитывающий влияние дорожных условий и средств организации движения.

Для вычисления скорости, равной расчетной для данной категории автомобильных дорог с учетом состояния полотна, используется формула (4):

$$V_0 = V_p * K_{pc} \quad (4)$$

где:

K_{pc} – коэффициент расчетной скорости с учетом состояния проезжей части.

Таблица 12 – Средняя скорость дорожного движения

№п/п	Наименование участка	Разрешенная скорость, км/ч	Интенсивность, авт/ч	Средняя скорость, км/ч	Крс	V0
1	М-5 Урал, 957-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	90	873	65,1006	0,94	84,6
2	село Сосновый Солонец, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	324	30,1128	0,64	38,4
3	А/дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения «Александровка - Сосновый Солонец - Березовый Солонец – Ермаково» 36Н-580	90	270	62,919	0,85	76,5
4	Улица Изумрудная, село Подстёпки, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	260	42,342	0,87	52,2
5	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения с. Выселки	70	195	43,104	0,75	52,5

Продолжение таблицы 12

6	с. Русская Борковка	90	211	65,6742	0,88	79,2
7	Улица Строителей, село Тимофеевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	90	792	65,7324	0,94	84,6
8	Улица Правленческая, село Васильевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	201	41,2722	0,84	50,4
9	М-5 Урал, 980-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	90	525	67,815	0,94	84,6

Раздел 4.4.4 Средняя задержка транспортных средств в движении

Средняя задержка транспортных средств в движении на участке дороги характеризует потерю времени участниками дорожного движения и рассчитывается по формуле:

$$T = \frac{T - T_0}{l} \quad (5)$$

где:

T – Среднее время движения транспортных средств по участку в реальных условиях, мин; T_0 – Среднее время движения транспортных средств по участку в нормальных условиях, мин; l – Длина участка, м.

Данные по Средней задержке ТС представлены в таблице 13

Таблица 13 – Средняя задержка ТС в движении

№п/п	Наименование участка	Разрешенная скорость, км/ч	Средняя скорость, км/ч	Средняя задержка, мин/км	Длина участка, км	Время движения реальное, мин	Время движения свободное, мин
1	М-5 Урал, 957-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	90	65,1006	0,254983825	1	0,921650492	0,666666667
2	село Сосновыи Солонец, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	30,1128	0,992508169	1	1,992508169	1
3	А/дорога общего пользования 36Н-580	90	62,919	0,286940352	1	0,953607019	0,666666667
4	Улица Изумрудная, село Подстёпки, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	42,342	0,417032733	1	1,417032733	1
5	Автомобильная дорога общего пользования с. Выселки	70	43,104	0,534839325	1	1,391982183	0,857142857

Продолжение таблицы 13

6	с. Русская Борковка	90	65,6742	0,246934108	1	0,913600775	0,666666667
7	Улица Строителей, село Тимофеевка, Ставропольский район, Самарская область,Россия	90	65,7324	0,246125199	1	0,912791865	0,666666667
8	Улица Правленческая, село Васильевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	41,2722	0,453763066	1	1,453763066	1
9	М-5 Урал, 980-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	90	67,815	0,218093342	1	0,884760009	0,666666667

Раздел 4.4.5 Временной индекс

Временной индекс – это отношение времени, на прохождение участка в условиях часа пик к времени в пути в условиях свободного потока.

$$TTI = \frac{T_{PP}}{T_{FF}} \quad (6)$$

где:

T_{PP} – время, затрачиваемое на прохождение участка в условиях пикового периода, минут. T_{FF} – время, затрачиваемое на прохождение участка в условиях свободного периода, минут.

Данные по временному индексу представлены в таблице 14.

Таблица 14 – Индекс ТТИ

№п/п	Наименование участка	Время движения реальное, мин	Время движения свободное, мин	ТТИ
1	М-5 Урал, 957-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	0,921650492	0,666666667	1,382475738
2	село Сосновый Солонец, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1,992508169	1	1,992508169
3	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения «Александровка - Сосновый Солонец - Березовый Солонец – Ермаково» 36Н-580	0,953607019	0,666666667	1,430410528
4	Улица Изумрудная, село Подстёпки, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1,417032733	1	1,417032733
5	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения с. Выселки	1,391982183	0,857142857	1,623979213

Продолжение таблицы 14

6	с. Русская Борковка	0,913600775	0,666666667	1,370401162
7	Улица Строителей, село Тимофеевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	0,912791865	0,666666667	1,369187798
8	Улица Правленческая, село Васильевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1,453763066	1	1,453763066
9	М-5 Урал, 980-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	0,884760009	0,666666667	1,327140013

Оценка качества обслуживания по критерию временного индекса производится по таблице ниже.

Таблица 15 – Оценка по критерию ТТИ

Уровень обслуживания	ТТИ	Условия движения
A	<1.2	Свободные
B	1.2-1.3	В пиковые периоды не наблюдается ухудшение условий движения
C	1.3-1,5	В пиковые периоды незначительное ухудшение условий движения
D	1.5-2	В пиковые периоды наблюдается ухудшение условий движения
E	>2	В пиковые периоды сегмент функционирует ненадежно. Заторы.

Раздел 4.4.6 Коэффициент безопасности

Коэффициент безопасности характеризует постоянство в поведении водителя при проезде смежных участков трассы. В рамках данной работы расчёт коэффициента безопасности производится на участках УДС с асфальтобетонным покрытием.

Оценка показателя опасности участков дорог методом коэффициента безопасности производится по таблице, приведённой ниже.

Таблица 16 – Коэффициент безопасности

Неопасный	Мало опасный	Опасный	Очень опасный
более 0,8	0,6-0,8	0,4-0,6	<0,4

Данные по коэффициентам безопасности приведены в таблице 17.

Таблица 17 – Коэффициент безопасности

№п/п	Наименование участка	Максимальная скорость, км/ч	Начальная скорость, км/ч	Коэффициент безопасности
1	М-5 Урал, 957-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	90	95,1006	0,946366269
2	село Сосновый Солонец, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	60,1128	0,998123528
3	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения «Александровка - Сосновый Солонец - Березовый Солонец – Ермаково» 36Н-580	90	92,919	0,968585542
4	Улица Изумрудная, село Подстёпки, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	72,342	0,829393713

Продолжение таблицы 17

5	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения с. Выселки	70	73,104	0,957539943
6	с. Русская Борковка	90	95,6742	0,940692475
7	Улица Строителей, село Тимофеевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	90	95,7324	0,940120586
8	Улица Правленческая, село Васильевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	60	71,2722	0,841842963
9	М-5 Урал, 980-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	90	97,815	0,920104278

Раздел 4.4.7 Уровень удобства

Для оценки уровня удобства движения определяется пропускная способность и коэффициент загрузки дороги, по значению которого определяется уровень удобства. Коэффициент загрузки определяется отношением (7):

$$Z = \frac{N_{гф}}{P_{iф}} \quad (7)$$

где:

$N_{гф}$ - фактическая интенсивность движения в рассматриваемый момент, авт/ч.;

$P_{iф}$ - пропускная способность, соответствующего участка дороги (улицы).

Расчет коэффициентов загрузки и уровней удобства движения представлен в таблице 19.

Уровень удобства определяется по ОДМ 218.2.020-2012. Выбор уровня удобства производится по таблице 18.

Таблица 18 - Сводная таблица уровней удобства автомобильных дорог

Уровень обслуживания движения	Z	Характеристика потока автомобилей	Состояние потока	Эмоциональная нагрузка водителя	Удобство работы водителя	Экономическая эффективность работы дороги
A	<0,2	Автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует	Свободное движение одиночных автомобилей с большой скоростью	Низкая	Удобно	Неэффективная
B	0,2-0,45	Автомобили движутся группами, совершается много обгонов	Движение автомобилей малыми группами (2-5 шт.). Обгоны возможны	Нормальная	Мало удобно	Мало эффективная
C	0,45-0,7	В потоке существуют большие интервалы между автомобилями, обгоны запрещены	Движение автомобилей группами Обгоны затруднены	Высокая	Неудобно	Эффективная
D	0,7-0,9	Сплошной поток автомобилей, движущихся с малыми скоростями	Движение автомобилей с малой скоростью. Обгоны невозможны	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная
E	0,9-1,0	Поток движется с остановками, возникают заторы	Плотное	Очень высокая	Очень неудобно	Неэффективная
F	>1,0	Полная остановка движения, заторы	Сверх плотное	Крайне высокая	Крайне неудобно	Неэффективна

Таблица 19 - Расчет коэффициентов загрузки и уровень удобства движения на УДС.

№п/п	Наименование участка	Максимальная пропускная способность, авт/ч	Реальная пропускная способность, авт/ч	Коэффициент удобства	Уровень
1	М-5 Урал, 957-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1800	1692	0,515957447	С
2	село Сосновый Солонец, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1800	1152	0,28125	В
3	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения «Александровка - Сосновый Солонец - Березовый Солонец – Ермаково» 36Н-580	1800	1530	0,176470588	А
4	Улица Изумрудная, село Подстёпки, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1800	1566	0,166028097	А
5	Автомобильная дорога общего пользования регионального или межмуниципального значения с. Выселки	1800	1350	0,144444444	А
6	с. Русская Борковка	1800	1584	0,133207071	А

Продолжение таблицы 19

7	Улица Строителей, село Тимофеевка, Ставропольский район, Самарская область,Россия	2200	2068	0,382978723	В
8	Улица Правленческая, село Васильевка, Ставропольский район, Самарская область, Россия	1800	1512	0,132936508	А
9	М-5 Урал, 980-й километр, Ставропольский район, Самарская область, Россия	2200	2068	0,253868472	В

**Раздел 5 Оценка и анализ параметров движения общественных
транспортных средств, пешеходного и велосипедного движения**
Раздел 5.1
Оценка и анализ параметров движения маршрутных транспортных средств

Пассажирский транспорт является важнейшим элементом сферы обслуживания населения, без которого невозможно нормальное функционирование общества. Он призван удовлетворять потребности населения в передвижениях, вызванные производственными, бытовыми, культурными целями.

Массовые перевозки пассажиров общественным транспортом, их быстрота, безопасность и экономичность имеют решающее значение для удобства населения.

Эффективность этих перевозок, с одной стороны, зависит от качества их организации транспортными предприятиями, а с другой – от общего уровня организации дорожного движения, так как маршрутный пассажирский транспорт, на территории МО, не имеет изолированных путей сообщения.

Перевозки по территории муниципального района осуществляются общественным транспортом и личными автомобилями.

В настоящее время регулярные перевозки осуществляются по нерегулируемым тарифам. Остановки на маршрутах осуществляются на остановочных пунктах, а также в других разрешенных ПДД местах.

Максимальная интенсивность наблюдается в утренний и вечерний час пик, в остальное время сеть не загружена. Маршрутная распространяется по всей территории, однако следует учесть:

- не все территории жилых районов охвачены зоной пешеходной доступности (500 – 800 м.) до остановочных пунктов сети маршрутов общественного транспорта.
- Высока степень износа транспортных средств, обслуживающих население;
- Наблюдается неполная обеспеченность остановочных пунктов, а также маршрутных ТС системами наблюдения.

Раздел 5.2 Оценка и анализ параметров пригородного железнодорожного пассажирского транспорта

С востока на запад через район проходит федеральная железная дорога «Смышляевка - Жигулевское Море - Сызрань». Протяженность в границах района составляет – 75,3 км.

С юга на север через м.р.Ставропольский от железной дороги «Смышляевка - Жигулевское Море - Сызрань» проходит федеральная железная дорога «Тольятти - Жигулевское Море». Протяженность в границах района составляет – 28,7 км.

На территории района расположены остановочные пункты, и несколько путепроводов через автомобильные дороги.

Раздел 5.3 Оценка и анализ параметров воздушного пассажирского транспорта

На момент разработки комплексной схемы организации дорожного движения согласно реестру организаций авиаперевозок, пассажирские и грузовые перевозки на территории муниципального района Ставропольский, воздушным транспортом не осуществляется. Ближайших аэропорт расположен в 60 км. От административного центра г.о. Тольятти.

Раздел 5.4 Оценка и анализ параметров водного пассажирского транспорта

Протяженность основного судового хода в границах муниципального района Ставропольский – 38 км.

На территории района на левом берегу р. Волги расположен речной порт – Тольятти.

По р. Волге осуществляются транзитные грузовые и пассажирские перевозки, а также местные перевозки между портами Тольятти, Самара, Сызрань и приписанными к ним пристанями и остановочными пунктами.

Раздел 5.5 Оценка и анализ параметров велосипедного движения

Важной составляющей развития современной территории муниципальных образований, а в частности улично-дорожной сети муниципальных образований, является интеграция в неё велосипедной инфраструктуры.

В свою очередь к велосипедной инфраструктуре относятся:

- велосипедные дорожки и полосы;
- знаки организации велосипедного движения и парковки для велосипедов.

Транспортная инфраструктура, представленная велосипедными дорожками, знаками организации велодвижения, велосипедным транспортом, на УДС в муниципальном образовании муниципальный район Ставропольский отсутствует. На момент разработки КСОДД использование велосипедного транспорта в качестве источника передвижения по территории поселений только набирает популярность.

На сегодня нет широкодоступных методов исследования велосипедной инфраструктуры, однако есть программные комплексы, которые проводят анализ велосипедной активности населения.

По результатам использования программных комплексов, показывающего передвижения велосипедов была составлена карта-схема велоактивности населения.



Рисунок 8 - Статистика велоактивности

Согласно рисунку 8 часто велосипедный транспорт используют на территории центральных улиц г. Тольятти, г. Жигулевск (не входящих в состав района), а также на территории с. Подстепки, с. Ягодное, с. Васильевка, и с. Александровка, а также по дорогам общего пользования межмуниципального значения.

В основном, велосипедный транспорт используется в оздоровительных целях, и реже в качестве основного источника передвижения.

Велосипедное движение по всему МО осуществляется в неорганизованном порядке.

Для развития велосипедного движения муниципального образования, предлагается перепроектирование УДС при строительстве, ремонте дорог, под возможность размещения однополосного одностороннего велосипедного маршрута, в местах массового использования населением велосипедного транспорта.

Мероприятия по развитию велотранспортной инфраструктуры приведены в третьем этапе КСОДД.

Раздел 5.6 Оценка и анализ параметров пешеходного движения

Рациональная организация движения пешеходов является фактором повышения пропускной способности улиц и дорог и обеспечения более дисциплинированного поведения людей в дорожном движении.

Можно выделить следующие задачи организации движения пешеходов:

- обеспечение самостоятельных путей для передвижения людей вдоль улиц и дорог;
- оборудование пешеходных переходов;
- создание пешеходных (бестранспортных) зон;
- выделение жилых зон;
- комплексная организация движения на специфических постоянных пешеходных маршрутах.

Населенные пункты района оборудованы тротуарами пешеходными дорожками не в полном объеме.

Пешеходное движение является предпочтительным видом корреспонденций, поскольку предъявляет наименьшие требования к транспортной инфраструктуре, не порождает негативных последствий, связанных с загрязнением среды, а также

способствует повышению здоровья населения.

Однако для удобного и безопасного перемещения граждан следует обеспечить улично-дорожную сеть необходимыми пешеходными связями с использованием соответствующих технических средств организации дорожного движения. В оборудованных местах тип покрытия тротуаров – преимущественно асфальтобетон. Покрытие обособленных дорожек по УДС – тротуарная плитка.

По результатам обследований пешеходная сеть пешеходных дорожек и тротуаров имеет высокий резерв пропускной способности. Основные зоны пешеходной активности приведены на рисунке 9.



Рисунок 9 – Карта-схема пешеходной активности

Перечень мероприятий по развитию УДС, предназначенной для пешеходного движения, приведен в 3 этапе КСОДД.

Раздел 6 Оценка и анализ уровня негативного воздействия транспортных средств на окружающую среду, безопасность и здоровье населения

Экологическая безопасность - состояние защищенности окружающей среды от воздействия дороги на этапах строительства, реконструкции, эксплуатации, содержания и ремонта, когда параметры воздействия дороги на среду не выходят за пределы фоновых значений или не превышают санитарно-гигиенических (экологических) нормативов.

В этом случае функционирование природных экосистем на придорожных территориях без каких-либо изменений обеспечивается неопределенно долгое время.

Экологически безопасное состояние автомобильной дороги и придорожной территории оценивается с помощью экологически значимых показателей и измерителей воздействия дороги на окружающую среду.

Оценка уровня экологической безопасности (опасности) произведена для автомобильных дорог, составляющих магистральную опорную сеть.

Экологическая нагрузка на окружающую среду от автомобильного транспорта оценивалась на основе расчета концентрации оксида углерода и оксида азота в воздухе при заданной интенсивности движения.

Расчеты показали, что превышений ГН 2.1.6.1338-03 «Предельно допустимые концентрации (ПДК) загрязняющих веществ в атмосферном воздухе населенных мест» не обнаружено.

Для определения превышений ПДК производятся вычисления - определяется средняя скорость движения по УДС МО на основе данных из расчета параметров движения.



Рисунок 10 – Коэффициент m

Далее рассчитывается эмиссия загрязняющих веществ по формуле (9):

$$q = 2.06 \cdot 10^{-4} \cdot m \cdot \{G_k \cdot N_k \cdot K_k\} + \{G_d \cdot N_d \cdot K_d\} \quad (9)$$

где: q - Мощность эмиссии вида загрязнений от потокадвигающегося по улично-дорожной сети; m - Коэффициент определенный по рисунку; G_k - Средний опытный расход топлива для карбюраторных автомобилей; K_k - Коэффициент, принимаемый для данного компонента загрязнения; N_k - Интенсивность движения карбюраторных автомобилей; G_d - Средний опытный расход топлива дизельных автомобилей; K_d - Коэффициент, принимаемый для данного компонента загрязнения; N_d - Интенсивность движения дизельных автомобилей; $2.06 \cdot 10^{-4}$ - Коэффициент перехода к принятым единицам измерения.

Расход топлива дизельного топлива – 0,16 л/км и бензиновым – 0,11 л/км.
Коэффициенты K_d и K_k установленные для выбросов CO и NO:

K_d - 0,14 для выбросов CO и 0,015 для выбросов NO, K_k – 0,6 для выбросов CO и 0,06 для выбросов NO. Скорость господствующего ветра согласно розе ветров – 18 км/ч (3,33 м/с). Угол падения ветра на дорожное полотно принимается равным 30 градусов.

По результатам расчетов определено среднегодовое количество выбросов, представленное в таблице 20.

Таблица 20 – Количество загрязняющих веществ

Показатели	Ед. измерения	
Газообразные и жидкие вещества	тыс. тонн	8.985
Диоксид серы	тыс. тонн	0.108
Оксид углерода	тыс. тонн	3.389
Оксиды азота (в пересчёте на NO ₂)	тыс. тонн	1.205
Углеводороды (без ЛОС)	тыс. тонн	4.034
Летучие органические соединения (ЛОС)	тонн	200.674
Прочие газообразные и жидкие вещества	тыс. тонн	0.05

Ситуационная карта-схема с повышенным уровнем загрязняющих веществ в окружающем воздух по жалобам в Greenpeace, на территории муниципального образования представлена на рисунке 11.



Рисунок 11 – Карта-схема территорий с повышенным уровнем загрязняющих веществ в атмосферном воздухе

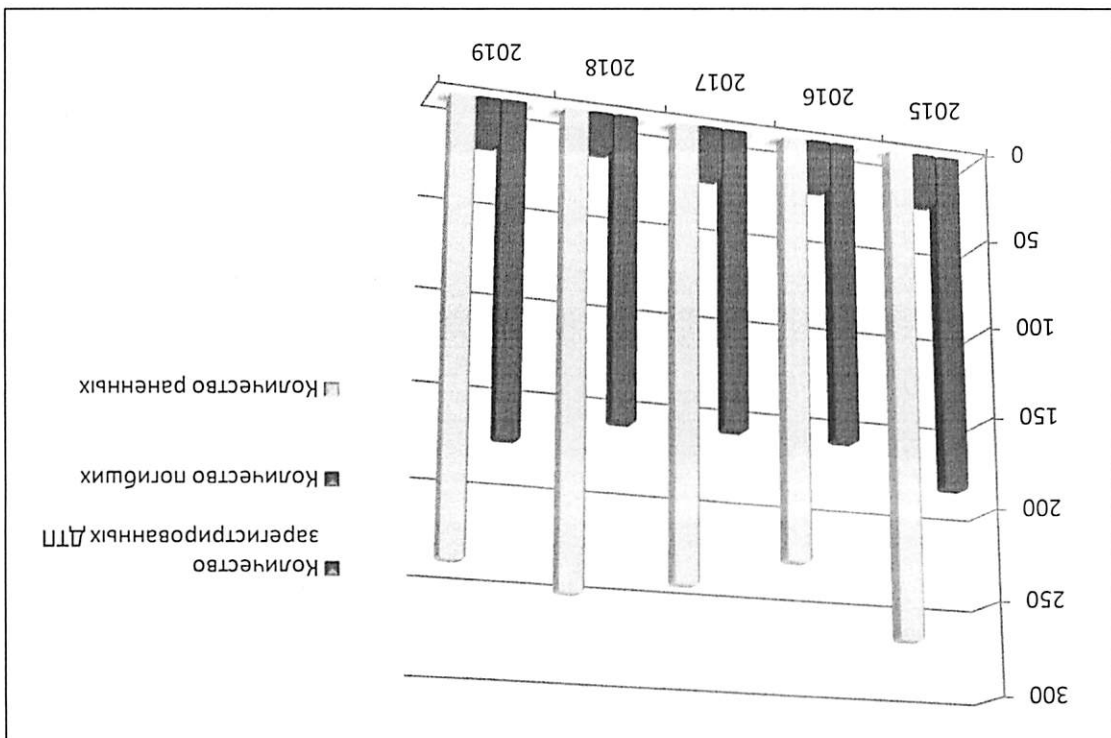
Раздел 7. Оценка и анализ состояния безопасности дорожного движения, результаты исследования причин и условий возникновения ДТП

По данным ОМВД РФ по Ставропольскому району за период 2015 – 2019 год на территории МР Ставропольский зарегистрировано 874 дорожно- транспортных происшествий, в которых погибло 134 человек и 1259 получили ранения различной степени тяжести.

В таблице 21 и на рисунке 12 представлена общая статистика по ДТП за период 2015 – 2019 год.

Разделение ДТП по видам происшествий, за период в 2015 – 2019 гг., представлено на рисунке 13.

Рисунок 12 - Динамика ДТП за 2015 – 2020 гг.



- плохие погодные условия.
 - несоблюдение правил дорожного движения.
 - плохое состояние УДС.
- автомобильных дорогах муниципального образования являются:
- Основными причинами дорожно-транспортных происшествий на аварийными часами стал период с 6 до 10 часов и с 17 до 20 часов.
- Наиболее частыми видами ДТП являются «Столкновение» и «Наезд на пешехода». Самыми аварийными днями стали среда и пятница. Самыми

Год	Количество зарегистрированных ДТП	Количество погибших	Количество раненых
2015	189	29	272
2016	168	28	234
2017	167	29	250
2018	168	22	258
2019	182	26	245

Таблица 21 - Общая статистика ДТП.

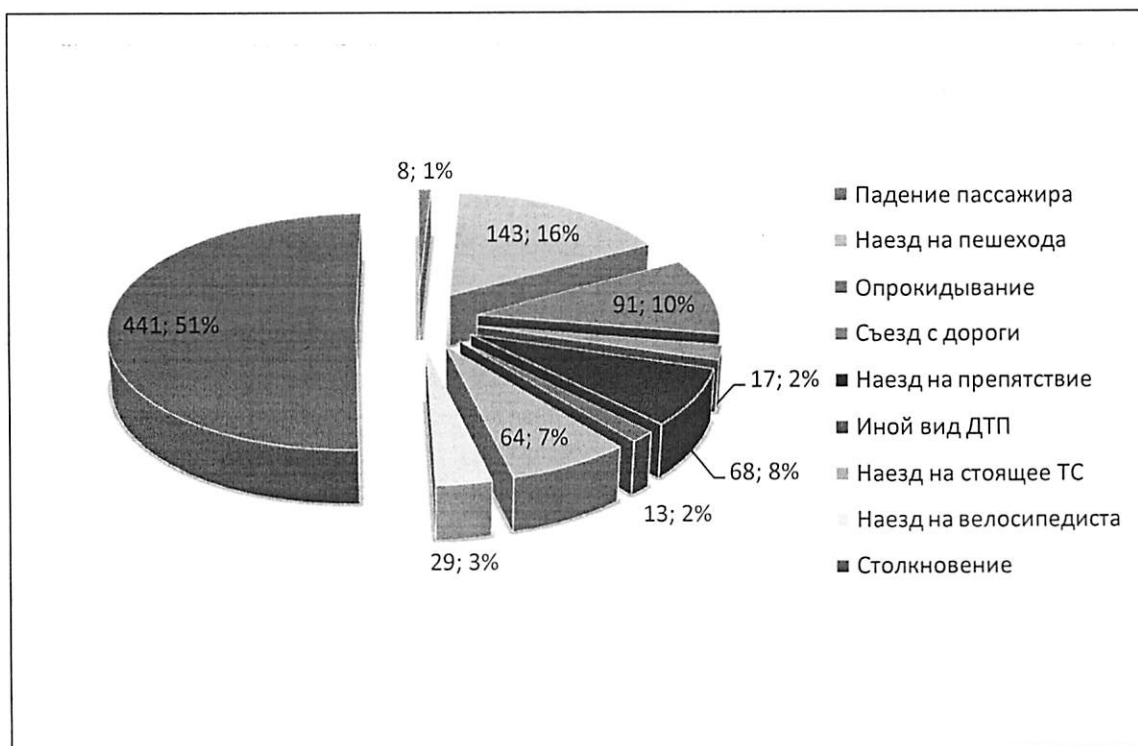


Рисунок 13 – Статистика ДТП по видам происшествий

На территории МР Ставропольский зафиксированы места концентрации ДТП в количестве:

- 2017 г. – 1 место концентрации ДТП.
- 2018 г. – 3 места концентрации ДТП.
- 2019 г. – 6 мест концентрации ДТП.

Раздел 8. Оценка финансирования деятельности по организации дорожного движения

Ставропольский муниципальный район является, как и большинство субъектов Самарской области и Российской Федерации в целом дотационным субъектом РФ.

Анализ НПА, муниципальных программ МО по деятельности, связанной с ОДД, указывает на недостаточный объем производимых работ, а как следствие и затрат на реализацию мероприятий.

Поддержание существующей инфраструктуры транспорта осуществляется за счет средств местного бюджета, а также за счет организаций, осуществляющих свою деятельность на территории поселений муниципального района Ставропольский Самарской области, масштабные мероприятия финансируются за счет средств областного и федерального бюджета.

Подобная тенденция может негативно отразиться как на качестве существующей транспортной инфраструктуры, так и на ухудшении показателей безопасности дорожного движения и росте числа пострадавших.

В рамках комплексной схемы организации дорожного движения на территории муниципального района Ставропольский Самарской области разработаны мероприятия по развитию и совершенствованию существующей организации дорожного движения, в том числе и УДС с учетом особенностей финансирования деятельности по организации дорожного движения.

ГЛАВА 2 Второй этап комплексной схемы организации дорожного движения

Раздел 8. Разработка транспортной модели

Раздел 8.1 Описание методов и инструментального комплекса моделирования

Задача моделирования автомобильных и пассажирских потоков в транспортной сети городов и районов является актуальной в связи с возросшим объемом передвижений. В настоящей работе, для достижения поставленных целей используется комплексная транспортная модель спроса на передвижения, основанная на методике прогноза транспортных и пассажирских потоков.

В мире существует большое число транспортных моделей в рамках 4-шагового подхода, однако сам этот подход формирует только общую схему расчетов.

Развитие моделей прогноза транспортных потоков в мире в основном идет по пути усложнения алгоритмов.

Однако, для целей долгосрочного планирования требуются более простые модели, в частности, не требующие детализации параметров транспортной системы.

Раздел 8.2 Транспортное районирование

Транспортные районы – элементарные единицы пространственной структуры области планирования.

Оптимальным является районирование по функциональному признаку. В случае невозможности получения статистической информации при районировании по функциональному признаку допустимым является районирование на основе административно-территориального деления.

В основу выделения транспортных районов положены следующие принципы:

- использование линий естественных и искусственных преград (реки, железнодорожные магистрали, лесные полосы);

- соблюдение административного районирования территории;
- возможность четко охарактеризовать функциональное назначение каждого района в социально-экономической структуре региона;
- доступность данных социальной статистики по всем районам.

Транспортные районы - это условное деление области моделирования на отдельные районы.

Чем больше районов - тем точнее моделирование, т.к. пассажиропотоки внутри района не рассчитываются. Условно говоря, районы - это области тяготения, которые являются пунктами назначения или отправными пунктами для матриц корреспонденций.

Каждый район получает свой полигон, который представляет пространственное положение.

Для каждого транспортного района использовались следующие данные:

- численность населения;
- численность парка ТС;
- протяженность УДС.
- остановочные пункты.

Транспортные районы выполняют в модели две основных функции:

- отражают структуру распределения области моделирования;
- формируют основу области моделирования;

Разделение муниципального района Ставропольский на условные районы для моделирования приведено на рисунке 15.

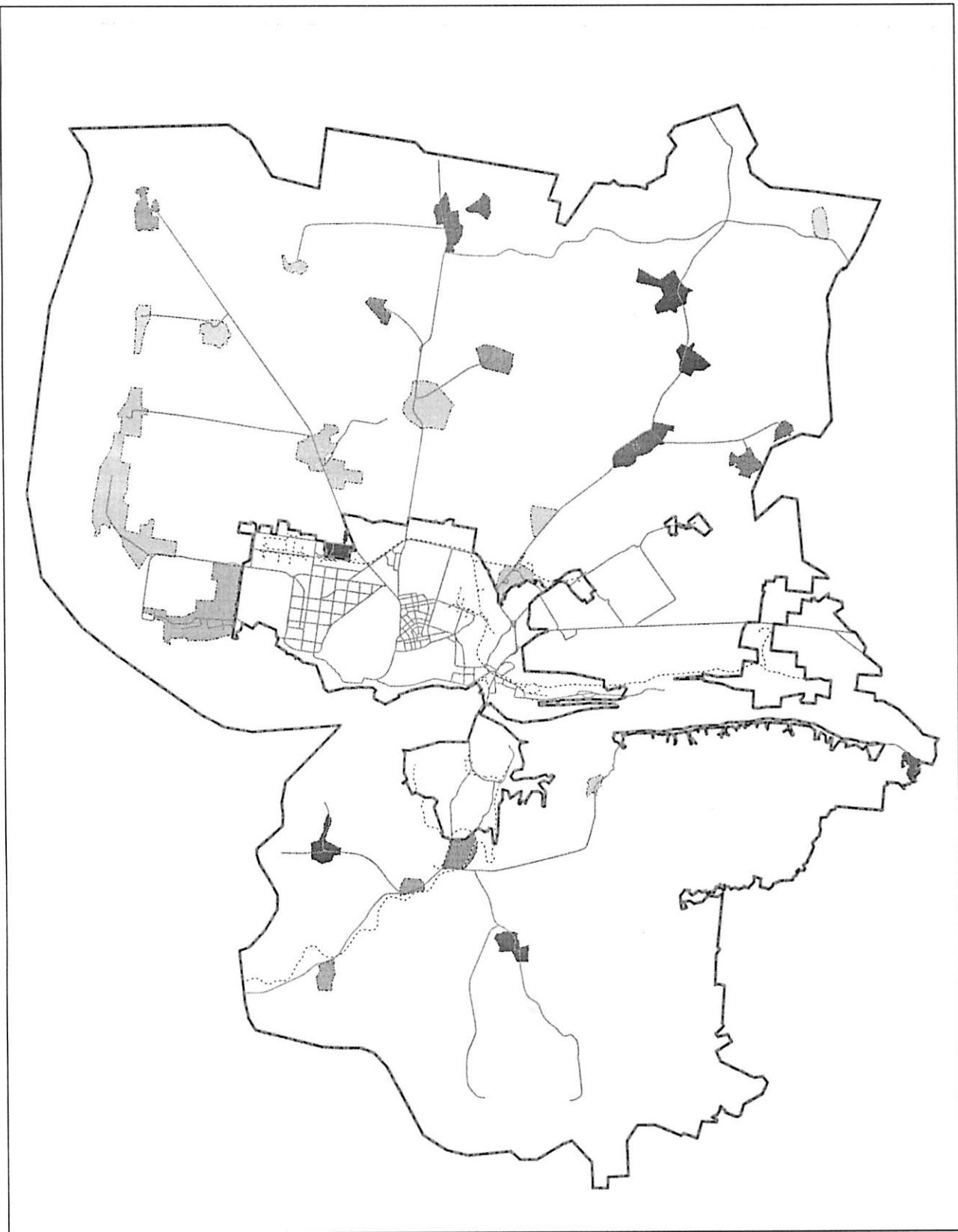


Рисунок 15 – Транспортные районы

Раздел 8.3 Ввод параметров объектов транспортной инфраструктуры

Модель сети для транспортной системы отображает пространственную структуру предложения транспортных услуг и плотность передвижения.

Поэтому модель сети отображает основные объекты сети, такие как узлы и отрезки УДС, которые иллюстрируют структуру сети.

УДС в модели представлена в виде ориентированного графа соследующими геометрическими и техническими параметрами:

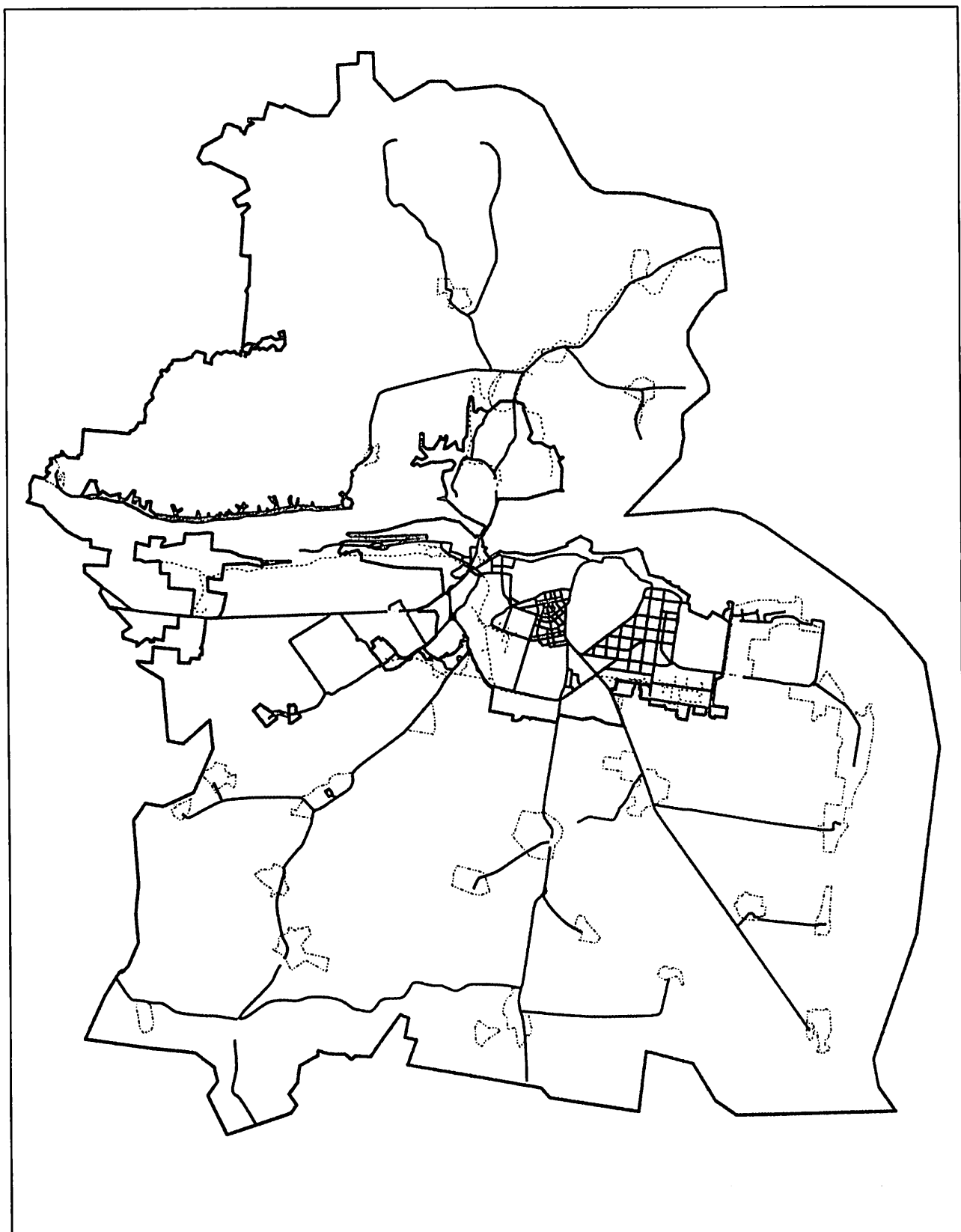
- геометрия трассы дороги (пространственное положение и конфигурация изображения автодороги, максимально приближенные к реальному пространственному положению и параметрам плана дороги);
- расположение перекрестков, пересечений, примыканий в виде точечных объектов;

Данный набор параметров дороги достаточно полно описывает все основные составляющие, оказывающие существенное влияние на динамику транспортных потоков, движущихся по автомобильной дороге или улице, накладывает все основные ограничения при распределении транспортных потоков по УДС.

Исходной информацией для создания узлов и имитации в модели организации дорожного движения послужили данные съемок передвижной лаборатории, а также спутниковых карт. Схемы транспортной модели ключевых узлов приведены в разделе 3.1.1.

Карта-схема транспортной модели Муниципального района Ставропольский Самарской области приведена на рисунке 16.

Рисунок 16 – Транспортная модель УДС района



Раздел 8.4 Описание параметров дорожного движения транспортных потоков на территории муниципального образования

Наибольшая нагрузка на улично-дорожную сеть возникает в вечерние и утренние часы пик в период с 16:30 по 19:30 (выходные 20:30) в утренний период с 6:00 по 9:00. Расчет уровней загрузки рассматриваемой зоны показал, что на всех участках УДС наблюдаются удовлетворительные условия движения транспорта, однако существует ряд «узких» мест, где в пиковые часы наблюдается заторовые ситуации, в основном это участки с круговым движением, пересечения УДС с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения М-5 «Урал», и светофорные объекты.

На улично-дорожной сети района в вечерний пиковый период и в утренний пиковый период наблюдается транспортная ситуация, не требующая капитальной реорганизации организации дорожного движения, а требуется оптимизации параметров движения (организационные мероприятия).

Основной вклад в суммарную интенсивность автотранспортного потока вносят легковые автомобили, однако следует отметить, что, существует транзитный поток грузового и легкового транспорта по автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-5 «Урал», что усугубляет загрузку УДС.

Раздел 9. Разработка варианта транспортной модели на краткосрочную и долгосрочную перспективу

На основании анализ нормативной документации по развитию транспортной инфраструктуры, анализа состояния существующей транспортной системы и организации дорожного движения в муниципальном образовании нет необходимости в разработке нового варианта транспортной модели на краткосрочную и долгосрочную перспективу.

Вместо этого предлагается усовершенствование существующей модели, а именно необходимо:

- обеспечение транспортной и пешеходной связности территории;
- развитие пассажирского транспорта общего пользования;
- развитие системы парковок;
- организация движения грузового, и транзитного автотранспорта;
- регулирование скоростного режима.
- повышение безопасности дорожного движения;
- снижение негативного воздействия транспортной инфраструктуры

наокружающую среду;

Мероприятия развития транспортной инфраструктуры на кратко-, средне- и долгосрочную перспективу в рамках КСОДД представлены в 3 этапе разработки.

ГЛАВА 3 Третий этап комплексной схемы организации дорожного движения

Раздел 10 Разработка программы мероприятий КСОДД на прогнозные периоды

Раздел 10.1 Общий план реализации мероприятий

Мероприятия разработаны с дифференциацией по этапам реализации. I этап в период с 2020 по 2025 г.:

- Мероприятия по введению светофорного регулирования.
- Мероприятия по развитию транспорта общего пользования.
- Мероприятия по организации дорожного движения.
- Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения.
- Мероприятия по ремонту, усовершенствованию дорог.
- Мероприятия по установке комплексов фиксации нарушений. II этап

в период с 2025 по 2030 г.:

- Мероприятия по развитию парковочного пространства.
- Мероприятия по развитию велодвижения. III этап в период с 2030-

2035 г.:

- Мероприятия по внедрению АСУДД.
- Мероприятия по улучшению связанности территории.

Раздел 10.2 Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств,

скорости и направления движения, распределение их по времени движения

Формирование однородных групп ТС в зависимости от категории заключается в реализации мероприятий по созданию улиц грузового движения, выделения транзитного движения, специализации полос на проезжей части. Данные мероприятия приведены в разделах 10.16 и 10.17

Распределение по времени представляет собой введение временных ограничений или прекращение движения автомобилей определенных видов,

таблице 22.

Наибольшие транспортные проблемы, выявленные по результатам моделирования, и натурных обследований наблюдаются, в точках, приведенных в

также оптимизация светового регулирования.

усовершенствование дорожного полотна, в том числе в местах путепроводов, а

Для улучшения транспортной ситуации на данных участках предлагается

нецелесообразно, и приводит к значительному расходу финансов.

реконструкция наиболее «узких» мест, в плане пропускной способности,

По результатам моделирования и проведения обследований выявлено, что

реконструкционных мероприятий по строительству транспортных развязок.

эксплуатационных недостатков дорожного полотна, и проведение локально-

автомобильных дорог, а также проведение ремонта с целью устранения

Мероприятия по данному разделу предполагают реконструкцию

перекрестков и строительства транспортных развязок

формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции

помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности,

том числе посредством устранения условий, способствующих созданию

Раздел 10.3 Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в

стороны участников дорожного движения.

дополнительного строительства ВДС), а также нарастанию недовольства со

ситуации(долгое ожидание для некоторых категорий ТС, либо необходимости

Данные мероприятия приведут только к ухудшению транспортной

отношении определенных дней и времени суток.

категорий, экологических классов, наполненности пассажирами, а также в

нецелесообразности введения ограничений для ТС определенных видов,

По результатам моделирования КСОД было принято решение о

отношении определенных дней и времени суток.

категорий, экологического класса, наполненности пассажирами, а также в

Таблица 22 – Точки для применения мероприятий по повышению пропускной способности.

№	Наименование точки	Предлагаемое мероприятие
1	Путепровод Санчелеевское шоссе	Ремонт путепровода
2	с. Русская Борковка ул. Северная	Установка 2-х СО (Раздел 10.10)
3	п. Приморский ул. Советская	Установка 3-х СО (Раздел 10.10)
4	с. Тимофеевка перекресток Обводное шоссе и ул. Строителей	Оптимизация светофорного регулирования (Раздел 10.4)
5	с. Васильевка перекресток Обводное шоссе и ул. Шоссейная	Оптимизация светофорного регулирования (Раздел 10.4)

На других участках УДС согласно моделированию при повышенной интенсивности не наблюдается существенных затруднений в движении ТС.

Раздел 10.4 Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление

Светофоры – это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения, а также улучшения экологической ситуации.

Но светофорное регулирование имеет ряд недостатков, таких как снижение пропускной способности и увеличение задержек проезда пересечения.

Для минимизации задержек требуется оптимизация светофорного регулирования.

В с. Тимофеевка на перекрёстке Обводное шоссе и ул. Строителей и в с. Васильевка перекресток Обводное шоссе и ул. Шоссейная наблюдается спад пропускной способности на установленных СО.

Для уменьшения воздействия СО на транспортный поток на этих участках рекомендуется установить датчики ТП и установить СО в адаптивный режим работы. Такие светофоры на основании поступающих к ним данных самостоятельно определяют дорожную ситуацию и адаптируются к ней. Информацию о ТП они получают с помощью детекторов ТП.

обозначающую пешеходный переход, термопластиком желтого и белого цвета в

нанести на проезжую часть горизонтальную дорожную разметку,

пешеходов, следующие:

скорости проезда пешеходных переходов и предотвращения ДТП с участием водителей места расположения пешеходных переходов, обеспечения

В рамках КСОД предполагается в целях улучшения rozpoznваемости

передвижениях или о короткой прогулке.

единственным способом передвижения, независимо от того, идет ли речь о дальних

заканчивается пешей ходьбой. На некоторых участках УДС Района ходьба является

распространенных видов передвижения в МО. Любой маршрут начинается и

Пешеходные корпоративные являются одним из основных и наиболее

обеспечения движения пешеходов

Раздел 10.5.1 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях

безопасности.

мероприятия по данному разделу сосредоточены на повышении уровня

На территории муниципального района Ставропольский Самарской области

психологические факторы со всеми отклонениями.

водителей, а в расчетах режимов регулирования трудно учесть

участников дорожного движения труднее поддается регламентации, чем поведение

этой задачи, в частности, обусловлена тем, что поведение данной группы

пор недостаточно разработанных разделов организации движения. Сложность

велоцистов является одним из наиболее ответственных и вместе с тем до сих

Обеспечение удобства и безопасности движения пешеходов и

обустройству пешеходных переходов

движения пешеходов и велоцистов, в том числе строительству и

Раздел 10.5 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения

соответствии с ГОСТ 32953-2014;

- установить дорожные знаки 1.22 «Пешеходный переход» в обоих направлениях движения в соответствии с ГОСТ 32945-2014,
- нанести горизонтальную дорожную разметку, дублирующую дорожный знак 1.22 «Пешеходный переход».

Также для успокоения трафика используются практика повышения пешеходного перехода до уровня тротуара. Фактически это аналог искусственных дорожных неровностей, но ещё и с важной функциональной составляющей.

Пешеходам по такому переходу переходить дорогу гораздо удобнее, а водителям приходится снижать скорость автомобиля. Такая мера может быть только на второстепенных улицах, поэтому в рамках КСОДД предлагается обустройство таких переходов около социально значимых объектов на второстепенной УДС.

Еще одной действенной мерой для распознавания пешехода является наличие у него световозвращающих элементов. В рамках повышения безопасности предлагается закупка и распространение среди жителей световозвращающих брелоков.

Также для развития пешеходной инфраструктуры предлагается на существующих тротуарах в центральной зоне поселений обустройство пешеходных зон.

Мировая практика показывает, что такие зоны благоприятно влияют на качество жизни населения, а также и на экономическую привлекательность улиц.

Общественные пространства — это часть среды, которая постоянно и бесплатно доступна для населения. Чаще всего под этим понимаются места, где происходит общественная жизнь. Такие как площади, набережные, улицы, пешеходные зоны, парки.

Общественные пространства формируют единую среду, реализуя возможность для совместного проведения досуга, общения, реализации творческих идей, развития туризма, и т.д.

Для улучшения предлагается произвести:

- Мощение улиц. для повышения визуальной привлекательности и улучшения среды и в экологических целях, площади и тротуары необходимо покрывать плиткой (в отличие от асфальта, тротуарная плитка намного прочнее и долговечнее, при высокой температуре воздуха не выделяются вредные для человека битумные смолы)
- При проектировании тротуаров, примыкающих к зданиям, необходимо предусматривать специальные меры по водоотводу: водоотводящий лоток ливневых стоков с крыши и узел сопряжения его с трубой необходимо убирать под твердые покрытия или газоны.
- При проектировании тротуаров надо учитывать особенности движения пешеходов, в частности то, что они не ходят по прямым углам, на поворотах необходимо выполнять скругления по радиусу от 1,5 до 5,0 метров.
- Канализационные люки над колодцами выполняются круглыми с запорной арматурой. При этом при расположении люка на мощении опорное кольцо должно иметь квадратную рамку, для удобства стыковки мощения.
- С целью улучшения условий безопасности и оживления пространства необходимо обеспечить достаточное количество сидячих мест во дворах, скверах, парках, зонах отдыха и площадях путём установки лавочек. Примечание – желательно применение единого типа.
- С целью повышения уровня благоустройства пространства, а так же в экологических целях, необходимо устанавливать урны и уличные пепельницы каждые 100 метров. Примечание – желательно применение единого типа.
- Для повышения визуальной привлекательности и улучшения городской среды, необходимо высаживать как можно больше зеленых насаждений, уделяя особое внимание цветочному оформлению.
- С целью исключения возможности парковки транспортных средств на тротуарах, для улучшения пешеходной инфраструктуры и повышения безопасности пешеходов, следует разграничивать проезжую часть и тротуары путем установки антипарковочных столбиков.

- Для повышения уровня безопасности и снижения количества травматизма среди жителей, необходимо обеспечить полное и качественное освещение территории поселений в темное время суток, путём размещения фонарей целенаправленно освещающих тротуары, пешеходные дорожки на дворовых территориях и в скверах.

На территории МО предлагается обустроить существующие и вновь вводимые тротуары с применением вышеописанных технологий, если есть техническая и финансовая возможность (определяется по результатам ПСД).

Важным элементом повышения безопасности движения пешеходов является обустройство инфраструктуры для маломобильных групп населения.

Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» устанавливает целью государственной политики Российской Федерации в области социальной защиты инвалидов обеспечение инвалидам равных с другими гражданами возможностей в реализации гражданских, экономических, политических и других прав и свобод, предусмотренных Конституцией Российской Федерации, в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

К маломобильным группам населения относятся не только люди с ограниченными возможностями, но и пенсионеры, беременные женщины, родители с детскими колясками и другие люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении.

Важным направлением в работе с данной категорией людей является обеспечение им доступности социально значимых объектов — жилых домов, государственных и образовательных учреждений, больниц и т. д.

На текущий момент поселения не приспособлены для комфортных условий передвижения МГН по улицам.

Для улучшения качества жизни МГН необходимо реализовать комплекс мер, которые помогут людям с ограниченными возможностями чувствовать себя полноценными жителями. К таким мерам относятся:

- реконструкция тротуаров для беспрепятственного передвижения МГН. На маршрутах движения инвалидов по зрению следует разместить направляющие, предупреждающие и информирующие тактильные наземные указатели, технические требования к которым установлены СП 136.13330.2012, ГОСТ Р 51671–2000 и ГОСТ Р 52875–2007.

- парковочные пространства должны быть оснащены специальными местами для инвалидов. Размещение стоянок (парковок), оборудованных местами для транспортных средств, управляемых водителем-инвалидом или используемых для перевозки инвалидов (далее – транспортных средств инвалидов), а также планировка этих мест осуществляются согласно СП 59.13330.2012, СП 35–105–2002 и с учетом ОДМ 218.2.007–2011.

- все светофоры должны быть оснащены звуковой информацией о времени перехода и специальной кнопкой с возможностью увеличения зеленой фазы для медленно передвигающихся людей;

- ввести в эксплуатацию низкопольный общественный транспорт, причем средняя дверь должна быть обязательно оборудована пандусом, а остановочные пункты необходимо расположить на уровне пола общественного транспорта;

Раздел 10.5.2 Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения велосипедистов

Обследования, проведенные в МО, показали, что доля перемещений на велосипеде составляют менее 10% от всех передвижений.

В соответствии с планами по развитию МО, отдельное строительство велодорожек не предусмотрено и предполагается, что для передвижения на велосипедах будет использоваться существующая дорожная сеть.

Потребности велосипедистов нужно учитывать на всех участках УДС, а также при развитии новых дорог, где можно создать веломаршрут. Также важно, чтобы были доступны удобные парковочные места около объектов притяжения.

Реализация этих решений приведет к большей стабильности транспортной системы, поощрению использования велотранспорта.

Велосипедные дорожки необходимо проектировать с учетом требований:

- ГОСТ 33150-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Проектирование пешеходных и велосипедных дорожек. Общие требования»;
- ГОСТ 32753-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Покрывтия противоскольжения цветные. Технические требования;
- ГОСТ 32846-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация;
- ГОСТ 33127-2014 Дороги автомобильные общего пользования. Ограждения дорожные. Классификация;
- ГОСТ 33475-2015 Дороги автомобильные общего пользования. Геометрические элементы. Технические требования.

Исходя из того, что объем передвижений пешеходов на данный момент сопоставимо с объемом передвижения велосипедистов на отдельных участках УДС, предлагается создание не отдельной велосипедной инфраструктуры, а прогулочной, то есть велосипеднопешеходной.

Так как интенсивность движения велосипедистов составляет менее 70 ед./час., то к размещению предлагаются однополосные велодорожки.

Первоначально необходимо развитие ВТИ там, где она наиболее часто используется населением. На рисунке 21 представлены участки, где рекомендуется развитие ВТИ, согласно статистике передвижения населения на велосипедном транспорте и существующей УДС для пешеходов.

На рисунке 17 представлены варианты размещения ВТИ, на рисунке 18 представлены ТСОДД для ВТИ, на рисунке 19 представлены возможные пересечения ВТИ с дорогами, а на рисунке 20 велосипедная парковка.

Рисунок 20 – Пример парковочного места для велосипеда

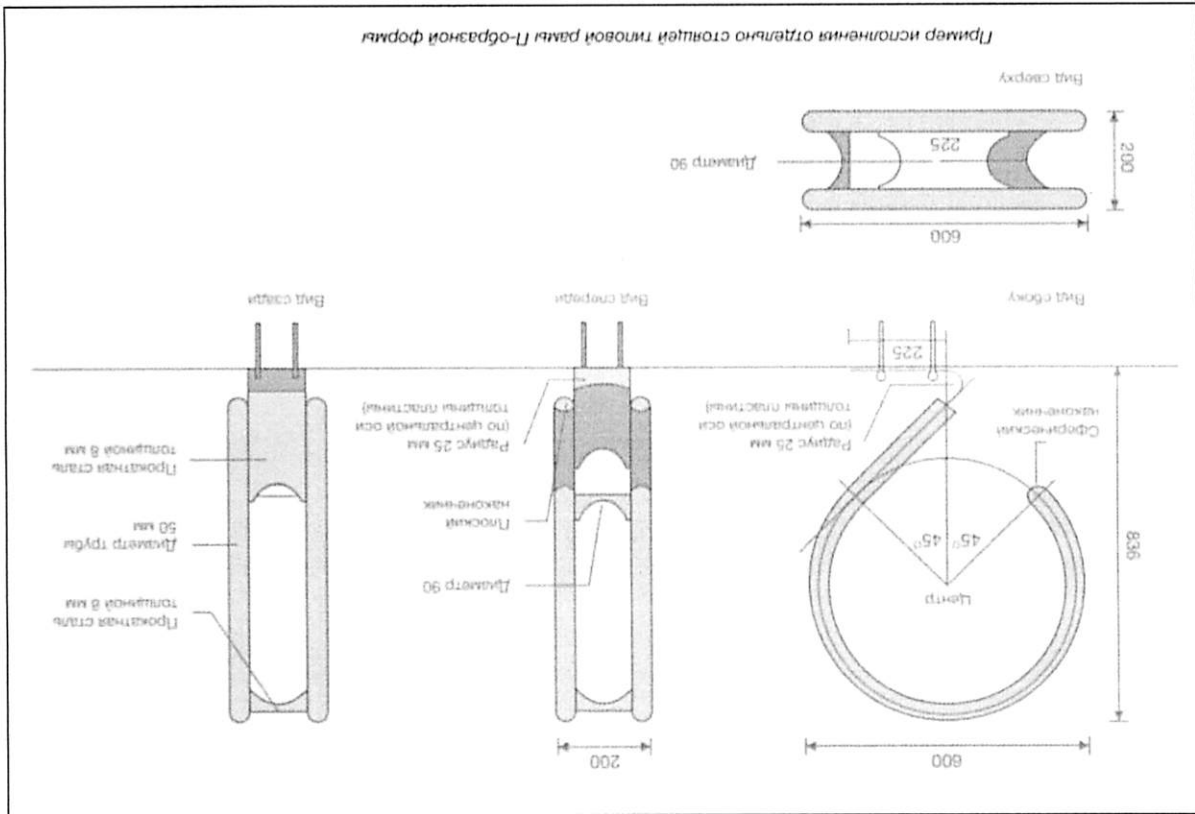
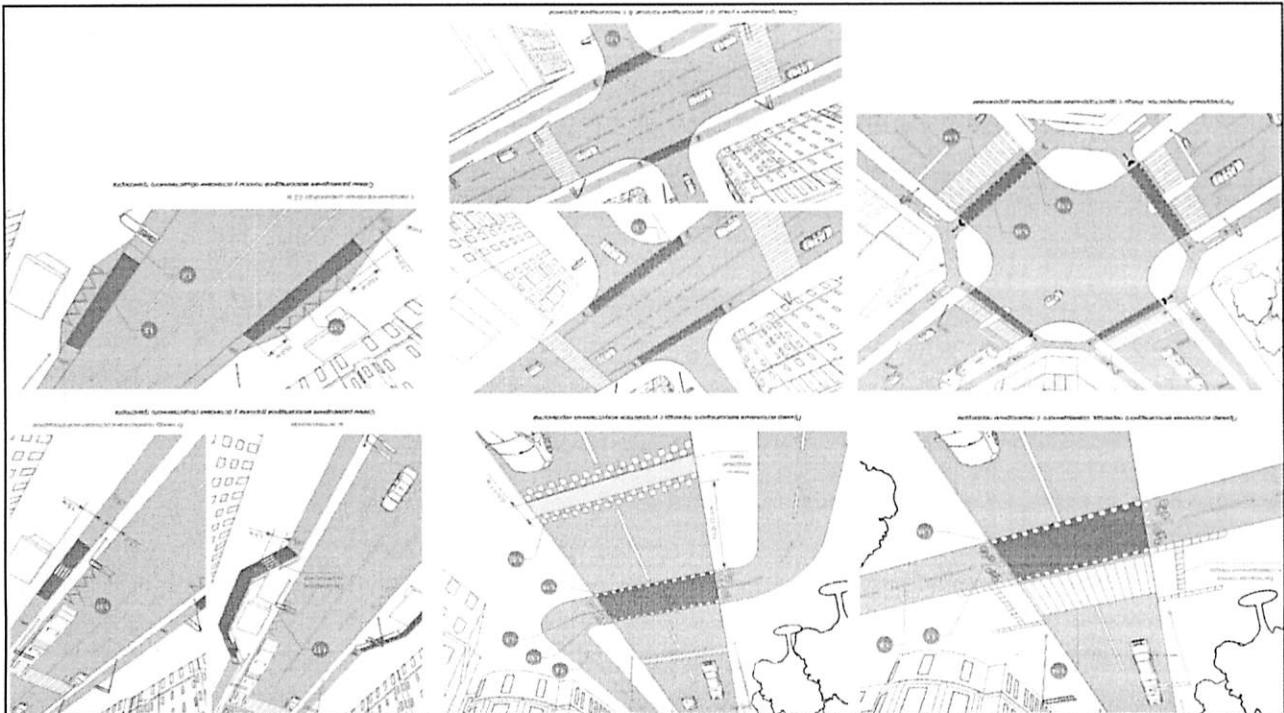


Рисунок 19 – Пересечения ВТИ с улично-дорожной сетью



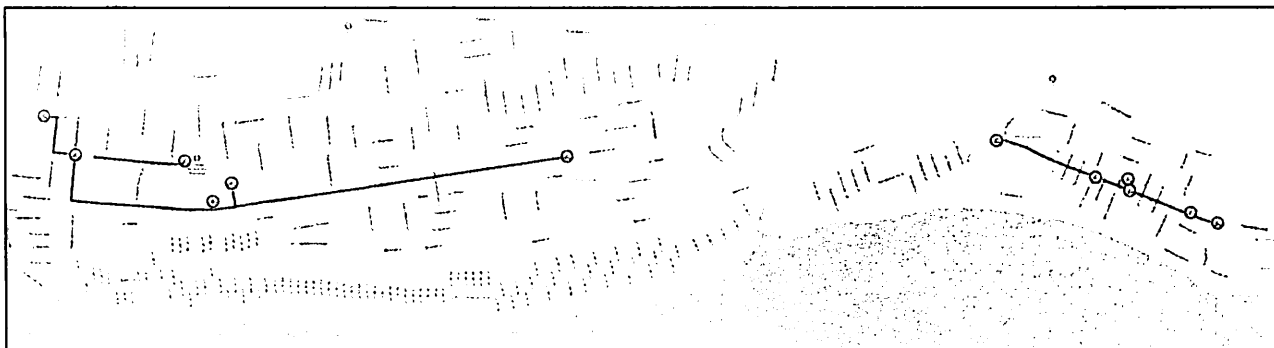


Рисунок 21 – Предлагаемое развитие ВТИ на территории муниципального образования

Раздел 10.6 Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств

Введение приоритета в движении маршрутных транспортных средств осуществляется за счёт внедрения систем управления пассажирским транспортом, а также с помощью создания полос выделенного движения общественного транспорта.

На территории района действуют ограниченные по времени полосы для движения маршрутных транспортных средств, при выделении дополнительных полос в целях улучшения пассажирского сообщения нарушается пропускная способность улиц, а, следовательно, данное мероприятие нецелесообразно.

При проектировании новой жилой застройки с учетом запуска внутри ее ядра линий транспорта общего пользования стоит рассмотреть в момент проектирования выделение спец. полос для движения транспорта общего пользования.

Раздел 10.7 Мероприятия по развитию парковочного пространства

Обеспеченность парковочным пространством согласно СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений.

Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89», должна составлять 90% от числа автомобилей.

Согласно обследованиям, и реестру парковочного пространства хранение транспортных средств осуществляется на придомовых участках и обеспеченность парковками считается полной.

На момент подготовки КСОДД развитие и открытие дополнительных мест стоянки автомобилей без существенных затрат невозможно.

В связи с этим предлагается размещение дополнительных мест для стоянки автомобилей при капитальном ремонте автодорог, а также при развитии улично-дорожной сети (новое строительство).

Согласно методическим рекомендациям реализации мероприятий по ОДД «Формирование парковочного пространства в городах РФ» предлагаются следующие варианты размещения автомобилей вдоль проезжей части.

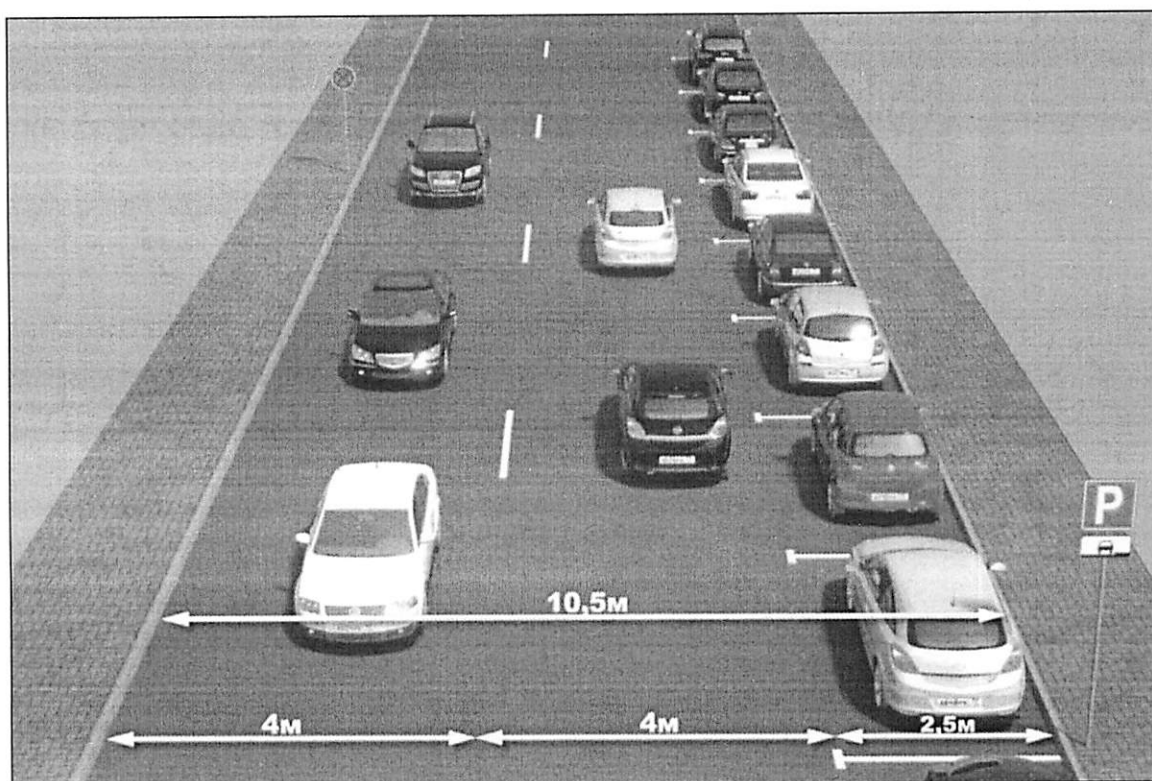


Рисунок 22 – Расположение парковок без заездного кармана



Рисунок 23 – Расположение парковок с заездным карманом

Для развития парковочного пространства предлагаются улицы с наибольшим тяготением ТС:

Раздел 10.8 Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств

В целях обеспечения безопасности дорожного движения введение временных ограничений или прекращения движения принимается:

- при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог.
- в период возникновения неблагоприятных климатических условий.
- в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

- в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог.

- в иных случаях, предусмотренных федеральными законами.

Срок введения временных ограничений или прекращения движения определяется периодом времени, необходимого для устранения причины, вызвавшей данную ситуацию.

В ходе реализации КСОДД в последующие годы может возникнуть необходимость использования указанной меры.

В таких случаях Приказ Минтранса РФ от 26.12.2018 № 480 «Обутверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения» предусматривает разработку проектов организации дорожного движения (ПОДД) без предварительной разработки КСОДД.

Раздел 10.9 Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках

Раздел 10.9.1 Мероприятия по применению реверсивного движения

К организационным мероприятиям относятся все мероприятия, которые не связаны с изменением основных физических параметров имеющейся дорожной сети, а позволяют упорядочить движение и наиболее оптимально и равномерно перераспределить на нее имеющуюся нагрузку и использовать заложенный в нее ранее физический лимит пропускной способности.

Реверсивное движение относится к организационным мероприятиям по развитию улично-дорожной сети муниципальных образований.

Реверсивное движение — это организация дорожного движения таким образом, что на одной полосе автомобиль может двигаться в различных направлениях.

Основным признаком реверсивной полосы является возможность изменения направления движения в зависимости от различных дорожных условий.

Движение организовывается с помощью реверсивных светофоров и знаков.

Организация реверсивного движения необходима на крупных магистралях и пригородных дорогах, где транспортные потоки в различные часы или даже дни недели приобретают определенное направление движения.

Это делается для пропуска явно преобладающих транспортных потоков и вызвано необходимостью повышения пропускной способности дороги.

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

На территории муниципального района Ставропольский Самарской области организация реверсивного движения не целесообразна, так как отсутствует маятниковое возрастание интенсивности транспортных потоков.

Раздел 10.9.2 Мероприятия по организации одностороннего движения

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, а также облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, и повышения безопасности движения в темное время, вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

По результатам моделирования и оценки параметров движения выявлено, что ввод дополнительного одностороннего движения приведет к перепробегу транспортных средств, и не окажет влияния на уровень загрузки дорог.

Раздел 10.10 Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования

Светофоры предназначены для поочередного пропуска участников движения через определенный участок улично-дорожной сети, а также для обозначения опасных участков дорог. В зависимости от условий светофоры применяются для управления движением:

- в местах, где встречаются конфликтующие транспортные, а также транспортно-пешеходные потоки (перекрестки, пешеходные переходы);
- по полосам, где направление движения может меняться;
- на ж/д переездах, разводных мостах, причалах, паромках, переправах;
- при выездах ТС спецслужб на дороги с интенсивным движением;
- для управления движением маршрутных транспортных средств.

В п.7.2 ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения знаков, разметки, светофоров, ограждений и направляющих устройств», прописаны условия применения светофоров.

Проанализировав условия п. 7.2 и планы по развитию территории, наблюдается необходимость в установке СО на следующих улицах:

- с. Русская Борковка ул. Северная (рисунок 24).
- п. Приморский ул. Советская (рисунок 25).

На данных участках в час пик наблюдается затруднение в движении, а также согласно п. 7.2 7.2 ГОСТ Р 52289-2004 - пересечения на данных улицах подходят под условия интенсивности движения.

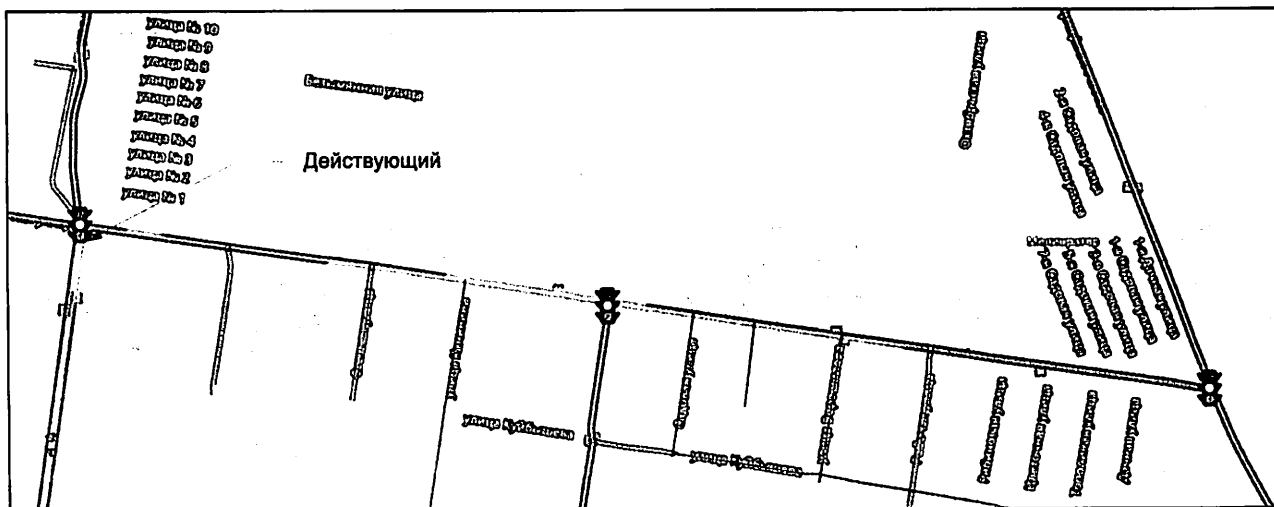


Рисунок 24 – Места установки СО с. Русская Борковка ул. Северная

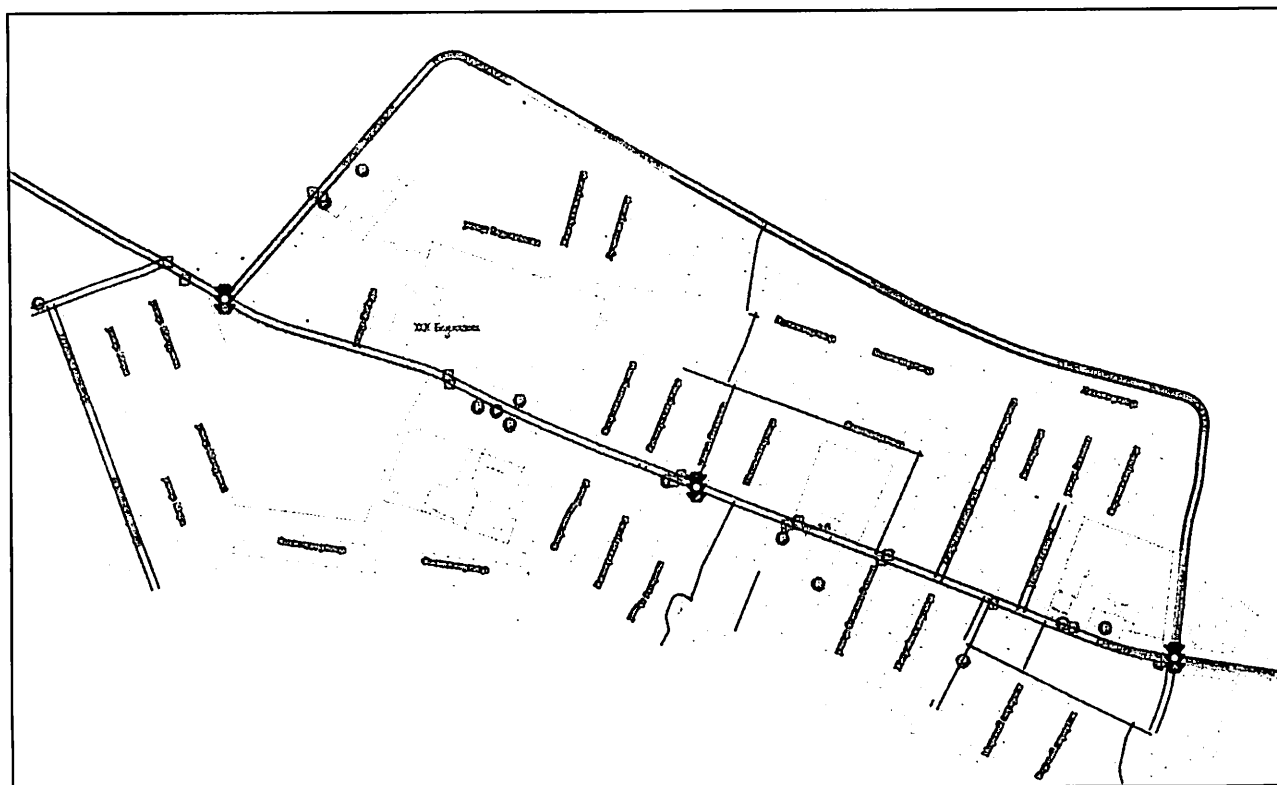


Рисунок 25 – Места установки СО п. Приморский ул. Советская

А также обустройство светофором типа Т7 требуется на нерегулируемых пешеходных переходах, особенно вблизи образовательных учреждения, т.к. на данных переходах происходят ДТП с участием пешеходов.

Раздел 10.11 Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения

Автоматизированные системы управления дорожным движением или АСУДД представляют собой сочетание программно-технических средств, а также мероприятий, которые направлены на обеспечение безопасности, снижение транспортных задержек, улучшение параметров УДС, улучшение экологической обстановки.

Система АСУДД предназначена для адаптивного управления транспортными и пешеходными потоками в ручном и автоматическом режимах.

Также АСУДД предназначены для сбора и обработки статистической информации о транспортных потоках, постоянного видеоконтроля в реальном времени, обеспечения приоритетного пропуски общественного транспорта, обеспечения участников дорожного движения необходимой информацией при помощи табло и специализированных знаков. АСУДД представляет собой сетевой программноаппаратный комплекс, который физически состоит из периферийных устройств (дорожные контроллеры, табло, детекторы транспорта ит.д.) и центра управления (вычислительная сеть с серверами и станциями).

Основным критерием введения координированного управления светофорной сигнализацией является:

- наличие светофорных объектов и расстояние между соседними стоп-линиями не более 800 м.

Кроме того, для реализации координированного управления необходимо выполнение следующих условий:

- одинаковый или кратный цикл регулирования на всех перекрестках, входящих в систему координированного управления;

☐ преобладание транзитного характера движения по магистрали. В рамках КСОДД предлагается введение АСУДД на участках:

- с. Русская Борковка от действующего светофора на перекрестке ул. Борковская до новых предложенных к введению светофоров по ул. Северная.

- п. Приморский на участке ул. Советская на предложенных к введению

СО.

Одной из подсистем АСУДД не требующей реализации условий, является введение знака обратной связи с водителем.

Автономный светодиодный знак обратной связи с водителем – это устройство, которое с помощью встроенного радара измеряет скорость и отображает ее на табло.

Данное устройство, пример которого, и способ установки изображен на рисунке 26, информирует водителя автомашины, которая приближается или проезжает около табло, о его скорости, вследствие чего водителем будет совершено снижение скорости (психологический фактор). Реакция водителя, в большинстве случаях, подсознательно руководствуется тем, с какой скоростью он должен ехать на этом участке дороги.

После того, когда он увидит свою скорость, то в большинстве случаях он замедлится, так как не уверен, было ли измерение зарегистрировано или нет.



Рисунок 26 – Знак обратной связи с водителем

При превышении допустимой скорости на заранее настроенную величину, табло с указываемой скоростью может начать мигать, что привлечет внимание водителя. Табло может быть оснащено выходным реле, которое позволяет генерировать включающий импульс для фотовспышки (имитация фотографирования) или для цифрового регистрирующего оборудования. Данный комплекс целесообразно устанавливать на перегонах с достаточной протяженностью и шириной проезжей части, что мотивирует водителей к превышению скоростного режима.

По результатам анализа движения данные табло предлагается установить в точках, представленных в таблице 23.

Таблица 23 – Точки установки знака обратной связи

№ п/п	Наименование	Координаты
1	с. Ягодное, а/д 36Н-565	53.578701, 49.069194
2	с. Узюково, а/д 36К-578	53.647733, 49.677385

Раздел 10.12 Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий

Транспортная связанность, – один из важных факторов, который влияет на развитие МО и регионов в целом. Развитая дорожная сеть создает условия для развития промышленности и бизнеса, что в свою очередь способствует развитию экономики территории и повышению благосостояния населения.

Качественная транспортная сеть должна обеспечивать скорость, комфорт и безопасность передвижения между населенными пунктами и в их пределах, а также обеспечивать связь с объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общего пользования регионального и федерального значения.

Транспортную связанность следует определять относительно центра МО, в котором сосредоточены наиболее важные объекты социальной инфраструктуры, а также наиболее интенсивные транспортные и пешеходные связи. А также относительно центров каждого из сельских поселений.

Ст.11.2 свода правил СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» определяет, что для жителей сельских поселений затраты времени на трудовые передвижения (пешеходные или с использованием транспорта) не должны превышать 30 мин, а для приезжающих из других поселений указанные нормы затрат времени допускается увеличивать, но не более чем в два раза.

На основании результатов обследования сделан вывод, что даже из наиболее удаленных населенных пунктов муниципального образования затраты времени на движение для индивидуального транспорта, также как и затраты на движение от периферии к центру в границах каждого отдельно взятого поселения, соответствуют нормам, указанным в ст.11.2 свода правил СП 42.13330.2016.

Однако наблюдается незначительная затрудненность в передвижении между северной и южной частями района т.к. транспортная связанность данных частей МО осуществляется через одну автомобильную дорогу, проходящая по территории Жигулевской ГЭС.

Основным мероприятием для улучшения связанности на данном участке является строительство моста, однако, ввиду того, что данная территория не относится к МО, то эти мероприятия не находятся в ведении администрации.

Раздел 10.13 Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств

Раздел 10.13.1 Мероприятия по организации остановочных пунктов

Общественный транспорт - один из основных элементов благоустройства, его развитие неразрывно связано с ростом населения и его материальным благосостоянием, т.к. пользование общественным транспортом позволяет экономить время для поездок на работу, учебу и по культурно - бытовым целям.

Общественный пассажирский транспорт перевозит ежедневно огромное количество пассажиров. Стабильная работа этого сектора хозяйства обеспечивает значительную долю трудовых и бытовых поездок, имеет исключительное социальное значение.

Для повышения качества работы пассажирского транспорта необходимо обратить внимание на:

- удобство расположения остановочных пунктов.
- затраты времени на подход и уровню комфорта, предоставляемого пассажирам при ожидании транспорта.
- удобство посадки и высадки пассажиров.
- уровень транспортной утомляемости пассажиров.

Место остановки общественного транспорта – это специально оборудованные участки, используемые для посадки/высадки пассажиров общественного транспорта.

Правила оборудования, а также основные элементы устанавливаются ГОСТами. Остановочные пункты следует располагать вблизи тротуаров, пешеходных дорожек и пешеходных переходов. Участок, в пределах которого расположена остановка общественного транспорта, включает в себя:

- площадки для подъезда, ожидания и посадки, переходно-скоростные полосы;
- павильон, скамьи;
- урны для мусора;
- техсредства организации движения, освещение.

Павильоны рекомендуется выполнять закрытого, полужакрытого типов.

Для улучшения качества перевозок, в соответствии с п. 7 раздела 2 «Правил перевозок пассажиров и багажа», утвержденных постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 при организации перевозок требуется установка информационных табличек с расписанием движения, однако на текущий момент данные таблички находятся в неудовлетворительном состоянии либо отсутствуют. Для улучшения оказываемых услуг необходимо приведение остановочных пунктов в нормативное состояние на всей территории МО.

Раздел 10.13.2 Мероприятия по обновлению автобусного парка

В ходе обследования маршрутно-транспортной сети не была выявлена необходимость срочного обновления подвижного состава. В соответствии с

«Конвенцией о правах инвалидов» необходимо принимать меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими лицами к физическому окружению, в том числе к транспорту.

На момент подготовки КСОДД есть несоответствие подвижного состава потребностям маломобильных групп населения.

Для удовлетворения потребностей МГН необходимо ввести на маршрутах, низкопольные автобусы, оборудованные для людей с ограниченными возможностями с учетом требованиям ГОСТ Р 51090-97 «Средства общественного пассажирского транспорта. Общие технические требования доступности и безопасности для инвалидов».

Раздел 10.13.3 Мероприятия по установке систем GPS/Глонасс треков

Подсистема определения GPS/Глонасс треков от бортовых устройств, установленных на общественном транспорте, (далее Подсистема) должна обеспечивать автоматизированный сбор и анализ навигационных данных от сторонних систем мониторинга и диспетчеризации подвижных объектов, бортовых навигационных комплектов и передачу навигационных данных внешним системам.

Анализ получаемых данных должен позволить делать обоснованный вывод о характере транспортного обслуживания с использованием показателей разницы между максимальными и минимальными затратами времени, выявление «узких мест» на УДС и многие другие задачи транспортного обслуживания населения.

Данный аппаратно-программный комплекс должен быть также интегрирован с системой мониторинга параметров транспортных потоков.

Установка данных систем предлагается на всех автобусах, обеспечивающих пассажирские перевозки на территории муниципального района Ставропольский Самарской области.

Раздел 10.14 Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения

Раздел 10.14.1 Мониторинг параметров транспортных потоков на основе показаний транспортных детекторов

Система мониторинга параметров ТП должна обеспечивать:

- автоматический сбор данных о параметрах транспортных потоков;
- статистическую обработку результатов измерения характеристик транспортных потоков для прикладных задач реального и фиксированного масштаба времени;
- выявление вероятных инцидентов на основании нетипичных параметров транспортных потоков.

Система мониторинга параметров транспортных потоков должна обеспечить передачу данных в организованный центр управления дорожным движением.

Для функционирования системы необходимо размещение датчиков учёта интенсивности потоков на улично-дорожной сети. Датчики учёта интенсивности позволят производить оперативный контроль качества обслуживания населения в области необходимых перемещений, производить учёт грузового транспорта и реализовать требования ГОСТ 32965-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Методы учета интенсивности движения транспортного потока».

В состав технических средств комплекса сбора информации о ТП входят детекторы транспорта различных типов (детекторы прохождения и присутствия транспортной единицы в контролируемой зоне, времени прохождения автомобилем заданной длины, состава транспортного потока), периферийные устройства первичной обработки и обмена информацией с центром управления.

Данные, формируемые подсистемой мониторинга параметров транспортных потоков на основе показаний транспортных детекторов, сгруппированы следующим образом:

- данные о дорожном движении;

• ДТТ и аномалии;

- классификация транспортных средств для статистического учета.
- Система мониторинга выдает информацию по следующим параметрам:

- Интенсивность движения представляется собой количество транспортных средств, проходящих через какое-либо сечение или отрезок дороги за единицу времени.

- Состав транспортного потока характеризуется типами транспортных средств в транспортном потоке, выражается в процентном отношении к общему транспортному потоку или в относительных единицах.

- Плотность потока, определяемая числом транспортных средств на единицу длины дороги, в основном, на один километр.

- Скорость транспортного потока является качественной характеристикой, определяющей движение транспортного средства.

Наличие данной информации с учетом информации о плотности транспортного потока можно с большой вероятностью прогнозировать возможные заторы на опорной магистральной сети и тем самым предупреждать или снижать возможные последствия развития аварийных ситуаций.

Детекторы транспорта разделяют на две основные категории - встречаемые в дороге и устанавливаемые около дороги.

Детекторы транспорта, встречаемые в дороге, являются наиболее традиционным средством снятия первичной информации о транспорте.

Детекторы транспорта, устанавливаемые около дороги, обладают общим преимуществом - отсутствием необходимости вскрывать дорожное полотно и перекрывать дорожное движение на время установки и ремонта.

Согласно Порядку мониторинга дорожного движения, в границах МО обследование осуществляется на межселенных территориях в отношении транспортных средств и пешеходов на категориях дорог.

Основные категории детектирования - дороги вне зависимости от категории, обеспечивающие связи поселений, а также иные участки, при необходимости. Расположение планируемых детекторов представлено в разделе 10.4.

Раздел 10.15 Мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения

В современных условиях все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся до водителей с помощью следующих технических средств:

- дорожные знаки;
- дорожная разметка;
- другие направляющие устройства, которые являются средствами информации.

Правила применения технических средств организации дорожного движения определены ГОСТ Р 52289 - 2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств».

К знакам маршрутного ориентирования (ЗМО) относятся информационные щиты, указатели, таблички, схемы. ЗМО подразделяются на 4 уровня:

- Источники информации (ЗМО) 4-го уровня (адресные) - наименование улиц или информационных объектов, размещаются непосредственно у объекта - исполнительная информация и на последнем перекрестке на маршруте движения к объекту, где происходит изменение маршрута.

- Источники информации (ЗМО) 3-го уровня (магистральные) - предварительная информация о направлении движения к магистральной УДС, размещаются на местной УДС - по маршруту движения от информационного объекта к ближайшей магистральной улице районного значения. Источники информации целесообразно устанавливать перед всеми перекрестками, где необходимо выполнить поворот на другую улицу или где осуществляется переключение маршрута с главной дороги на второстепенную; на магистральной УДС - перед всеми перекрестками, на которых имеется пересечение или разветвление маршрутов движения.

- Источники информации (ЗМО) 2-го уровня (зональные) целесообразно размещать вдоль основного маршрута движения к данной зоне и в местах

примыкания к этому маршруту других маршрутов движения по УДС.

- Источники информации (ЗМО) 1-го уровня (межрегиональные), информирует водителей ТС о направлениях движения к объектам (например, к другим дорогам), должны выводить их, начиная с магистральных улиц районного значения, на маршруты движения к информационным объектам.

Еще одним аспектом информирования участников движения является установка табло прибытия подвижного состава общественного транспорта на всех ключевых остановках ТОП. Табло прибытия ТОП - это устройство для оповещения пассажиров на остановочном пункте о времени прибытия автобуса. Принцип работы информационных табло: на борту каждого маршрутного транспортного средства установлена спутниковая система GPS/ГЛОНАСС, которая извещает о месте нахождения транспорта.

Информация передается на сервер, где обрабатывается и анализируется, и уже оттуда данные будут транслироваться на экраны, установленные на остановках.

С учетом количества маршрутов и интенсивности автобусного движения, КСОДД не предполагает оборудование основных остановок информационными табло, однако, при развитии сети маршрутов, и реконструкции остановочных пунктов на этапе ПСД следует рассмотреть установку ТОП.

На основании результатов обследований можно сделать вывод, что дорожная сеть района в достаточной мере обеспечена необходимыми ТСОДД для информирования водителей и пешеходов. Однако согласно разработанным проектам организации дорожного движения требуется установка дополнительных средств организации дорожного движения на территориях населенных пунктов района.

Раздел 10.16 Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств

На территории МО значительная доля транзитного транспорта осуществляет движение по автомобильной дороге М-5.

В некоторых местах исторически сложившаяся застройка и УДС не предполагают возможности пропуска грузового транспорта вне ядра жилой застройки.

При этом движение транзитного транспорта создает дополнительную нагрузку на улично-дорожную сеть, приводит к ускоренному износу дорожного полотна, отрицательно влияет на безопасность дорожного движения и экологическую обстановку.

Решением проблемы является реализация мероприятий по строительству автомобильных дорог общего пользования, в том числе автомобильных обходов, планируемых в рамках программных документов по развитию территории муниципального района.

На момент подготовки КСОДД строительство объездных дорог приведет к значительному расходу бюджета и не приведет к существенному снижению транзитного потока, в связи с чем, данное мероприятие нецелесообразно к реализации.

Раздел 10.17 Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств

С учетом условий безопасности движения на каждом виде транспорта установлены массовые и габаритные ограничения, способствующие нормальному функционированию ТС. Ограничения массовых и габаритных параметров позволяют отнести груз либо ТС с грузом или без него к особой категории, а именно к крупногабаритным и (или) тяжеловесным.

Согласно ПДД перевозка грузов и движение ТС, параметры которых превышают по ширине 2,55 м., по высоте 4 м., по длине 20 м., либо движение ТС с грузом, выступающим за заднюю точку ТС более чем на 2 м, а также движение автопоездов с двумя и более прицепами осуществляются в соответствии с:

- Правилах дорожного движения РФ;
- Инструкция по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации;
- Технический регламент «О безопасности колесных ТС»;
- Федеральный закон от 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле над осуществлением международных перевозок и об ответственности за нарушения порядка их выполнения»;
- Приказ Минтранса России от 24.07.2012 № 258 «Об утверждении Порядка выдачи разрешения на движение по автомобильным дорогам ТС, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов»;

В существующем положении организация пропуска грузовых транспортных средств на территории муниципального образования выполняется в соответствии с установленными правилами и нормами РФ.

В перспективе, при строительстве автомобильных дорог, потребуется внесение изменений в существующую схему движения грузового транспорта.

Раздел 10.18 Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах

Превышение скорости практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть ДТП.

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.

Особую актуальность данный вопрос имеет в городах Российской Федерации в силу законодательно установленного «нештрафуемого» порога в 20 км/ч.

И если на загородных автомобильных дорогах это как правило не приводит к повышению аварийности и тяжести последствий, то движение со скоростью порядка 80 км/ч по городским улицам, характеризующимися порой весьма насыщенным пешеходным движением, является смертельно опасным.

Как показывает практика, существует ряд решений, отлично зарекомендовавших себя в зарубежных странах. Таким мероприятием может быть снижение максимально разрешенной скорости внутри поселений, на 10 км/ч.

При таком ограничении шансы выжить у пешехода увеличатся многократно. Показатели смертности и тяжести последствий при разных скоростях автомобиля представлены на рисунках 27 и 28.

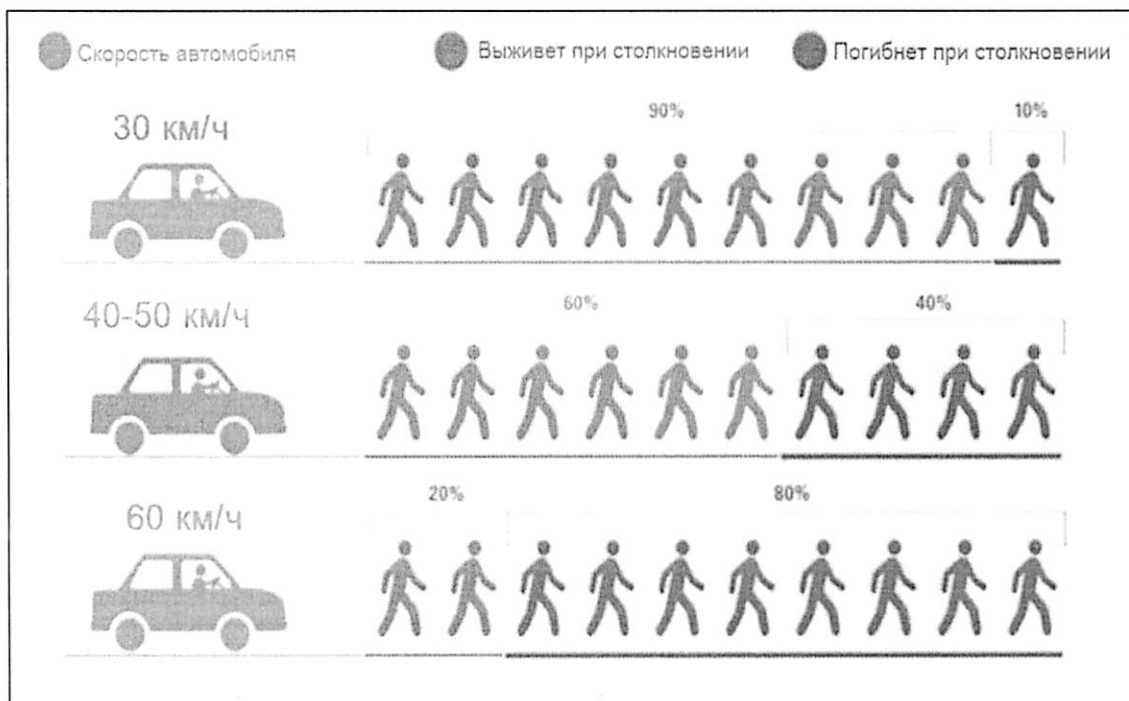


Рисунок 27 – Показатели смертности в зависимости от скорости автомобиля

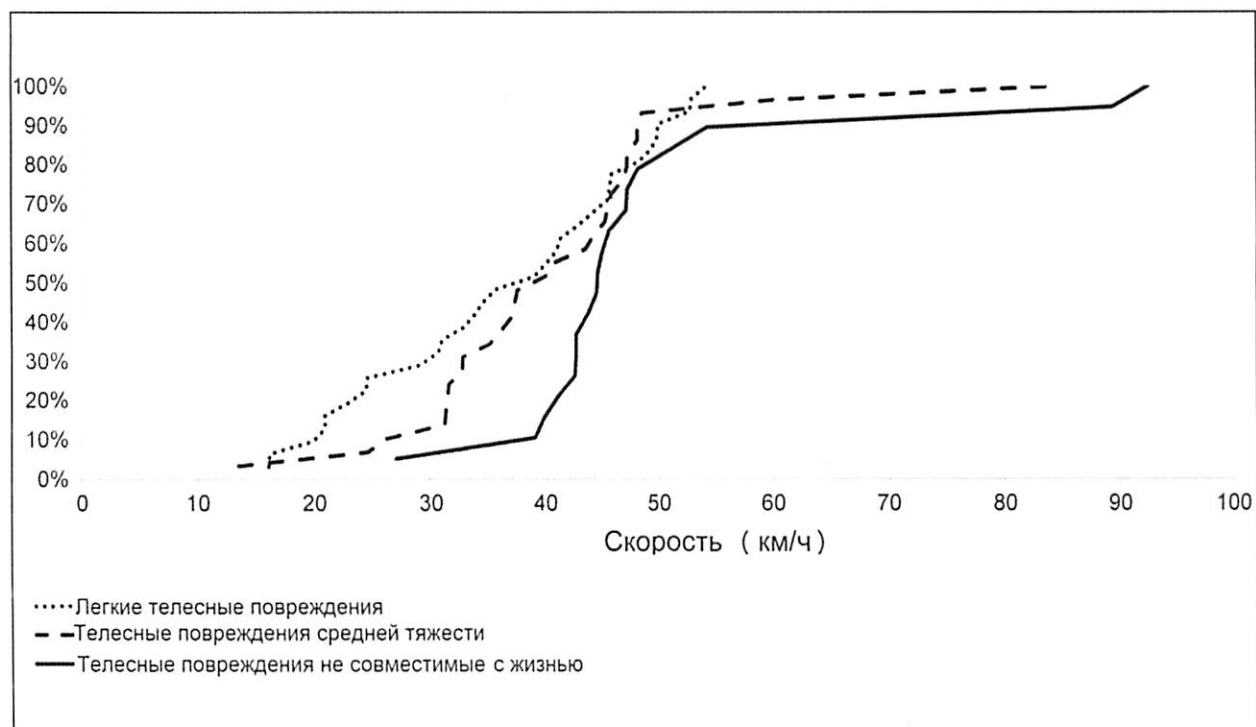


Рисунок 28 – Тяжесть последствий столкновения при разных скоростях

Мероприятие по снижению максимальной скорости на УДС МО следует применять в случае, если мероприятия по улучшению УДС (ремонт, строительство новых дорог и .д.), введению светофорного регулирования, введению систем наблюдения за ПДД не дали положительного эффекта.

Раздел 10.19 Мероприятия по обеспечению благоприятных условий для движения инвалидов

Маломобильные группы населения (МГН) - люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве (инвалиды, люди с временным нарушением здоровья, пожилые люди, беременные женщины, люди с детскими колясками, с малолетними детьми, тележками, багажом).

Мероприятия по обеспечению доступности МГН городской среды должны быть направлены на повышение качества городской среды по критериям доступности, безопасности, комфортности и информативности.

Мероприятия приведены в разделах 10.5.1, 10.13.1, 10.13.2.

Раздел 10.20 Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям

В соответствии с письмом МВД Российской Федерации от 21 июня 2013 года №13/6-160 “О создании условий для комфортного движения пешеходов” нерегулируемые пешеходные переходы в непосредственной близости от образовательного учреждения при двухполосном и четырехполосном движении транспортных средств необходимо оборудовать всеми недостающими ТСОДД.

Типовые схемы организации дорожного движения на регулируемом пешеходном переходе в непосредственной близости от образовательного учреждения при двухполосном движении транспортных средств представлено на рисунке 29, при четырехполосном движении на рисунке 30.

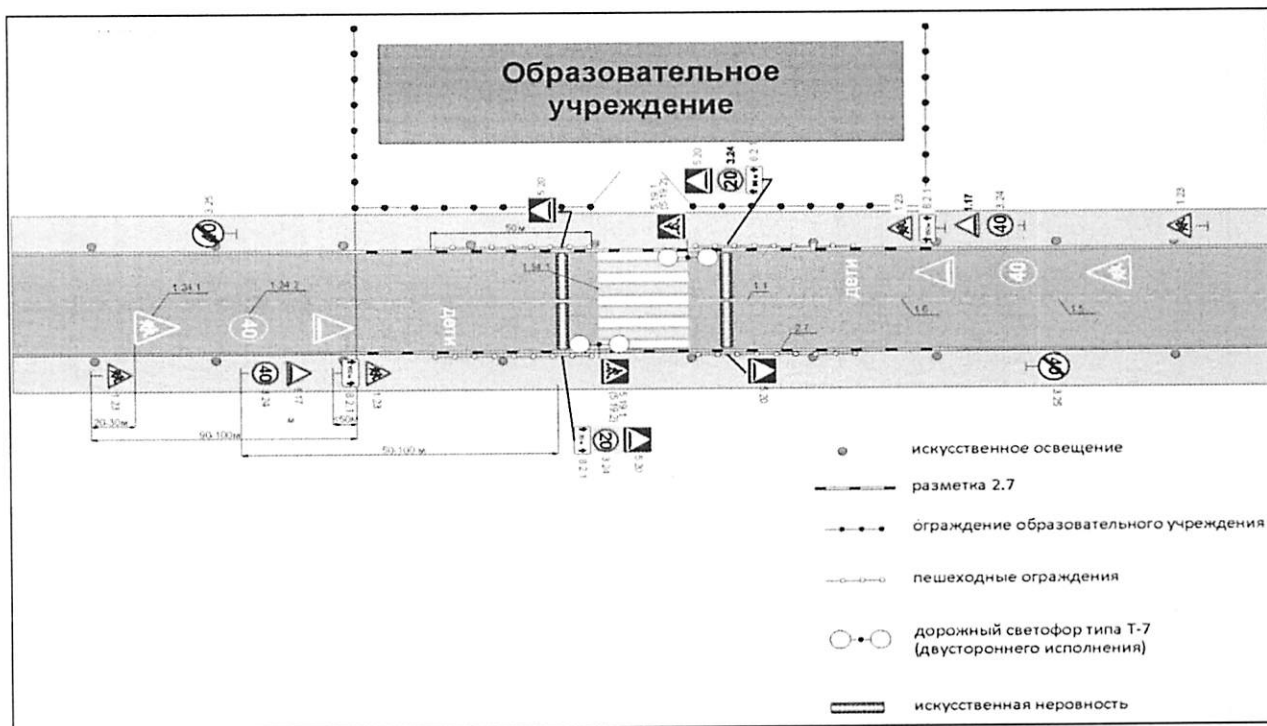


Рисунок 29 – Схема организации дорожного движения около образовательного учреждения при двухполосном движении транспортных средств

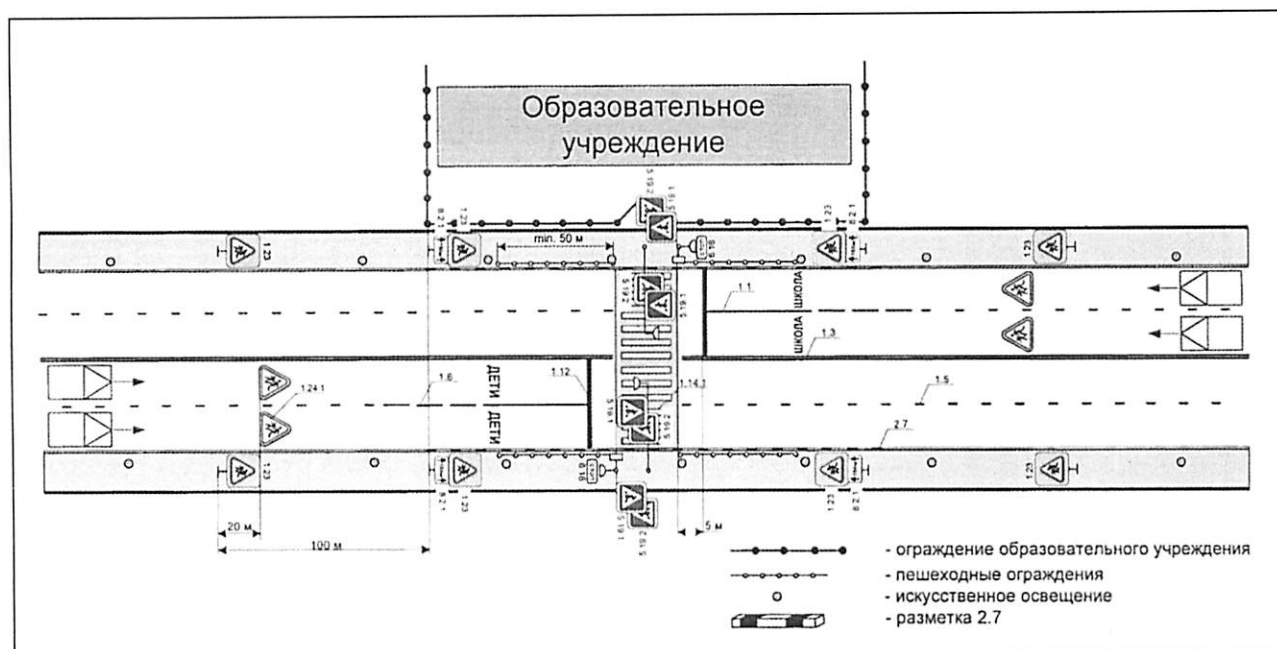


Рисунок 30 – Схема организации дорожного движения около образовательного учреждения при четырехполосном движении транспортных средств

Раздел 10.21 Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения

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

Данный вид мероприятий значительно снижает количество нарушений ПДД в местах установки камер, чем повышает безопасность дорожного движения.

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

На территории МО размещение средств фиксации нарушений ПДД целесообразно на прямых протяженных участках дорог, где условия дорожного движения способствуют развитию скорости транспортного средства выше допустимой.

Наиболее распространенным комплексом фиксации является «Стрелка СТ», согласно статистики при применении данного комплекса количество ДТП снижается на 7,3%, а число погибших сокращается на 19,1%.

Данный комплекс также имеет относительно низкий уровень затрат на поддержание работоспособности устройства во время всего срока службы (10 лет) Расходы на поддержание работоспособности составляют - «Стрелка СТ» (CVU =2 399,190 тыс.руб.).

Средства видеофиксации нарушений на дороге могут передаваться в частные руки на основании государственных контрактов, заключаемых между службой ГИБДД, региональными управлениями дорожного хозяйства и юридическими лицами или частными предпринимателями.

Предметом указанных соглашений выступает эксплуатация и текущее обслуживание комплексов видеонаблюдения. Перед заключением соглашения владелец камеры должен пройти процедуру проверки и сертификации оборудования.

Проектом признана целесообразность привлечения коммерческих структур. Данная мера позволит провести финансирование мероприятия за счет внебюджетных средств.

В таблице 24 представлены места размещения средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Таблица 24 – Предлагаемые места расположения комплекса «Стрелка СТ»

№ п/п	Населенный пункт	Координаты
1	с. Выселки	53.632234, 49.301955
2	с. Мусорка	53.749775, 49.743119
3	с. Сосновый Солонец	53.295528, 49.525327

Раздел 10.22 Мероприятия по категорированию улично-дорожной сети в границах муниципального образования

В основу разработки мероприятий по категорированию дорог и улиц была взята классификация дорог, принятая в соответствии с федеральным законом № 257 от 8.11.2007г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации», а также материалы анализа существующей УДС, на основании проведенных обследований в 1 этапе разработки КСОДД.

Согласно нормативам, расчетная интенсивность и скорость движения на автомобильных дорогах общего пользования муниципального образования на текущий период соответствуют установленным категориям.

Изменение категории дороги или улицы возможно в рамках реконструкции. (Уточнение категории в соответствии с классификацией СП 243.1326000.2015 также может быть выполнено номенклатурно, без строительных работ).

Анализ социально-экономического развития, показывает рост интенсивности транспортных потоков на дорожной сети, однако это не будет в значительной степени влиять на УДС, поэтому мероприятий по изменению категорий дорог не требуется.

Раздел 11 Оценка объемов финансирования мероприятий по организации дорожного движения и источники финансирования

Программа мероприятий приведена в таблице 25.

Таблица 25 – Программа взаимовязанных мероприятий.

№	Мероприятия	Местоположение	Срок	Ед. изм. (шт)	Стоимость ¹ (тыс.р.)	Источник финансирования
1	Мероприятия по разделению движения транспортных средств на однородные группы в зависимости от категорий транспортных средств, скорости и направления движения, распределение их по времени движения					
1.1	Мероприятия по разделу нецелесообразны	-	-	-	-	-
	Итого:					
2.	Мероприятия по повышению пропускной способности дорог, в том числе посредством устранения условий, способствующих созданию помех для дорожного движения или создающих угрозу его безопасности, формированию кольцевых пересечений и примыканий дорог, реконструкции перекрестков и строительства транспортных развязок					
2.1	Ремонт путепровода на Санчелеевском шоссе	с. Тимофеевка	2020-2021	1	5430,00	Областной бюджет
	Итого:					5430,00

¹ Стоимость работ по программе мероприятий указана ориентировочно на основании средних цен на подобные проекты. Стоимость указана на цены года разработки КСОДД. Плановую стоимость мероприятий необходимо ежегодно корректировать.

3.	Мероприятия по оптимизации светофорного регулирования, управлению светофорными объектами, включая адаптивное управление					
3.1	Устройство адаптивного управления СО в с. Тимофеевка на перекрёстке Обводное шоссе и ул. Строителей	с. Тимофеевка	2021-2022	1	0,00	-
3.1	Устройство адаптивного управления СО в с. Васильевка перекресток Обводное шоссе и ул. Шоссейная	с. Васильевка	2021-2022	1	0,00	-
	Итого:				0,00	
4.	Мероприятия по развитию инфраструктуры в целях обеспечения движения пешеходов и велосипедистов, в том числе строительству и обустройству пешеходных переходов					
4.1	Закупка и распространение световозвращающих брелоков	Ставропольский район	2020-2035	70 тыс. шт	4900,00	Местный/Внебюджетные источники
4.2	Обустройство пешеходных зон согласно разделу 10.5.1	Ставропольский район	2022-2025	определяется планом работ	по результатам ПСД	Местный бюджет/Внебюджетные источники
4.3	Обустройство велополос в с. Подстепки и п. Приморский	Ставропольский район	2025-2030	1,61 км	2 270,00	Местный бюджет

4.4	Обустройство велопарковок	Ставропольский район	2020-2030	12 шт	120,00	Местный/Внебюджетные источники
4.5	Обустройство приподнятых пешеходных переходов около социально значимых объектов	Ставропольский район	2025-2030	10 шт	по результатам ПСД	Областной бюджет
	Итого:				7290,00	
5.	Мероприятия по введению приоритета в движении маршрутных транспортных средств					
5.1	В рамках КСОДД не предусмотрены мероприятия	-	-	-	-	-
	Итого:				-	
6.	Мероприятия по развитию парковочного пространства					
6.1	Открытие дополнительных мест	Ставропольский район	2020-2035	по ПСД	24340,00	Местный бюджет
	Итого:				24340,00	
7.	Мероприятия по введению временных ограничений или прекращения движения транспортных средств					
7.1	В рамках КСОДД не предусмотрены мероприятия	-	-	-	-	-
	Итого:				-	
8.	Мероприятия по применению реверсивного движения и организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах или их участках					
8.1	В рамках КСОДД не предусмотрены мероприятия	-	-	-	-	-
	Итого:				-	

9.	Мероприятия по перечню пересечений, примыканий и участков дорог, на которых необходимо введение светофорного регулирования					
9.1	Устройство регулируемых перекрестков	с. Русская Борковка ул. Северная	2020-2021	2 шт	5000,00	Местный бюджет
9.2	Устройство регулируемых перекрестков	п. Приморский ул. Советская	2021-2022	3 шт	7500,00	Местный бюджет
9.2	Обустройство пешеходных переходов светофорами типа Т7	Ставропольский район	2020-2025	10 шт	258,50	Местный бюджет
	Итого:				12758,50	
10.	Мероприятия по разработке, внедрению и использованию автоматизированной системы управления дорожным движением (далее - АСУДД), ее функциям и этапам внедрения					
10.1	Установка знака обратной связи с водителем с Ягодное	с Ягодное	2022-2023	1 шт	200,00	Местный бюджет
10.2	Установка знака обратной связи с водителем с. Узюково	с. Узюково	2022-2023	1 шт	200,00	Местный бюджет
10.3	Введение АСУДД	с. Русская Борковка ул. Северная	2030-2035	2 шт	По результатам ПСД	Местный бюджет
10.2	Установка знака обратной связи с водителем с. Узюково	п. Приморский ул. Советская	2030-2035	3 шт	По результатам ПСД	Местный бюджет
	Итого:				400,00	

11.	Мероприятия по обеспечению транспортной и пешеходной связанности территорий					
11.1	Открытие дополнительного коридора движения между северной и южной частью района	Ставропольский район	-	1 шт	-	-
	Итого:				-	
12.	Мероприятия по организации движения маршрутных транспортных средств					
12.1	Обустройство остановочных пунктов согласно разделу 10.13.1 и 10.15	Ставропольский район	2025-2030	320 шт	32000,00	Областной бюджет
12.2	Обновление парка автобусов	Ставропольский район	2025-2035	по плану	-	Областной бюджет
12.3	Установка систем GPS/Глонасс на ТС	Ставропольский район	2025-2035	-	50,00/шт	Областной бюджет
	Итого:				32000,00	
13.	Мероприятия по организации или оптимизации системы мониторинга дорожного движения, установке детекторов транспорта, организации сбора и хранения документации по организации дорожного движения					
13.1	Установка детекторов ТП	СО в с. Тимофеевка	2020-2021	1 шт	300,00	Областной бюджет
13.2	Установка детекторов ТП	СО в с. Васильевка	2020-2021	1 шт	300,00	Областной бюджет
	Итого:				600,00	
14.	Мероприятия по организации пропуска транзитных транспортных средств					
14.1	Мероприятия по разделу нецелесообразны	-	-	-	-	-
	Итого:				-	

15.	Мероприятия по организации пропуска грузовых транспортных средств, включая предложения по организации движения транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, а также по допустимым весогабаритным параметрам таких средств					
15.1	В рамках КСОДД дополнительных мероприятий не требуется	-	-	-	-	-
	Итого:				-	
16.	Мероприятия по скоростному режиму движения транспортных средств на отдельных участках дорог или в различных зонах					
16.1	Снижение максимальной скорости на территории поселений на 10 км/ч (по разделу 10.18)	Ставропольский района	2035	-	по результатам ПСД	Областной бюджет
	Итого:				-	
17.	Мероприятия по обеспечению маршрутов движения детей к образовательным организациям					
17.1	Обустройство пешеходных переходов по разделу 10.20	Ставропольский район	2020-2021	-	по ПСД	Местный /Областной бюджет
	Итого:				-	
18.	Мероприятия по расстановке работающих в автоматическом режиме средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения					
18.1	Расстановка комплексов «Стрелка СТ»	с. Выселки с. Мусорка. с. Солновыи солонец	2022-2035	3 шт	12000,00	Областной бюджет
	Итого:				12000,00	

19.	Мероприятия по категорированию улично-дорожной сети в границах муниципального образования					
19.1	Изменение категорий дорог номенклатурно	Ставропольский район	2020-2035	по необходимости	-	-
	Итого:				-	
20.	Мероприятия по категорированию улично-дорожной сети в границах муниципального образования					
20.1	Ремонт/Капитальный ремонт УДС	Ставропольский район	2020-2035	ежегодно при необходимости	до 1000000,00	Областной бюджет/Местный бюджет
	Итого:				-	
Итого: 109 518.5 тыс. руб						

Раздел 12. Оценка эффективности мероприятий программы

Оценка эффективности реализации осуществляется заказчиком программы ежегодно в течение всего срока ее реализации и по окончании ее реализации. Источником информации для проведения оценки эффективности являются отчеты исполнителей мероприятий программы о достигнутых результатах, использовании финансовых средств за отчетный период.

Раздел 12.1 Достижение запланированных значений целевых показателей

Степень достижения результатов по каждому показателю (I_i) проводится путем сопоставления достигнутого значения каждого целевого показателя за период ($I_{\text{факт}}$) с его плановым значением ($I_{\text{план}}$) по следующей формуле (9):

$$I_i = I_{\text{факт}} / I_{\text{план}} \quad (12)$$

где:

I_i – степень достижения значения показателя за период; $I_{\text{факт}}$ – значение показателя, фактически достигнутое на конец периода; $I_{\text{план}}$ – плановое значение показателя в периоде. i – порядковый номер целевого показателя.

Если значение I_i превышает 1, а также, если желаемой тенденцией является снижение и полученное значение < 1 , для расчета отношение принимается 1.

Среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей программы (I) рассчитывается по формуле (13):

$$I = \sum I_i / N \quad (13)$$

где:

I – среднее значение показателей КСОДД за период; $\sum I_i$ – сумма оценок достижения значений; N – количество целевых показателей,.

Раздел 12.2 Соответствие объемов фактического финансирования запланированным объемам

Степень соответствия объемов финансирования запланированным объемам за период (Φ) проводится путем сопоставления объема финансирования за счет всех источников финансирования за отчетный период ($\Phi_{\text{факт}}$) к запланированному объему ($\Phi_{\text{план}}$) по следующей формуле (14):

$$\Phi_i = \Phi_{\text{факт}} / \Phi_{\text{план}} \quad (14)$$

где:

Φ – степень уровня финансирования мероприятий программы за отчетный период; $\Phi_{\text{факт}}$ – фактический объем финансирования мероприятий за период; $\Phi_{\text{план}}$ – объем финансирования, предусмотренный на отчетный период.

Раздел 12.3 Выполнение запланированных мероприятий

Степень выполнения каждого запланированного мероприятия программы за отчетный период (M_j) определяется путем сопоставления фактически полученного результата от реализации мероприятия ($M_{\text{факт}}$) к его запланированному значению ($M_{\text{план}}$) по следующей формуле (15):

$$M_j = M_{\text{факт}} / M_{\text{план}} \quad (15)$$

где:

M_j – показатель степени выполнения мероприятия за отчетный период; $M_{\text{факт}}$ – полученный результат по мероприятию за отчетный период; $M_{\text{план}}$ – ожидаемый результат за отчетный период; j – порядковый номер мероприятия.

Расчет среднего показателя степени выполнения запланированных мероприятий за отчетный период (М) определяется как отношение суммы оценок степени выполнения запланированных мероприятий к их количеству.

$$M = \sum M_i / N \quad (16)$$

где: М – значение степени выполнения мероприятий за отчетный период; $\sum M_j$ – сумма оценок степени выполнения мероприятий программы за период; К – количество мероприятий, подлежащих выполнению в отчетном периоде.

Раздел 12.4 Показатель эффективности использования финансовых средств

При проведении Оценки определяется показатель эффективности использования средств из всех источников (Э), - отношение среднего показателя степени выполнения мероприятий (М) к степени уровня финансирования (Ф).

$$\mathcal{E} = M / \Phi \quad (17)$$

где: Э – эффективность использования финансовых средств из всех источников программы за отчетный период; М – среднее значение степени выполнения запланированных мероприятий программы за отчетный период; Ф – степень уровня финансирования мероприятий программы в отчетном периоде.

Раздел 12.5 Показатель эффективности реализации программы

Показатель эффективности реализации мероприятий программы определяется как произведение среднего значения достижения запланированных показателей (И) и показателя эффективности использования финансовых средств (Э) по следующей формуле:

$$P = I * \mathcal{E} \quad (18)$$

где: П – показатель эффективности реализации программы за отчетный период; И – среднее значение достижения запланированных значений целевых показателей за отчетный период; Э – эффективность использования средств.

Раздел 12.6 Вывод об эффективности реализации программы

Вывод об эффективности реализации программы формируется на основании значений П. Реализация программы признается:

- с высоким уровнем эффективности, если значение П больше либо равно 0,9;
- со средним уровнем эффективности, если значение П меньше 0,9, но больше либо равно 0,7.
- в остальных случаях реализация Программы признается с низким уровнем эффективности.

Раздел 13. Предложения по совершенствованию обеспечения деятельности в сфере транспортного обслуживания населения

В рамках КСОДД не предполагается проведение институциональных преобразований, структура управления, характер взаимосвязей при деятельности в сфере ОДД предполагается оставить в неизменном виде.

В целях открытости комплексная схема организации дорожного движения подлежит размещению на официальном портале органов местного самоуправления в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Раздел 13.1 Организация контроля реализации программы

Система управления программой и контроль за ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Контроль за организацией и ходом реализации программы возлагается на администрацию муниципального района Ставропольский.

Механизм реализации программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Координатор программы является ответственным за реализацию. Контроль выполнения мероприятий, подготовки бюджетной заявки на финансирование мероприятий, уточнению затрат на мероприятия, состава исполнителей, подготовке отчета о ходе реализации возлагаются на администрацию МО.

Прекращение или изменение настоящей муниципальной программы производится на основании соответствующего постановления администрации.

Раздел 13.2 Механизм обновления программы и внесения изменений

В процессе реализации, мероприятия по проектированию, строительству и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры могут дополняться в зависимости от складывающейся ситуации, изменения внутренних и внешних условий. По ежегодным результатам мониторинга осуществляется своевременная корректировка программы.

Раздел 14. Актуализация КСОДД

Каждые 5 лет должна быть выполнена актуализация КСОДД для уточнения необходимости и целесообразности реализации предлагаемых мероприятий, определения объемов работ и финансирования с учетом текущих нормативов и расценок.

Необходимо предусмотреть актуализацию комплексной схемы организации дорожного движения в:

- 2025 г. - актуализация КСОДД на 2025 - 2030 гг.;
- 2030 г. - актуализация КСОДД на 2030 - 2035 гг.

Заключение

Комплекс предлагаемых мер предусматривает развитие УДС муниципального образования в совокупности с реализацией запланированных мероприятий целевых программ. В результате будет создан новый транспортный каркас, способный полностью обеспечить необходимость населения в перемещениях.

Подготовленный комплекс мероприятий по оптимизации пассажирских перевозок включает: корректировку существующих муниципальных маршрутов, устройство новых остановочных пунктов, обеспечение информирования и видеонаблюдения на маршрутах.

В рамках комплекса мероприятий предусмотрена оптимизация парковочного пространства на территории муниципального образования создание новых парковочных мест с учетом прогнозируемого количества населения.

Разработан комплекс мероприятий по повышению уровня безопасности дорожного движения, направленный на повышение безопасности как водителей, так и пешеходов.

Реализация мероприятий позволит полностью устранять заторовые места, значение показателя смертности на дорогах в краткосрочной перспективе уменьшиться до минимальных размеров.

Реализация предложенного комплекса мер обеспечит устойчивое функционирование транспортной системы.

Список использованных источников

1. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
2. Федеральный закон от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации».
3. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015).
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 15.01.2016).
5. Приказ Министерства транспорта РФ от 26 декабря 2018 г. № 480 "Об утверждении Правил подготовки документации по организации дорожного движения".
6. Приказ министерства транспорта Российской Федерации от 16.11.2012 № 402 « Об утверждении Классификации работ по капитальному ремонту и содержанию автомобильных дорог.
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.01.2016) «О Правилах дорожного движения».
8. Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. N 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».
9. Письмо Министерства внутренних дел Российской Федерации от 21 июня 2013 года №3/6-160 «О создании условий для комфортного движения пешеходов».
10. ГОСТ 17.2.3.01-86 Охрана природы (ССОП). Атмосфера. Правила контроля качества воздуха населенных пунктов.
11. ГОСТ Р 52289-2004 Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств.

12. ГОСТ Р 50597-2017. «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. Методы контроля»;
13. ГОСТ Р 52398-2005. «Классификация автомобильных дорог. Параметры и требования»
14. ГОСТ Р 52399-2005. «Геометрические элементы автомобильных дорог».
15. ГОСТ Р 52765-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация»
16. 7. ГОСТ Р 52767-2007. «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Методы определения параметров»
17. СП 34.13330.2012 Автомобильные дороги.
18. ОДМ 218.2.020-2012 Методические рекомендации по оценке пропускной способности автомобильных дорог.
19. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 30.12.2015) (с изм. и доп., вступ. в силу с 10.01.2016).
20. Шелков Ю.Д. Указания по организации приоритетного движения транспортных средств общего пользования М.: Транспорт, 1984 – 32 с.
21. Dawn P. Guegan, Peter T. Martin and Wayne D. Cottrell.: Prioritizing Traffic Calming Projects Using the Analytic Hierarchy Process. Murray, Utah 2000.- 26p.
22. Пугачев И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность движения [Текст]. – Москва, 2009. – 176 с.
23. Руководство по безопасности дорожного движения для руководителей и специалистов. Безопасность пешеходов [Текст]. – М.: Издательство «Всемирная организация здравоохранения», 2013. – 115 с.
24. Якимов М.Р. Транспортное планирование. Особенности моделирования транспортных потоков в крупных российских городах: монография / М.Р. Якимов, А.А. Арепьева. – М: Логос, 2016. – 280 с.;



**АДМИНИСТРАЦИЯ
муниципального района
СТАВРОПОЛЬСКИЙ
Самарской области**

г. Тольятти, 445011

пл. Свободы, 9

тел.: (8482) 283050, (8482) 280441

stavr-post@mail.ru

ИНН/КПП 6382007951/638201001,

ОКПО 04031090, ОГРН 1026303947010

от 06.10.2021 № 10645

Министру строительства Самарской
области

Н.В. Плаксину

на _____ от _____

Уважаемый Николай Владимирович!

В соответствии с пунктом 3 соглашений № 36640000-1-2019-007 от 27.01.2020, № 16 от 12.03.2020, заключенными между министерством строительства Самарской области и администрацией муниципального района Ставропольский Самарской области о предоставлении субсидий из бюджета субъекта Российской Федерации местному бюджету на софинансирование расходного обязательства муниципального образования по строительству объекта «Детский сад на 130 мест в с. Ягодное», направляем в Ваш адрес документы для перечисления субсидии.

Приложение:

- платежное поручение № 3536 от 22.09.2021 на 1 л.;
- счет на оплату № 22 от 06.08.2021 на 1 л.;
- Акт № 11 от 06.08.2021 (услуги по осуществлению строительного контроля) на 1 л.

Заместитель Главы района по ЖКХ,
капитальному строительству, ГО и ЧС

В.А. Еськин