

**Российская Федерация**

**Новгородская область Новгородский район**

**Администрация Ермолинского сельского поселения**

**П О С Т А Н О В Л Е Н И Е**

от 13.05. 2019 № 536

**д. Ермолино**

**Об утверждении Комплексной схемы**

**организации дорожного движения на**

**автомобильных дорогах общего пользования**

**на территории Ермолинского сельского поселения**

**до 2035 года**

В соответствии с Федеральным законом от 06 октября 2003 года №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», администрация Ермолинского сельского поселения

**ПостановляЕТ:**

1. Утвердить прилагаемую Комплексную схему организации дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования на территории Ермолинского сельского поселения до 2035 года.

 2. Опубликовать настоящее постановление в газете «Ермолинский вестник» разместить на официальном сайте Администрации Ермолинского сельского поселения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: www.ermolinoadm.ru.

Глава сельского поселения А.А.Козлов

|  |
| --- |
| УТВЕРЖДЕНА постановлением АдминистрацииЕрмолинского сельского поселения от 13.05.2019 № 536  |

**КОМПЛЕКСНАЯ СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЕРМОЛИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ**

**НОВГОРОДСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА**

**НОВГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ**

**до 2035 года**

|  |
| --- |
| Разработано: Общество с ограниченной ответственностью «ЭНЕРГОАУДИТ»  |
|  |
|  |  |  |

2019 год

**ВВЕДЕНИЕ**

Комплексная схема организации дорожного движения (КСОДД) представляет собой совокупность инженерно-планировочных и организационно-регулировочных мероприятий, позволяющих оптимальным образом распределять транспортные потоки по дорогам и улицам поселения.

Объектом исследования является организация дорожного движения на территории Ермолинского сельского поселения.

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

Основанием для разработки комплексной схемы организации дорожного движения Ермолинского сельского поселения являются:

* Федеральный закон от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
* Правила подготовки проектов и схем организации дорожного движения, утвержденные приказом Минтранса России от 17 марта 2015 года №43;
* Градостроительный Кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 г.;
* Схема территориального планирования Новгородской области, утвержденная Постановлением Правительства Новгородской области №370 от 29 июня 2012 года «Об утверждении Схемы территориального планирования Новгородской области» (в ред. Постановления Правительства Новгородской области от 20.02.2015 № 56);
* Схема территориального планирования Новгородского муниципального района, утвержденная Решением Думы Новгородского муниципального района Новгородской области от 20 декабря 2012 г. № 206 (с изменениями);
* Генеральный план Ермолинского сельского поселения Новгородского муниципального района Новгородской области.

Схема организации дорожного движения разработана до 2035 года.

Основные задачи разработки комплексной схемы организации дорожного движения Ермолинского сельского поселения:

1. обеспечение безопасности дорожного движения;
2. упорядочение и улучшение условий дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
3. организация пропуска прогнозируемого потока транспортных средств и пешеходов;
4. повышение пропускной способности дорог и эффективность их использования;
5. организация транспортного обслуживания новых или реконструируемых объектов капитального строительства различного функционального назначения;
6. снижение экономических потерь при осуществлении дорожного движения транспортных средств и пешеходов;
7. снижение негативного воздействия от автомобильного транспорта на окружающую среду.

Место КСОДД в системе документов территориального и транспортного планирования



ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

|  |  |
| --- | --- |
| ОиБДД | - организация и безопасность дорожного движения |
| ОДД | - организация дорожного движения |
| УДС | - улично-дорожная сеть |
| ТП | - транспортный поток |
| КСОДД | - комплексная схема организации дорожного движения |
| ТС | - транспортное средство |
| ДТП | - дорожно-транспортное происшествие |
| ПДД | - правила дорожного движения |
| ТСОДД | - технические средства организации дорожного движения |
| БДД | - безопасность дорожного движения |
| ИДН | - искусственная дорожная неровность |
| ПОД | - проект организации движения |

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

**Общие сведения об Ермолинском сельском поселении**

Ермолинское сельское поселение – муниципальное образование в Новгородском муниципальном районе Новгородской области Российской Федерации.

Преобразовано путем объединения следующих муниципальных образований, входящих в состав территории Новгородского муниципального района: Ермолинское сельское поселение, Григоровское сельское поселение и Сырковское сельское поселение во вновь образованное муниципальное образование Ермолинское сельское поселение, с определением административного центра в деревне Ермолино, в соответствии с областным законом Новгородской области от 1 апреля 2014 года № 533-ОЗ.

В состав территории муниципального образования Ермолинское сельское поселение входят следующие населенные пункты: деревня Березовка, деревня Болотная, деревня Вашково, деревня Видогощь, деревня Вяжищи, деревня Горынево, деревня Григорово, деревня Ермолино, деревня Кшентицы, деревня Лешино, деревня Люболяды, деревня Ляпино, деревня Нащи, деревня Новая Мельница, деревня Плетниха, деревня Соковая, деревня Старая Мельница, деревня Сырково, хутор Кожевница.

Площадь Ермолинского сельского поселения – 46002 га.

Административным центром поселения является д. Ермолино.



Рис. 1 Схема расположения населенных пунктов Ермолинского сельского поселения.

**Анализ численности населения Ермолинского сельского поселения**

В 2018 году численность населения Ермолинского сельского поселения составила – 12502 человека.

В таблице 0.1 представлена динамика изменения численности населения в разрезе населенных пунктов, входящих в состав Ермолинского сельского поселения.

Таблица 0.1

| **Населенный пункт** | **01.01.2016** | **01.01.2017** | **01.01.2018** |
| --- | --- | --- | --- |
| д. Березовка | 63 | 64 | 64 |
| д. Вашково | 83 | 88 | 90 |
| д. Видогощь | 157 | 120 | 120 |
| д. Горынево | 90 | 89 | 90 |
|  д. Ермолино | 1542 | 1680 | 1720 |
| д. Кшентицы | 105 | 102 | 102 |
| д. Лешино | 246 | 272 | 272 |
| д. Люболяды | 43 | 56 | 56 |
| д. Ляпино | 4 | 14 | 14 |
| д. Нащи | 59 | 74 | 74 |
| д. Новая Мельница | 1950 | 2194 | 2230 |
| д. Плетниха | 186 | 360 | 380 |
| д. Старая Мельница | 11 | 38 | 38 |
| д. Сырково | 2600 | 2675 | 2750 |
| д. Вяжищи | 100 | 110 | 110 |
| д. Болотная | 385 | 412 | 412 |
| д. Григорово | 3850 | 3920 | 3980 |
| **ИТОГО:** | **11474** | **12268** | **12502** |

Прогнозирование численности населения поселения на период до 2035 г. было выполнено в составе проекта Схемы территориального планирования Новгородского района, результаты которых приведены в таблице 0.2.

Прогноз численности населения осуществлялся с учетом динамики естественного прироста и сальдо миграции в период, предшествующий базовому году.

Используемая модель прогнозирования численности населения по половозрастному составу предполагает деление населения по полу и возрасту с шагом в один год.

Вместе с тем, исходные данные о половозрастной структуре населения отражают деление большей части численности населения на возрастные группы, каждая из которых может содержать людей, отличающихся друг от друга возрастом на 0-5 лет. В связи с этим, крупные возрастные группы разбиваются на однолетние в предположении, что внутри каждой пятилетней возрастной группы люди распределены по отдельным возрастам (однолетним возрастным группам) равномерно.

Таблица 0.2

Прогноз численности населения Ермолинского сельского поселения

|  |  |
| --- | --- |
| **Возрастные группы** | **Прогноз** |
| **2021 г.** | **2035 г.** |
| **Общая численность населения, чел.** | **13814** | **17878** |
| младше трудоспособного возраста  | 2279 | 3039 |
| трудоспособного возраста  | 7943 | 10673 |
| старше трудоспособного возраста | 3592 | 4166 |

В течение следующих 17 лет прогнозируется увеличение общей численности постоянного населения сельского поселения более чем на 43% по отношению к исходному периоду времени.

Прогноз численности населения в разрезе населенных пунктов, входящих в состав поселения выглядит следующим образом:

Таблица 0.3

Прогноз численности населения Ермолинского сельского поселения в разрезе населенных пунктов, чел.

| **№ п/п** | **Наименование** | **Прогноз** |
| --- | --- | --- |
| **2021 г.** | **2030 г.** |
| 1 | д. Сырково | 3016 | 3903 |
| 2 | д. Григорово | 4419 | 5719 |
| 3 | д. Вяжищи | 124 | 160 |
| 4 | д. Болотная | 464 | 601 |
| 5 | д. Ермолино | 1894 | 2451 |
| 6 | д. Новая Мельница | 2473 | 3201 |
| 7 | д. Лешино | 307 | 397 |
| 8 | д. Старая Мельница | 43 | 55 |
| 9 | д. Ляпино | 16 | 20 |
| 10 | д. Березовка | 72 | 93 |
| 11 | д. Вашково | 99 | 128 |
| 12 | д. Плетниха | 406 | 525 |
| 13 | д. Видогощь | 135 | 175 |
| 14 | д. Кшентицы | 115 | 149 |
| 15 | д. Нащи | 83 | 108 |
| 16 | д. Горынево | 100 | 130 |
| 17 | д. Люболяды | 47 | 61 |
| 18 | д. Соковая | 0 | 0 |
| 19 | хутор Кожевница | 0 | 0 |
|  | **ИТОГО:** | **13814** | **17878** |

**Климат**

Климат умеренно-континентальный, характеризующийся избыточным увлажнением, с нежарким коротким летом и умеренно холодной зимой. Его формирование связано с теплыми и влажными воздушными массами Атлантики с одной стороны и холодными арктическими, с другой стороны. Среднегодовая многолетняя температура воздуха составляет 3,7ºС. Самым теплым месяцем является июль, средняя температура которого колеблется в пределах +16,9ºС…+17,8°С. Средняя многолетняя температура зимы (январь) составляет -7,9ºС....-8,7ºС. Число дней с отрицательной температурой во все часы суток – 93.

Рассматриваемая территория относится к зоне избыточного увлажнения. Годовая сумма осадков 550-600 мм. Максимум осадков приходится на период с июля по сентябрь.

Относительная влажность воздуха высока в течение всего года, что объясняется преобладанием морских воздушных масс над данной территорией, обилием выпадающих осадков. Среднегодовая относительная влажность воздуха – 82%. Наиболее высокая влажность держится с ноября по январь.

Смена воздушных масс связана с изменением атмосферного давления, от него зависит направление ветра. Преобладают южные и юго-западные ветры в течение всего года. Скорость ветра составляет 3-4 м/сек. Летом часто наблюдаются ветры северо-западного и западного направлений.

В пределах рассматриваемой территории отмечаются осадки московского и Валдайского оледенений. Московские моренные отложения распространены пятнами и нигде на поверхность не выходят. Представлены валунной глиной и суглинком со значительным содержанием грубообломочного материала.

Данные по уровню шума и концентрации вредных веществ в атмосфере отсутствуют.

# ХАРАКТЕРИСТИКА СЛОЖИВШЕЙСЯ СИТУАЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЕРМОЛИНСКОГО СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ

## Описание используемых методов и средств получения исходной информации

Исходная информация для разработки комплексной схемы организации дорожного движения на территории Ермолинского сельского поселения получена из следующих источников:

1. Исходная информация, полученная от заказчика, согласно примерного перечня исходной информации, необходимой для разработки документации по ОДД, установленного приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 (ред. от 29.07.2016) «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».
2. Данные полученные из общедоступных официальных интернет источников.

## Результаты анализа организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по ОДД

1.2.1. Содержание организационной деятельности органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения

Согласно Концепции проекта Федерального закона «Об организации дорожного движения и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (разработчик Проекта – Министерство транспорта РФ), организационная деятельность органов государственной власти субъекта Российской Федерации и органов местного самоуправления по организации дорожного движения должна включать в себя:

* реализацию региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования;
* организацию и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения;
* ведение учета основных параметров дорожного движения на территории муниципальных образований;
* содержание технических средств организации дорожного движения (ТСОДД) на автомобильных дорогах;
* ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований.

1.2.1.1. Реализация региональной и муниципальной политики в области организации дорожного движения на территории муниципального образования

Целью государственной политики в сфере организации дорожного движения (ОДД) является достижение высоких стандартов качества жизни населения и обслуживания экономики за счет эффективного и качественного удовлетворения транспортного спроса при условии одновременной минимизации всех видов, сопутствующих социальных, экономических и экологических издержек.

Целью государственного регулирования в сфере организации дорожного движения и развития территориальных транспортных систем является создание правовых, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов.

Государственная политика в сфере организации дорожного движения включает в себя следующие направления:

* совершенствование территориального и территориально-транспортного планирования;
* развитие улично-дорожных сетей;
* модернизация общественного пассажирского транспорта;
* организация парковочного пространства и парковочная политика;
* введение приоритетов в управлении движением автотранспорта;
* совершенствование инженерных средств и методов организации дорожного движения;
* оптимизация работы грузового автомобильного транспорта;
* формирование новых стереотипов транспортного поведения населения;
* поощрение современных форм организации различных видов трудовой деятельности, сокращающих транспортный спрос населения и общественные транспортные издержки для государства.

Ведущая роль в регламентации общественных отношений в области организации дорожного движения принадлежит Федеральному закону № 196- ФЗ «О безопасности дорожного движения», который определяет понятие «организация дорожного движения» как комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах. Этот закон не регулирует всего круга вопросов, связанных с организацией дорожного движения в предложенном толковании, а ограничивается вопросами обеспечения безопасности дорожного движения без установления целевых ориентиров этой деятельности.

Действующее законодательство, в том числе федеральные законы № 131- ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», Градостроительный кодекс и Земельный кодекс, не позволяют чётко распределять обязанности и ответственность субъектов организации дорожного движения на всех уровнях, установить их функциональные связи, координировать их деятельность, рационально планировать осуществление комплексных мероприятий в данной сфере. Таким образом, местные власти, уполномоченные Федеральным законом «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» заниматься вопросами муниципального дорожного строительства, содержанием объектов транспортной инфраструктуры, а также созданием условий для предоставления транспортных услуг населению и организации его транспортного обслуживания, остаются один на один с проблемами, порождёнными перегруженностью улично-дорожных сетей. При этом, за редким исключением, они не располагают ни правовыми, ни институциональными, ни финансовыми, ни методическими, ни кадровыми ресурсами.

С учетом действующего законодательства задачи деятельности по ОДД фактически распределены между уровнями управления следующим образом:

1. федеральный уровень:
2. разработка новых правовых документов, регулирующих деятельность в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения;
3. разработка нормативных документов, методических рекомендаций и руководств по формированию и реализации планов и программ в сфере транспортного планирования, управления транспортным спросом и организации дорожного движения, на местном уровне;
4. обеспечение соответствия деятельности местных властей в данной сфере принципам государственной политики средствами экспертизы, надзора и контроля.
5. региональный уровень:
6. обеспечение и регулирование взаимодействия властей муниципальных образований, входящих в состав региона, при разработке и реализации планов и программ управления транспортным спросом и организации дорожного движения местного уровня;
7. согласование конкретных мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения, проводимых местными властями, в случае если эти мероприятия затрагивают дорожную сеть регионального значения.
8. местный уровень:
9. 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;
10. разработка и реализация программ мероприятий по управлению транспортным спросом и организации дорожного движения на основе принятых документов территориального планирования и планировки территории.

Для проведения современной политики в области ОДД используются следующие принципы.

Отношение к пропускной способности дорожных сетей как к ограниченному, но жизненно необходимому ресурсу, пользующемуся повышенным спросом. Его дефицит приводит к транспортным заторам, что эквивалентно очередям за дефицитным товаром. С дефицитом борются двумя путями – либо увеличением уровня предложения (наращивание пропускной способности УДС), либо уменьшением уровня спроса (ограничением доступа на дороги или введением платы за пользование). Таким образом, решение проблемы перегруженности УДС заключается в выборе методов, которые позволят регулировать транспортный спрос, влиять на его величину и структуру.

Максимально полное использование имеющейся пропускной способности дорожных сетей.

Комплексность принимаемых решений, под которой подразумевается координация деятельности в сфере ОДД с деятельностью в сфере градостроительства, дорожного строительства, развития общественного пассажирского и грузового автотранспорта.

Непрерывность планирования, мониторинга реализации планов, и их корректировки.

Как показывает мировой опыт, данные принципы могут быть реализованы следующими методами:

* совершенствованием существующих схем движения автотранспорта и методов регулирования движения на существующих дорожных сетях – реализуется с помощью традиционных средств организации дорожного движения (таких, как установка дорожных знаков, нанесение разметки на проезжую часть, светофорное регулирование, введение одностороннего движения и т.д.);
* введением прямых и косвенных ограничений на пользование УДС некоторыми типами транспортных средств (ограничения парковки в зонах с перегруженной УДС, постоянные или временные запреты на въезд, платный въезд и парковку);
* информационным обеспечением участников дорожного движения через специализированные радиоканалы, услуги сети Интернет и сотовой связи, электронные табло и т.п., (оповещение водителей о состоянии дорожной сети, оптимальном маршруте, ДТП, пробках и т.д.);
* развитием общественного пассажирского транспорта как главного, и зачастую и единственного конкурента личного легкового автомобиля (открытие новых маршрутов, строительство пересадочных узлов и пассажирских терминалов, предоставление наземному общественному пассажирскому транспорту приоритета в дорожном движении, устройство «перехватывающих парковок», прогрессивная тарифная политика, развитие новых видов внеуличного транспорта и т.п.);
* учетом транспортной составляющей при градостроительной деятельности (снижение уровня транспортного спроса средствами градостроительного планирования, обеспечение сбалансированного транспортного и социально-экономического развития территории, проектирование «самодостаточных» с точки зрения занятости населения районов, обязательная разработка ПКРТИ, КСОДД и т.п.).

1.2.1.2. Организация и мониторинг дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения

Министерство транспорта Российской Федерации определяет организацию дорожного движения как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения. Под мониторингом дорожного движения понимается сбор, обработка и накопление данных о параметрах движения транспортных средств (скорости движения, интенсивности, уровня загрузки, интервалов движения, дислокации и состояния технических средств организации дорожного движения) на автомобильных дорогах, улицах, отдельных их участках, транспортных узлах, характерных участках улично-дорожной сети городских округов и поселений с целью контроля соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик улично-дорожной сети потребностям транспортной системы.

Постановление Правительства РФ от 11.06.2004 № 274 (ред. от 05.08.2015) «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» пунктом 1 устанавливает, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере автомобильного транспорта, дорожного хозяйства, а также организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автомобильных дорогах.

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

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

Таким образом, полномочия по организации дорожного движения и мониторинга дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения, а также местного значения, расположенных в границах муниципальных образований, за исключением автомобильных дорог федерального значения, находятся у исполнительных органов государственной власти федерального и регионального уровня. На местном уровне участие в данной деятельности сведено к разработке и реализации ПКРТИ, КСОДД и проектов организации дорожного движения (ПОДД).

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

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

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

1.2.1.4. Ведение реестра парковок общего пользования на территориях муниципальных образований

Министерство Транспорта Российской Федерации определяет:

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

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

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

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

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

Уставом Ермолинского сельского поселения Новгородского муниципального района Новгородской области, принятым решением Совета депутатов Ермолинского сельского поселения к вопросам местного значения сельского поселения относятся содержание и строительство автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений в границах поселения, за исключением автомобильных дорог общего пользования, мостов и иных транспортных инженерных сооружений федерального и регионального значения, а так же создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах поселения.

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

Таким образом, задачи деятельности по ОДД на территории Ермолинского сельского поселения фактически решают органы местного самоуправления сельского поселения.

Во исполнение Поручения Президента РФ от 30.04.1997 № Пр-637 (пункт «4б») данного на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно которому органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований, администрацией Ермолинского сельского поселения была инициирована разработка настоящего проекта.

С целью решения вопросов связанных с обеспечением достаточного парковочного пространства рекомендуется организовать работу по ведению реестра парковок общего пользования на территории Ермолинского сельского поселения в соответствии с пунктом 1.2.1.4 настоящей КСОДД.

## Результаты анализа нормативного правового и информационного обеспечения деятельности в сфере ОДД

В настоящее время в Российской Федерации основным и единственным специальным законодательным актом в сфере регулирования организации дорожного движения является Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает правовую охрану жизни, здоровья и имущества граждан, защиту их прав и законных интересов, а также защиту интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. В то же время положения Федерального закона № 196-ФЗ нацелены исключительно на обеспечение безопасности дорожного движения и не создают необходимой правовой основы для организации эффективного и бесперебойного движения транспортных и пешеходных потоков по дорогам. Данный закон являясь, по сути, основным законодательным актом, регулирующим вопросы организации дорожного движения, тем не менее, не определяет организацию дорожного движения как самостоятельный объект правового регулирования, не закрепляет и основную цель этой деятельности – обеспечение условий для безопасного, эффективного (бесперебойного) дорожного движения.

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

На подзаконном уровне дорожное движение регулируется Правилами дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090) (далее – Правила дорожного движения), а также иными нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации, Минтранса России, МВД России, других органов государственной власти, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по дорогам.

Проведенный анализ российского законодательства показывает, что на федеральном уровне организация дорожного движения в настоящее время регулируется, в первую очередь, как составная часть деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. При этом и организация дорожного движения, и сама деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, Федеральным законом № 257-ФЗ включены в дорожную деятельность.

Таким образом, если правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации достаточно детализировано и в основном соответствует международным правовым принципам в сфере дорожного движения, то отношения в сфере организации дорожного движения остаются без надлежащей законодательной основы, уступают по степени детализации и кругу регулируемых вопросов законам иных государств, регулирующих дорожное движение.

На основании анализа статьи 5 и части первой статьи 6 Федерального закона № 196-ФЗ с учетом иных его положений и других действующих законодательных актов, регламентирующих вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, следует сделать вывод, что Федеральный закон № 196-ФЗ не устанавливает четких границ компетенции Российской Федерации в сфере осуществления деятельности по организации дорожного движения.

Определяя предметы ведения Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, Федеральный закон № 196-ФЗ прямо не указывает среди них осуществление деятельности по организации дорожного движения.

Федеральным законом № 196-ФЗ в редакции Федерального закона от 11.07.2011 № 192-ФЗ определена общая норма, относящая к полномочиям органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществление мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения при осуществлении дорожной деятельности.

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

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

В настоящее время за выработку государственной политики и нормативное правовое регулирование в сфере организации дорожного движения отвечает Министерство транспорта Российской Федерации. В то же время ГИБДД МВД России является единственным органом, осуществляющим комплексное воздействие практически на все элементы деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. В соответствии с Федеральным законом от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции» на полицию возложены прямые обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения и регулированию дорожного движения. Указом Президента РФ от 15.06.1998 № 711 установлены следующие обязанности ГИБДД МВД России: регулирование дорожного движения, в том числе с использованием технических средств и автоматизированных систем, обеспечение организации движения транспортных средств и пешеходов в местах проведения аварийно-спасательных работ и массовых мероприятий. При этом ГИБДД МВД России, однако, не является тем органом, на котором лежит непосредственная ответственность за осуществление мероприятий по организации дорожного движения в целях повышения пропускной способности дорог.

Кроме того, анализ законодательства в смежных областях деятельности показал, что недостаточно урегулирован вопрос планирования в сфере организации дорожного движения на стадиях градостроительного проектирования, что представляется весьма важным с точки зрения эффективности обеспечения бесперебойного и безопасного дорожного движения, особенно, в крупных населенных пунктах.

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

В целях активизации и повышения эффективности деятельности органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения, в последнее время был издан ряд подзаконных актов:

* Поручение Президента РФ № Пр-637, данное на заседании Президиума Госсовета РФ по вопросам безопасности дорожного движения, состоявшегося 14 марта 2016 года в г. Ярославле, согласно пункту «4б» которого органам местного самоуправления РФ предписано в срок до 1 декабря 2018 года разработать КСОДД на территориях муниципальных образований;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 марта 2015 года № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем дорожного движения»;
* Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 мая 2016 года № 131 «Об утверждении порядка осуществления мониторинга разработки и утверждения программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов».

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

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

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

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

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

Также обо всех изменениях существующих положений можно узнать на официальном сайте Администрации Ермолинского сельского поселения.

Теме организации дорожного движения, а также повышения безопасности на дорогах органами власти региона и муниципальных образований уделяется постоянное и пристальное внимание. Она ежегодно затрагивается в отчете Губернатора Новгородской области о результатах деятельности органов исполнительной власти Новгородской области. Также эта тема находит отражение и в ежегодных докладах главы Ермолинского сельского поселения о результатах деятельности.

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

## Результаты анализа имеющихся документов территориального планирования и документации по планировке территории, документов стратегического планирования

В соответствии с передовыми тенденциями в области организации дорожного движения документацией по организации дорожного движения являются комплексные схемы организации дорожного движения и (или) проекты организации дорожного движения. Документация по организации дорожного движения разрабатывается на основе документов территориального планирования, документации по планировке территорий, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации, планов и программ комплексного социально-экономического развития муниципальных образований (при их наличии), долгосрочных целевых программ, программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов, поселений, материалов инженерных изысканий, результатов исследования существующих и прогнозируемых параметров дорожного движения, статистической информации.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 23.04.2018) документами территориального планирования муниципальных образований являются:

* генеральные планы поселений; муниципальных районов;
* схемы территориального планирования (СТП).

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

*Генеральный план Ермолинского сельского поселения Новгородского муниципального района Новгородской области*

Для развития транспортной инфраструктуры Ермолинского сельского поселения проектом Генерального плана предлагается выполнение следующих мероприятий:

Таблица 1.1

| **№ п/п** | **Наименование мероприятия (раздел, №, пункт) и наименование планируемого для размещения объекта** | **Планируемое место размещения объекта** | **Зоны с особыми условиями использования территории** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1. | Схема территориального планирования Новгородской области |
| 1.1. | **Автомобильные дороги регионального и межмуниципального значения.***Первый этап до 2022 года:* - строительство обхода Великого Новгорода с северо-западной стороны; - капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения Ермолино - Горынево | Новгородский район | СЗЗ в соответствии с СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 |

*Схема территориального планирования Новгородской области*

Схема территориального планирования Новгородской области утверждена Постановлением Правительства Новгородской области №370 от 29 июня 2012 года «Об утверждении Схемы территориального планирования Новгородской области» (в ред. Постановления Правительства Новгородской области от 20.02.2015 № 56).

Мероприятия, предусмотренные СТП Новгородской области представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Назначение объекта регионального или межмуниципального значения** | **Наименование объекта** | **Краткая характеристика объекта, в том числе протяжен-ность (км)** | **Местополо-жение планируемо-го объекта** | **Зоны с особыми условиями использова-ния территории** |
| **1.** | **Объекты транспорта (железнодорожного, водного, воздушного транспорта), автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения, I этап до 2022 года** |
| ***1.2.*** | ***Автомобильные дороги регионального или межмуниципального значения*** |
| 1.2.15 | Объект капитального строительства в области дорожной деятельности | Строительство обхода Великого Новгорода с северо-западной стороны | 23 | Новгородс-кий район | СЗЗ в соответствии с СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 |
| 1.2.27 | Объект капитального строительства в области дорожной деятельности | Капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования межмуниципально-го значения Ермолино - Горынево | 1,7 | Новгородс-кий район | СЗЗ в соответствии с СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 |

*Схема территориального планирования Новгородского муниципального района*

Схема территориального планирования Новгородского муниципального района утверждена Решением Думы Новгородского муниципального района Новгородской области от 20 декабря 2012 г. №206 (с изменениями).

Проектом СТП Новгородского муниципального района предусмотрены следующие мероприятия:

* реконструкция автодорожной сети, обусловленная ростом автомобильного парка;
* реконструкция дорожной сети до населенных пунктов, не имеющих подъездов с твердым дорожным покрытием;
* капитальный ремонт и реконструкция существующих автомобильных дорог;
* создание условий для безопасного движения автомобильного транспорта путём обеспечения сохранности автомобильных дорог;
* приведение автомобильных дорог общего пользования местного значения Новгородского муниципального района в нормативное состояние.

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

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

К полномочиям органов местного самоуправления в сфере стратегического планирования относятся:

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

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

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

Цели Транспортной стратегии:

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

«Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года» (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (ред. от 10.02.2017)) – это национальная социально-политическая государственная концепция, целью которой является проведение комплекса мероприятий по улучшению уровня жизни граждан страны, укреплению системы обороны, развития и унификаций экономических методов производства.

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

В соответствии с этой целью в Концепции сформулированы:

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

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

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

«Тротуар» – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном. Вне населенного пункта чаще всего вместо тротуара устраивают обочины. Они предназначены для пешеходов. Велосипедам, мопедам, гужевым повозкам (саней), верховым и вьючным животным разрешено движение по обочинам, если оно не создает помех пешеходам. Движение прочего транспорта по обочинам запрещено, кроме случаев, указанных в пп. 9.9 и 12.1 Правил.

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

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

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

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

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

Общая характеристика дорожной сети на территории Ермолинского сельского поселения представлена в таблице 1.3.

Таблица 1.3

Основные характеристики протяженность дорог

| **№ п/п** | **Показатели**  | **Единицы измерения** | **2018 г.** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Протяженность автомобильных дорог общего пользования на конец года: | км | 123,0 |
| 1.1 | Федерального значения | км | - |
| 1.2 | Регионального и межмуниципального значения | км | 69,3 |
| 1.3 | Местного значения | км | 53,7 |
| 1.4 | Зимние а/д | км | - |
| 1.5 | Ведомственные а/д | км | - |

Улично-дорожная сеть представлена дорогами разного уровня. Основные улицы и дороги имеют асфальтобетонное покрытие. Покрытие находится в удовлетворительном состоянии.

Вдоль основных улиц и дорог для движения пешеходов предусмотрены тротуары в капитальном исполнении.

Существующая сеть улиц и дорог поселения связывает между собой центр и все жилые и промышленные районы Ермолинского сельского поселения.

Таблица 1.4

Характеристика автомобильных дорог общего пользования местного значения по населенным пунктам

| **№ п/п** | **Наименование автомобильной дороги** | **длина, м** | **Вид покрытия** |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **д. Сырково, Вяжищи, Болотная** |  |  |
| 1 | д. Сырково, ул. Пролетарская  | 378 | асфальт |
| 2 | переулок Технический  | 70 | асфальт |
| 3 | проезд по ул. Советская  | 125,5 | асфальт |
| 4 | ул. Лесная,  | 330 | асфальт |
| 5 | ул. Мостостроительная, 316,4 м | 59,8 | асфальт  |
| 256,6 | ПГС |
| 6 | ул. Заречная | 938 | щебень |
| 7 | Дорога между ул. Рабочая и ул. Центральная (проезд № 1) | 142 | щебень |
| 8 | Дорога между ул. Рабочая и ул. Центральная (проезд № 2) | 155 | щебень |
| 9 | ул. Рабочая | 1317,45 | ПГС |
| 10 | ул. Дачная, 461 м | 29 | асфальт |
| 432 | ПГС |
| 11 | ул. Веряжская | 609,1 | ПГС |
| 12 | ул. Пригородная | 674,4 | ПГС |
| 13 | ул. Советская | 250 | ПГС |
| 14 | ул. Береговая | 755 | ПГС |
| 15 | ул. Лесная от 0+330 до начала ул. Южная | 392 | ПГС |
| 16 | ул. Южная от 0 до границ крайних участков | 659 | ПГС |
| 17 | ул. Новая от 0 до границ крайних участков | 668 | ПГС |
| 18 | ул. Полевая от 0 до границ крайних участков | 398 | ПГС |
| 20 | Проезд к д. № 9 ул. Пролетарская | 128 (631 м2) | асфальт |
| 21 | Проезд к д. № 5 ул. Пролетарская | 100 (337,8 м2) | асфальт |
| 22 | Проезд к д. № 10 ул. Пролетарская | 82,2 (870,4 м2) | асфальт |
| 23 | Проезд между ул. Лесной и ул. Пролетарская у МЖД д.1 | 144 (705,2 м2) | асфальт |
| 24 | Проезд между ул. Лесной и ул. Пролетарская у МЖД д. 2 | 142 (557 м2) | асфальт |
| 25 | Проезд к д. № 3 ул. Лесная | 105 (346,1 м2) | асфальт |
| 26 | Проезд к д. № 20 ул. Центральная | 60 (228 м2) | асфальт |
|  | ул. Садовая | 724 | ПГС |
| 27 | д. Болотная дорога (д.7-35-школа – д. 21-19-17) | 770 | асфальт, плиты ЖБ |
| 28 | д. Вяжищи дорога монастырь – д. № 1 | 1535 | щебень |
| 29 | дорога д. № 50 – кладбище | 400 | ПГС |
|  | ул. Монастырская | 1134 | ПГС |
|  | **Итого д. Сырково, Вяжищи, Болотная** | **13966,05** |  |
|  | **д. Ермолино** |  |  |
| 1 | проезд от дома №.15 до дома № 25б – до дома № 61 – перекресток c ул. на д. Горынево | 614,4 | асфальт |
| 2 | проезд от дома №.16 до ул. Новая | 205 | асфальт |
| 3 | проезд к кладбищу -1 | 50 | асфальт |
| 4 | проезд к кладбищу -2 | 107,7 | асфальт |
| 5 | проезд от дома № 42 до дома № 54 | 200 | асфальт |
| 6 | проезд от д. № 72 до дома № 92 | 700 | асфальт |
| 7 | проезд от д. № 79 к котельной | 101 | грунт |
| 8 | проезд от центральной дороги к ДК, вдоль магазина к центральной дороге | 133 | асфальт |
| 9 | ул. Луговая | 934 | ПГС |
| 10 | ул. Новая | 900 | ПГС  |
| 11 | ул. Тюменская | 920 | ПГС |
| 12 | дорога от д. № 94 до убойного пункта | 400 | плиты ЖБ |
|  | ул. 1-ая Конюшенная | 377 | грунт |
|  | ул. 2-ая Конюшенная | 386 | грунт |
|  | проезд Конюшенный | 603 | грунт |
|  | проезд от ул. Новая до ул. Веряжская | 384 | ПГС |
|  | проезд 2-ой между ул. Тюменской и ул. Луговой | 114 | ПГС |
|  | проезд между ул. Новой и ул. Тюменской | 149 | ПГС |
|  | проезд между ул. Тюменской и ул. Луговой | 108 | ПГС |
|  | проезд 2-ой между ул. Новой и ул. Тюменской  | 137 | ПГС |
|  | ул. Береговая | 652 | грунт |
|  | ул. Веряжская  | 1060 | грунт |
|  | **Итого д. Ермолино** | **9235,1** |  |
|  | **д. Горынево** |  |  |
|  | ул. Андреевская | 1296 |  |
|  | ул. Георгиевская | 1018 |  |
|  | проезд к ул. Андреевская | 275 |  |
|  | 1-й проезд к ул. Георгиевская | 160 |  |
|  | 2-й проезд к ул. Георгиевская | 150 |  |
|  | **Итого д. Горынево** | **2899** |  |
| 1 | д. Вашково, от д. № 26 до кладбища | 610 | ПГС |
| 1 | д. Видогощь, от дома № 29а до д. № 134, 1085 м | 182 | асфальт |
| 903 | грунт |
| 2 | дорога общего пользования | 248 |  |
| 1 | д. Люболяды, от д. № 15 до д. № 29 | 530 | ПГС |
| 1 | д. Ляпино от дороги В. Новгород - Ст. Мельница до деревни (вне населенного пункта) | 1340 | ПГС |
| 1 | д. Нащи (без названия) | 800 | ПГС |
| 282 |
| 1 | д. Старая Мельница (без названия) | 800 | ПГС |
| 2 | ул. Надежды | 214 | ПГС |
|  | **Итого** | **5909,32** |  |
|  | **д. Лешино** |  |  |
| 1 | от д. № 2б до д. № 36, 790 м | 615 | асфальт |
| 175 | грунт |
| 2 | ул. Дорожная | 530 | асфальт |
| 3 | ул. Гравийная | 485 | асфальт |
| 4 | ул. Гражданская | 500 | ПГС |
| 5 | ул. Гаражная | 540 | ПГС |
| 6 | ул. Листвянка | 530 | ПГС |
| 7 | ул. Песчаная | 420 | ПГС |
| 8 | ул. Заручейная | 535 | ПГС |
| 9 | ул. Дачная от начала гаражей до дома № 48 | 536 |  |
|  | проезд к д. 2а | 449 |  |
|  | **Итого д. Лешино** | **5315** |  |
|  | **д. Новая Мельница** |  |  |
| 1 | ул. Загородная | 700 | ПГС |
| 2 | ул.2-я Загородная | 480 | ПГС |
| 3 | ул. Согласия | 1220 | асфальт |
| 4 | ул. Новоселов | 400 | ПГС |
| 5 | ул. Добрая | 435 | ПГС |
| 6 | ул. Дружная | 400 | ПГС |
| 7 | ул. Звездная | 220 | ПГС |
| 8 | ул. Полевая | 255 | грунт |
| 9 | пер. Согласия | 350 | ПГС |
| 10 | ул. 3-я Загородная | 315 | ПГС |
| 11 | от д. № 37 до производственной базы д. № 27б | 226 | асфальт |
| 12 | проезд к городскому Западному кладбищу | 635 | асфальт |
|  | ул. Новгородская | 412 | ПГС |
|  | ул. Зеленая | 404 | ПГС |
|  | Строительство внутриплощадочных дорог на земельном участке в д. Новая Мельница Ермолинского сельского поселения Новгородского муниципального района | 5040 | ПГС |
|  | ул. Скобелева | 547 | ПГС |
|  | ул. Лесная | 264 | ПГС |
|  | **Итого д. Новая Мельница** | **12482** |  |
|  | **д. Плетниха** |  |  |
| 1 | ул. Мелиораторов | 465 | асфальт |
| 2 | ул. Невская | 479 | ПГС |
| 3 | ул. Пушкина | 648 | ПГС |
| 4 | ул. Ярославская | 735,5 | ПГС |
| 5 | ул. Талькова | 1010 | ПГС |
| 6 | ул. Садовая | 300 | ПГС |
| 7 | ул. Якутская | 409 | ПГС |
| 8 | ул. Есенина | 508 | ПГС |
| 9 | ул. Чапаева | 1400 | ПГС |
|  | ул. Березовая | 348 | ПГС |
|  | ул. Мариенгофа | 167 | ПГС |
|  | ул. Рябиновая | 392 | ПГС |
|  | ул. Энергетиков | 419 | ПГС |
|  | **Итого д. Плетниха** | **7280,5** |  |
|  | **д. Григорово** |  |  |
| 1 | ул. Центральная | 931 | асфальтобетон |
| 2 | ул. Полевая | 710 | щебень |
| 3 | ул. Заречная | 623 | асфальтобетон |
| 4 | ул. Большая | 554 | щебень |
| 5 | ул. Луговая | 197 | щебень |
| 6 | ул. Новая | 209 | щебень |
| 7 | ул. Лесная | 877 | щебень |
| 8 | ул. Светлая | 338 | щебень |
| 9 | ул. Вторая Заречная, 545 м | 280 | ПГС |
| 265 | асфальтобетон |
| 10 | ул. Строительная, 551 м | 245 | асфальт |
| 306 | ПГС |
| 11 | ул. Зелёная | 404 | ПГС |
| 12 | ул. Дорожная | 1020 | асфальт |
| 13 | ул. Тепличная | 530 | асфальт |
| 14 | ул. Молодёжная | 270 | асфальт |
| 15 | ул. Южная | 232 | ПГС |
| 16 | ул. Солнечная | 560 | ПГС |
| 18 | Транспортное шоссе | 690 | асфальт |
| 19 | проезд к ул. Центральная, д. № 3 | 52 | асфальт |
| 20 | проезд ул. Центральная между д. № 7 и д. № 9 к д. № 11 | 67 | асфальт |
| 21 | проезд ул. Центральная между д. № 9 и д. № 13 к д. № 11 | 56 | асфальт |
| 22 | проезд по ул. Центральная от д. № 15 к д. № 10 | 59 | асфальт |
| 23 | проезд к ул. Центральная д. № 17 | 90 | асфальт |
| 24 | проезд к ул. Центральная д. № 18 | 70 | асфальт |
| 25 | проезд к ул. Центральная д. № 14 и д. № 14 корп.1 | 10 | асфальтобетон |
| 26 | проезд к ул. Центральная д. № 20 | 10 | асфальтобетон |
| 27 | д. Григорово – д. Городок, (ул. Полевая-Разъезд 88 км) | 2700 | грунт |
| 28 | ул. Радужная | 289 | ПГС |
|  | ул. Григоровская | 984 | ПГС |
|  | ул. Железнодорожная | 300 | ПГС |
|  | переулок Железнодорожный | 239 | ПГС |
|  | проезд 1-й Веряжский | 150 | ПГС |
|  | проезд 2-й Веряжский | 210 | ПГС |
|  | проезд 3-й Веряжский | 465 | ПГС |
|  | проезд 4-й Веряжский | 594 | ПГС |
|  | проезд 5-й Веряжский | 883 | ПГС |
|  | проезд 6-й Веряжский | 725 | ПГС |
|  | ул. Соковая | 1360  | ПГС |
|  | ул. Веряжская | 1676 | ПГС |
|  | ул. Александровская | 324 | ПГС |
|  | переулок 1-й Соковой | 161 | ПГС |
|  | переулок 2-й Соковой | 164 | ПГС |
|  | переулок 3-й Соковой | 166 | ПГС |
|  | переулок 4-й Соковой | 168 | ПГС |
|  | переулок 5-й Соковой | 169 | ПГС |
|  | ул. Береговая | 528 | ПГС |
|  | **Итого д. Григорово** | **21910** |  |
|  | **Всего по поселению** | **78996,97** |  |

Общая протяженность улично-дорожной сети на территории Ермолинского сельского поселения составляет 78996,97 км.

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

Транспорт занимает особое место в инфраструктуре муниципального образования – он обеспечивает возможность жизнедеятельности поселка как единой системы с его административными, хозяйственными, культурно-просветительскими и другими функциями.

Транспортную инфраструктуру поселения образуют линии, сооружения и устройства транспорта. Основными структурными элементами транспортной инфраструктуры поселка являются: сеть улиц и дорог и сопряженная с ней сеть пассажирского транспорта.

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 связями.

Расстояние от д. Ермолино до г. Великий Новгород составляет 10 км.

На территории Ермолинского сельского поселения проходят 13 автобусных маршрутов с г. Великий Новгород: 6 – городских и 7 – пригородных.

Таблица 1.5

Реестр маршрутов регулярного сообщения поселений Ермолинского сельского поселения с г. Великий Новгород

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Муниципальный маршрут (городской, пригородный, междугородний)** | **Номер маршрута** | **Наименование маршрута (указание начального и конечного остановочных пунктов)** | **Наименование промежуточных остановочных пунктов** | **Протяженность маршрута, км** | **Наименование организации, осуществляющей перевозки по данному маршруту** |
| городской | 14 | В. Новгород - Сырково | - | 15 | ООО «Автопрокат» |
| городской | 18 | В. Новгород - Сырково | - | 5,5 | ООО «Автопрокат» |
| городской | 11 | В. Новгород - Григорово | - | 11 | ООО «Автопрокат» |
| городской | 1 | В. Новгород - Григорово | - | 12 | ООО «Городское ПАТП» |
| городской | 6 | В. Новгород - Григорово | - | 14,6 | ООО «Автобусный парк» |
| городской | 26 | В. Новгород - В. Новгород  | Плетниха |  | ООО «Автопрокат» |
| пригородный | 115 | В. Новгород - Видогощь | Новая Мельница, Ермолино, Вашково, Кшентицы | 28 | ООО «МПАТП-1» |
| пригородный | 115а | В. Новгород - Вашковские дачи | Новая Мельница, Ермолино, Вашково | 21 | ООО «МПАТП-1» |
| пригородный | 123 | В. Новгород - Болотная | Вяжищи | 16 | ООО «МПАТП-1» |
| пригородный | 123а | В. Новгород - Болотная | Вяжищи | 16 | ООО «МПАТП-1» |
| пригородный | 129 | В. Новгород - Ермолино | Новая Мельница | 12 | ООО «МПАТП-1» |
| пригородный | 168 | В. Новгород - Горыневские дачи | Новая Мельница, Ермолино Горынево | 13,5 | ООО «МПАТП-1» |
| пригородный | 187 | В. Новгород - Нащи | - | 25,5 | ООО «МПАТП-1» |

На территории Ермолинского сельского поселения расположено 34 остановочных пункта. Автовокзалы отсутствуют. Интенсивность автобусного движения недостаточна. Остановки не везде оборудованы павильонами.

Уровень автомобилизации на территории Ермолинского сельского поселения средний. Личный автотранспорт представлен различными типами автомобилей: легковыми и грузовыми автомобилями, мототехникой. Хранение личного авто-, мототранспорта осуществляется на придомовых территории и в гаражных кооперативах.

На территории Ермолинского сельского поселения обустроены автостоянки на 90 и 200 мест. Подробная информация по обустроенным парковочным местам на территории поселения отсутствует.

В Ермолинском сельском поселении имеется 10 гаражных комплексов:

1. гаражный комплекс в д. Новая Мельница, ул. Согласия. Вместимость/тип – 30 мест/боксовые;
2. гаражный комплекс в д. Новая Мельница, «Агропромэнерго». Вместимость/тип – 86 мест/боксовые;
3. гаражный комплекс в д. Новая Мельница, «Лешинский». Вместимость/тип – 532 места/боксовые;
4. гаражный комплекс в д. Ермолино;
5. гаражный комплекс № 1. Территория, занимаемая комплексом – 1,28 га. Вместимость/тип – 357 мест/боксовые;
6. гаражный комплекс № 2. Территория, занимаемая комплексом – 0,105 га. Вместимость/тип – 30 мест/боксовые;
7. гаражный комплекс № 3. Территория, занимаемая комплексом – 1,52 га. Вместимость/тип – 452 мест/боксовые;
8. гаражный комплекс № 4. Территория, занимаемая комплексом – 1,582 га. Вместимость/тип – 526 мест/боксовые. Комплекс имеет возможность для расширения на 30-35 мест/0,15 га.
9. гаражный комплекс № 1. Территория, занимаемая комплексом – 3,6 га. Вместимость/тип – 160 мест/боксовые;
10. гаражный комплекс № 2. Территория, занимаемая комплексом – 3,2 га. Вместимость/тип – 120 мест/боксовые.

Из объектов автомобильного транспорта (АЗС, СТО и т.д.) на территории Ермолинского СП имеется газовая заправка в СНП Новая Мельница, СТО «Ульяново» на 3 поста; автомойка на 2 поста; станция для дезинфекции автомобилей по перевозке продуктов питания на 2 поста; автозаправочная станция на 8 колонок:

* АЗС – 2 объекта;
* Автомойка – 2 объект;
* СТО – 1 объект.

В соответствии с ВСН 42-87 «Инструкция по проведению экономических изысканий для проектирования автомобильных дорог» были проведены выборочные экономические исследования интенсивности дорожного движения.

Замеры фиксировались на видеокамеру для научного подтверждения представленных потоков.

Интенсивности дорожного движения на территории Ермолинского сельского поселения в общем показателе ниже среднего. Более высокая интенсивность движения (в сутки) наблюдается по федеральным трассам, проходящим по территории поселения. Более подробная информация по интенсивности движения отсутствует.

Замеры интенсивности осуществлялись в течение часа в пиковые периоды. Данные замеров заносились в карту учета интенсивности. Полученные данные интенсивности движения в соответствии с ВСН 42-87 переводились к приведенным показателям.

Состав транспортных потоков определяется по 5 группам учета транспортных средств. Группы учета, выделяемые в составе общего транспортного потока, имеют следующие признаки:

1. Легковые пассажирские ТС, в которых находятся один водитель или с пассажирами (такси, служебный транспорт, частные легковые автомобили).

Данные по этой группе учета необходимы для экономических обоснований мероприятий на улично-дорожной сети (например, строительство дополнительных полос движения, выделение отдельных полос движения для общественного транспорта, устройство реверсивных полос движения и т.д.).

2. Микроавтобусы

3. Автобусы

4. Грузовые газели и проч.

5. Грузовые автомобили. Грузовые автомобили – все автомобили, используемые для перевозки грузов, независимо от грузоподъемности, а также независимо от того, порожние они или груженые.

Состав транспортного потока влияет на загрузку дорог, что объясняется прежде всего, существенной разницей в габаритных размерах автомобилей. Если длина отечественных легковых автомобилей массового производства составляет 4-5 м, грузовых 6-8, то длина автобусов достигает 11, а автопоездов 24 м. Сочлененный автобус Икарус имеет длину 16,5 м. Однако разница в габаритных размерах не является единственной причиной необходимости специального учета состава потока при анализе интенсивности движения.

Светофорные объекты на территории Ермолинского сельского поселения отсутствуют.

Средства фото/видеофиксации нарушений на территории Ермолинского сельского поселения не используются.

Для движения пешеходов в поселении вдоль основных улиц и дорог предусмотрены тротуары в капитальном исполнении. Пешеходное движение регулируется разметкой. Подземных и надземных переходов нет. На территории Ермолинского сельского поселения расположено 6 нерегулируемых наземных пешеходных перехода. Информация по общей протяженности тротуаров отсутствует.

Велосипедное движение развито слабо, в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Специально оборудованных веломаршрутов с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории Ермолинского сельского поселения не предусмотрено. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

## Результаты анализа параметров дорожного движения, а также параметров движения маршрутных транспортных средств и параметров размещения мест для стоянки и остановки транспортных средств

В целом обстановка в области параметров дорожного движения характеризуется как благоприятная. Скоростной режим движения в сельском поселении, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 40-60 км/ч в населенных пунктах, вне населенных пунктов действует ограничение максимальной скорости движения – 90 км/ч.

Основным видом пассажирского транспорта в Ермолинском сельском поселении является автобусное сообщение. На территории Ермолинского сельского поселения проходят 13 автобусных маршрутов с г. Великий Новгород: 6 – городских и 7 – пригородных.

Посадка и высадка пассажиров осуществляется на остановочных пунктах общественного транспорта. На территории Ермолинского сельского поселения расположено 34 остановочных пункта. Автовокзалы отсутствуют. Интенсивность автобусного движения недостаточна. Остановки не везде оборудованы павильонами.

Реестр муниципальных маршрутов регулярных перевозок автомобильным транспортом по территории Ермолинского сельского поселения представлен в таблице 1.5.

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

Следовательно, необходимое количество мест для постоянного хранения автомобилей составит 4376 машино-места.

Хранение личного авто-, мототранспорта осуществляется на придомовых территории и в гаражных кооперативах.

В Ермолинском сельском поселении уровень автомобилизации составляет (по расчетным данным исходя из норматива 223 автотранспортного средства на 1000 жителей) – 2788 автотранспортных средств. На расчетный срок уровень автомобилизации составит 6757 автотранспортных средств. Данный уровень автомобилизации требует организацию мест хранения личного транспорта, устройство парковок и организацию дорожного движения, пешеходного движения.

На территории Ермолинского сельского поселения обустроены автостоянки на 90 и 200 мест. Подробная информация по обустроенным парковочным местам на территории поселения отсутствует.

В Ермолинском сельском поселении имеется 10 гаражных комплексов:

1. гаражный комплекс в д. Новая Мельница, ул. Согласия. Вместимость/тип – 30 мест/боксовые;
2. гаражный комплекс в д. Новая Мельница, «Агропромэнерго». Вместимость/тип – 86 мест/боксовые;
3. гаражный комплекс в д. Новая Мельница, «Лешинский». Вместимость/тип – 532 места/боксовые;
4. гаражный комплекс в д. Ермолино;
5. гаражный комплекс № 1. Территория, занимаемая комплексом – 1,28 га. Вместимость/тип – 357 мест/боксовые;
6. гаражный комплекс № 2. Территория, занимаемая комплексом – 0,105 га. Вместимость/тип – 30 мест/боксовые;
7. гаражный комплекс № 3. Территория, занимаемая комплексом – 1,52 га. Вместимость/тип – 452 мест/боксовые;
8. гаражный комплекс № 4. Территория, занимаемая комплексом – 1,582 га. Вместимость/тип – 526 мест/боксовые. Комплекс имеет возможность для расширения на 30-35 мест/0,15 га.
9. гаражный комплекс № 1. Территория, занимаемая комплексом – 3,6 га. Вместимость/тип – 160 мест/боксовые;
10. гаражный комплекс № 2. Территория, занимаемая комплексом – 3,2 га. Вместимость/тип – 120 мест/боксовые.

В дальнейшем необходимо предусмотреть организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения и в микрорайонах поселка с учетом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации.

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

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

Качественное решение данной задачи возможно только при системном подходе: управление парковками должно осуществляться во взаимосвязи с организацией дорожной сети и маршрутов транспортных перевозок, с учетом результатов транспортного планирования, а также созданием привлекательной среды и повышением качества предоставления услуг пассажирским общественным транспортом.

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

## Результаты исследования пассажиропотоков и грузопотоков

Выборочный анализ загрузки парка транспортных средств показал, что по ряду транспортных средств не выполняется норматив по организации числа перевезенных пассажиров, также незначителен процент загрузки транспортных средств (50-70%), вместе с тем, учитывая перспективы развития Ермолинского сельского поселения до 2035 года, разработчики программы предлагают предусмотреть оптимизацию действующих маршрутов с учетом охвата отдаленных районов поселения, мест планируемой точечной застройки, перспективных точек концентрации пассажиропотоков.

Необходимо отметить, что грузовые транспортные средства занимают незначительную долю в общих автомобильных перевозках в Ермолинском сельском поселении.

В составе движения грузового транспорта в целом по территории Ермолинского сельского поселения преобладают автомобили грузоподъемностью до 2 т, а также от 3,5 т до 30 т.

Подробная информация по объемам перевозимых грузов по территории Ермолинского сельского поселения, а также за ее пределы – отсутствует.

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

Анализ условий дорожного движения включает в себя анализ степени затруднения движения, а также уровня безопасности для участников дорожного движения. При совместном использовании улично-дорожной сети автомобильным транспортом, пешеходами и велосипедистами, а также другими видами транспорта возникают конфликтные ситуации, для решения которых необходимо выделить приоритетную категорию участников дорожного движения.

Дорожно-транспортная сеть Ермолинского сельского поселения состоит из дорог предназначенных не для скоростного движения.

Уровень загрузки дорог движением – это показатель, характеризующий условия и безопасность движения автомобилей и определяемый отношением интенсивности движения автомобилей к пропускной способности этого участка. Скоростной режим движения в Ермолинском сельском поселении, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 40-60 км/ч в населенных пунктах, вне населенных пунктов действует ограничение максимальной скорости движения – 90 км/ч.

Уровень загрузки и уровень обслуживания являются производными от интенсивности и состава транспортного потока дороги.

Наиболее актуальной проблемой дорожного комплекса сельского поселения является то, что технические параметры и уровень инженерного оснащения большинства автодорог не отвечает современным требованиям.

Светофорные объекты на территории Ермолинского сельского поселения отсутствуют.

На срок до 2035 года не планируется установка светофорных объектов.

Для движения пешеходов в поселении предусмотрены тротуары с капитальным покрытием. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью оборудованы нерегулируемые пешеходные переходы. Также движение пешеходов осуществляется по обочинам дорог.

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

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

## Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД

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

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

Согласно Федеральному закону № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», деятельность по организации дорожного движения, включающая работы по содержанию и ремонту технических средств организации дорожного движения, отнесена в Российской Федерации к дорожной деятельности.

Согласно Федеральному закону № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

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

* ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
* ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 121-ст);
* ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 295-ст);
* ГОСТ Р 52765-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Классификация» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 269-ст);
* ГОСТ Р 52766-2007 «Дороги автомобильные общего пользования. Элементы обустройства. Общие требования» (утвержден Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 23 октября 2007 г. № 270-ст);
* ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 15 декабря 2004 г. № 120-ст);
* ГОСТ Р 52607-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Ограждения дорожные удерживающие боковые для автомобилей. Общие технические требования» (утвержден приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 11 декабря 2006 г. № 297-ст).

На территории Ермолинского сельского поселения расположены: дорожные знаки – 119 шт., нерегулируемые пешеходные переходы – 6 ед.; дорожная разметка; пешеходные и транспортные ограждения, искусственные неровности.

Ежегодно проводятся работы по ремонту и установке дорожных и пешеходных ограждений, устройству искусственных неровностей, разметке проезжей части.

Технические средства организации дорожного движения (дорожные знаки, разметка, ограждения) на территории Ермолинского сельского поселения соответствуют требованиям нормативных правовых актов, действующих в области обеспечения безопасности дорожного движения.

## Результаты оценки эффективности используемых методов ОДД

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

Организация дорожного движения в Ермолинском сельском поселении осуществляется с помощью следующих основных методов:

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

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

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

Скоростной режим движения в Ермолинском сельском поселении, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 40-60 км/ч в населенных пунктах, вне населенных пунктов действует ограничение максимальной скорости движения – 90 км/ч.

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

В целом можно сделать вывод о том, что методы ограничения скоростного режима соблюдаются.

Пешеходное и велосипедное движение происходит в основном по пешеходным дорожкам (тротуарам), по дорогам поселения.

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

Существует потребность в совершенствовании пешеходной инфраструктуры.

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

Велосипедное движение в организованных формах не представлено и отдельной инфраструктуры не имеет. Специально оборудованные веломаршруты с велодорожками, велополосами, велопарковками и велостоянками на территории Ермолинского сельского поселения отсутствуют. Отсутствие велоинфраструктуры вызывает сложности в использовании данного вида транспорта, что приводит к его неэффективному использованию.

## Результаты исследования причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий

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

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике значительный ущерб. Основными видами дорожно-транспортных происшествий являются наезд на пешеходов, а также столкновение и опрокидывание. Свыше трех четвертей всех дорожно-транспортных происшествий в Новгородской области связаны с нарушениями Правил дорожного движения водителями транспортных средств. Около трети всех происшествий связаны с неправильным выбором скорости движения. Определяющее влияние на аварийность оказывают водители транспортных средств, принадлежащих физическим лицам. Удельный вес этих происшествий превышает 80% всех происшествий, связанных с несоблюдением водителями требований безопасности дорожного движения. Наиболее многочисленной и самой уязвимой группой участников дорожного движения являются пешеходы. Отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек, технических средств ОДД на улицах города приводит к увеличению нарушений ПДД среди пешеходов.

На аварийность так же влияет состояние улично-дорожной сети. К наиболее актуальным проблемам развития улично-дорожной сети относятся следующие:

* наиболее актуальной проблемой дорожного комплекса сельского поселения является то, что технические параметры и эксплуатационное состояние значительной части улиц не соответствует требованиям нормативных документов и технических регламентов;
* автомобильные дороги общего пользования в границах сельского поселения находятся в удовлетворительном техническом состоянии;
* несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, повышению уровня аварийности;
* покрытие проезжей части имеет просадки и выбоины, размеры которых превышают допустимые размеры;
* несвоевременная очистка проезжих частей от снега и ликвидация зимней скользкости;
* очистка обочин и тротуаров в зимнее время;
* наличие снежных валов вблизи пешеходных переходов и остановок общественного транспорта;
* недостаточное финансирование дорожного хозяйства.

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

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

Информация о дорожно-транспортных происшествиях за 2018 год отсутствует.

## Результаты изучения общественного мнения и мнения водителей транспортных средств

Для количественного определения общественного мнения проводятся опросы общественного мнения.

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

1. Постановка цели исследования.

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

1. Разработка инструмента (анкеты, вопросники).

Вопросы должны формулироваться четко, быть краткими, не допускающими различных толкований.

После набора возможных вариантов ответов «подсказок» обозначается место для других вариантов, не предусмотренных анкетой.

1. Подготовка выборки (число и состав опрашиваемых).

При проведении социологического исследования в рамках разработки КСОДД целесообразно использование случайной или стратифицированной выборки.

При проведении исследований по проблемам, касающимся всех социальных слоев оптимальное количество опрашиваемых должно составлять 1-1,5% от общей численности населения. Для получения наиболее объективной информации в число опрашиваемых должны быть включены все категории населения – по национальности, возрасту, социальному положению, образованию и т.д.

1. Проведение опроса общественного мнения и мнения водителей ТС методом интервьюирования с анкетированием.

Как правило, его проводят анонимно, что повышает достоверность информации. Многое зависит от интервьюеров, насколько они настроят, подготовят людей на откровенные высказывания своих взглядов, позиций, мнений.

Целью проведения исследования в рамках КСОДД является выяснение качественных и количественных параметров транспортного поведения населения исследуемого муниципального образования. Задачами выступают сбор и анализ данных, характеризующих перемещения и подвижность граждан, мнение населения относительно функционирования транспортной системы муниципального образования.

При разработке КСОДД характер поставленной цели обуславливает выбор аналитического вида социального исследования общественного мнения и мнения водителей ТС.

В целях разработки КСОДД в качестве основного метода сбора первичной информации целесообразно применять социологический опрос. Этот подход незаменим при сборе ограниченного объема информации у большого числа людей. Выбор вида социологического опроса – интервьюирования или анкетирования – зависит от конкретных требований, предъявляемых к проводимому исследованию.

При проведении исследования в рамках разработки КСОДД изучается сразу несколько слоёв населения, причём мнения и особенности поведения части их представителей проецируются на всех оставшихся граждан, поэтому предпочтение отдаётся выборочному исследованию.

Время проведения исследования должно захватывать сразу несколько часов, чтобы имелась возможность учесть мнения различных слоёв населения.

Сбор информации по общественному мнению и мнению водителей транспортных средств не проводился.

# ПРИНЦИПИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ И РЕШЕНИЯ ПО ОСНОВНЫМ МЕРОПРИЯТИЯМ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

Территориальное планирование Ермолинского сельского поселения в целях развития транспортной инфраструктуры должно обеспечивать:

* формирование сети автомобильных дорог местного значения в границах сельского поселения, а также осуществление иных полномочий в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в соответствии с законодательством Российской Федерации;
* создание условий для предоставления транспортных услуг населению и организация транспортного обслуживания населения в границах сельского поселения в соответствии с социально-экономическими потребностями, улучшение транспортной доступности, повышение мобильности и деловой активности населения за счет обеспечения муниципального транспортного сообщения.

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

Наиболее важной проблемой развития сети автомобильных дорог Ермолинского сельского поселения являются дороги общего пользования местного значения.

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

В связи с недостаточностью финансирования расходов на дорожное хозяйство в бюджете сельского поселения эксплуатационное состояние значительной части дорог общего пользования местного значения по отдельным параметрам перестало соответствовать требованиям нормативных документов и технических регламентов. Возросли материальные затраты на содержание улично-дорожной сети в связи с необходимостью проведения значительного объема работ по ямочному ремонту дорожного покрытия.

При прогнозируемых темпах социально-экономического развития спрос на грузовые перевозки автомобильным транспортом к 2035 году увеличится. Прогнозируемый рост количества транспортных средств и увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок на автомобильном транспорте приведет к повышению интенсивности движения на автомобильных дорогах местного значения.

Более 50% протяженности автомобильных дорог местного значения не соответствует нормативным требованиям по транспортно-эксплуатационному состоянию, что приводит к повышению себестоимости автомобильных перевозок и снижению конкурентоспособности продукции предприятий.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения сельского поселения и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития.

Для обеспечения прогнозируемых объемов автомобильных перевозок требуется реконструкция участков автомобильных дорог, приведение их в соответствии с нормативными требованиями по транспортно-эксплуатационному состоянию. Предусматривается развитие сложившейся структуры улично-дорожной сети, строительство новых и реконструкция существующих улиц, на срок до 2035 года.

Основными приоритетами развития транспортного комплекса Ермолинского сельского поселения должны стать:

1. Увеличение протяженности сети автомобильных дорог.
2. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния существующей сети автомобильных дорог.
3. Капитальный ремонт дорог с устройством нового покрытия из асфальтобетона.
4. Отсыпка и грейдирование гравийных дорог.
5. Приведение технических категорий автомобильных дорог местного значения в соответствии с расчетной интенсивностью движения.
6. Формирование новых направлений, увеличение плотности автомобильных дорог.
7. Развитие маршрутной сети.
8. Развитие дорожного сервиса на территории поселка для возможности получения квалифицированных услуг по сервисному обслуживанию и ремонту автотранспортных средств.
9. Обеспечение безопасности движения.

Проведенный анализ документов территориального и стратегического планирования Ермолинского сельского поселения, как местного, так и регионального уровня, показал наличие практически одного сценария социально-экономического развития, который можно охарактеризовать как оптимистично-реалистичный. Таким образом, используя рекомендуемый Приказом № 43 Минтранса РФ порядок определения вариантов проектирования КСОДД, нужно выбрать единственно-возможный, а именно инерционный вариант, так как в документах территориального и стратегического планирования отсутствует объективная вариативность сценариев социально-экономического развития поселения.

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

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

На основе оценки и сопоставления интенсивности движения и пропускной способности существующей улично-дорожной сети, в ходе которых определялись коэффициенты загрузки элементов существующей сети, были определены основные направления совершенствования организации движения и реконструкции на них с оценкой их по конкретному обеспечению необходимой пропускной способности. К реконструктивно-планировочным мероприятиям относятся все мероприятия, связанные с изменением физических параметров имеющейся улично-дорожной сети, основными из которых являются:

* применения более совершенного покрытия на имеющихся улицах и дорогах;
* строительство новых дорог с капитальным типом покрытия;
* организация нормативного пешеходного движения.

Данные мероприятия применяются в том случае, когда планируется увеличение населения, рабочих мест и мест тяготения населения, что в свою очередь может привести в будущем к дефициту дорожно-транспортной инфраструктуры.

Предлагается к рассмотрению 3 варианта развития организации дорожного движения в Ермолинском сельском поселении:

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

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

3 вариант – на расчетный срок предусматривает все мероприятия, которые предлагаются во втором варианте. В добавление ожидается строительство транспортной инфраструктуры на территории Ермолинского сельского поселения.

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

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

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

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

## Обеспечение транспортной и пешеходной связанности территорий

На территории Ермолинского сельского поселения предусматриваются следующие мероприятия по обеспечению транспортной связанности территории:

* строительство обхода Великого Новгорода с северо-западной стороны;
* строительство улично-дорожной сети на территории нового жилищного строительства.

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

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

Проектируемая транспортная схема является органичным развитием сложившейся транспортной структуры и заключается в увеличении ее пропускной способности, организации дублирующих направлений, создании новых автодорог в перспективных районах, обеспечивающих удобные, быстрые и безопасные связи со всеми функциональными зонами, объектами внешнего транспорта и автомобильными дорогами общей сети.

Генеральным планом, проектом планировки и межевания Ермолинского сельского поселения предусмотрены обширные мероприятия по развитию улично-дорожной сети: реконструкция существующих дорог и доведение их параметров до нормативных значений, строительство новой сети дорог в проектируемых перспективных микрорайонах. В соответствии с требованиями СП 42.13330.2011 ширина проезжей части магистральной улицы общесельского значения принята равной 14 м, магистральной улицы районного значения – 8 м, улиц и дорог местного значения – 6 м.

Проектом предлагается вариант дорожной одежды из следующих конструктивных элементов:

* покрытие из мелкозернистого асфальтобетона, верхний слой толщиной 0,08 м;
* покрытие из крупнозернистого асфальтобетона, нижний слой толщиной 0,14 м;
* основание - первый слой - щебеночная смесь, толщиной 0,35 м;
* основание - второй слой – щебеночная смесь (или ПГС) укрепленная неорганическим вяжущим, толщиной 0,18 м;
* дополнительный слой основания из песка толщиной 0,40 м.

Для пешеходного движения проектом предусмотрено устройство тротуаров. Вдоль основных и второстепенных улиц в качестве покрытия предлагается асфальтовое или плиточное покрытие.

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

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

Мероприятия по дорожно-мостовому строительству в настоящий момент не предусматриваются.

## Распределение транспортных потоков по сети дорог

Мероприятия по распределению транспортных потоков по сети дорог Ермолинского сельского поселения на ближайшую перспективу не предусматриваются.

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

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

Предназначены АСУДД для обеспечения эффективного регулирования потоков транспорта с помощью средств световой сигнализации.

Структурно АСУДД представлены тремя основными элементами:

* центральный управленческий пункт или ЦУП;
* каналы связи, в том числе специализированные контроллеры;
* периферийное оборудование.

Функция ЦУП состоит в координации управляющих воздействий, анализе данных и контроле. Каналы связи необходимы для передачи данных между центром автоматизированных систем управления дорожным движением и периферией.

При этом осуществляется структурирование ее. Периферия в свою очередь осуществляет сбор данных, также реализацию управляющих воздействий.

Основное периферийное оборудование автоматизированных систем управления представлено дорожными контролерами движения различных типов и светофорными объектами.

Подключаются контролеры к ЦУП при помощи беспроводной связи, представленной CDMA, GPRS, GSM, проводной связи, представленной xDSL, Ethernet, АССУД, или же комбинированным способом. Последний способ сочетает в себе элементы беспроводной и проводной связи.

Автоматизированные системы управления дорожным движением обеспечивают:

* ручное изменение режимов работы светофоров;
* диспетчерское изменение режимов работы светофоров из ЦУП при возникновении такой необходимости;
* режим «зеленой улицы»;
* координированное жесткое управление дорожным движением согласно командам центрального управленческого пункта автоматизированных систем посредством заданных программ, при этом выбор программы производится автоматически или оператором, что зависит от времени суток;
* координированное гибкое управление дорожным движением, которое зависит от параметров транспортных потоков, которые измеряются специальными детекторами транспорта, учитывающими реальную транспортную ситуацию.

Итак, автоматизированные системы крайне важны в современном мире. Из вышесказанного понятно, что безопасность на дорогах обеспечивается главным образом АСУДД.

Мероприятия по внедрению АССУД на территории Ермолинского сельского поселения в настоящий момент не предусматриваются.

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

Мониторинг (постоянное наблюдение) интересующих параметров имеет ряд особенностей. Прежде всего, это комплексность подхода, то есть сбор статистических и иных данных, имеющих отношение к оценке состояния БДД в регионе (муниципальном образовании). Другая особенность мониторинга состоит в методе анализа, результаты которого должны быть строго подчинены основной цели и должны учитывать разнохарактерную информацию.

Представляется целесообразным расширить сферу анализа со стороны управляющих органов в силу следующих причин. В результате мониторинга появляется возможность оперативного реагирования со стороны органов МВД, региональных и местных органов исполнительной власти на изменение рисков и возможность своевременного корректирования политики в области обеспечения БДД. Кроме того, создается основа для проведения со стороны федеральных органов управления дифференцированной по регионам политики в части мер превентивного, стимулирующего или иного воздействия в области снижения дорожной аварийности. Органам управления предоставляется возможность отслеживать изменения в области БДД и увязывать ее с общей социально-экономической политикой региональных властей. Региональные органы власти могут использовать информацию, полученную в результате мониторинга, для оперативного управления экономикой региона и различными ее секторами.

Еще один весомый аргумент – возможность организовать прогнозное управление системой обеспечения БДД, так как мониторинг, наряду с текущими статистическими данными, содержит аналитическую информацию о возможном развитии ситуации в сфере дорожной аварийности в перспективе. Обеспечивается большая реальность текущих и прогнозных оценок состояния БДД в регионе в результате одновременного прогнозирования результатов деятельности субъектов управления со стороны соответствующих контрольных органов и со стороны участников мониторинга. Кроме того, региональные органы управления могут определить по результатам мониторинга слабые места и принять необходимые управляющие воздействия, а участники дорожного движения могут оценить ситуацию и принять внутренние решения о возможном характере движения в том или ином территориальном образовании, а также оценить адекватность политики по обеспечению БДД в регионе (муниципальном образовании).

Главная цель мониторинга на региональном уровне – сохранение общей стабильности в области безопасности дорожного движения, предотвращение кризисных ситуаций, снижение уровня дорожной аварийности в целом. В ее основе – постоянное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, состоянием дорожной инфраструктуры и т.п. и принятие своевременных корректирующих воздействий, направленных на снижение уровня дорожной аварийности.

Не следует забывать, что в силу уникальности каждого российского региона, при наличии общероссийских тенденций в экономической политике могут существовать особенности политики в регионах, что находит отражение, в том числе в области обеспечения БДД.

В целом мониторинг системы безопасности дорожного движения в регионе призван решать в комплексе следующие задачи:

* системное непрерывное наблюдение за состоянием дорожной аварийности и обеспечения безопасности дорожного движения;
* контроль воздействия макроэкономической среды на систему БДД;
* превентивное обнаружение (на самых ранних стадиях) проблем в области обеспечения БДД, оценка результатов принятых регулирующими органами мер;
* формирование позиции регулирующих органов относительно целесообразности и своевременности применения инструментов регулирования.

Можно сделать следующие выводы:

* сформированная система анализа ситуации по дорожной аварийности играет принципиально важную роль в обеспечении безопасности дорожного движения, однако еще далека от совершенства и нуждается в дальнейшем развитии;
* в настоящий период времени за рамки существующего анализа ситуации в области дорожной аварийности выходит анализ стратегических целей обеспечения безопасности всех участников дорожного движения с позиции воздействия на экономику региона. В то же время, как было показано выше, безопасность дорожного движения напрямую влияет на рынок труда, а, следовательно, на характер развития экономики территории. Недостаточный учет факторов внешней среды как на федеральном, так и на региональном уровнях ведет к появлению необратимых ситуаций во всей системе БДД;
* системная диагностика негативных тенденции в деятельности всех участников системы БДД базируется на мониторинге как на современном методе управления экономическим развитием территории.

Таким образом, мониторинг БДД – это прогнозно-аналитическая система непрерывного сбора, обработки и исследования информации о современном и будущем состоянии внутренней и внешней среды дорожного движения, создаваемая регулирующими органами с целью эффективного функционирования и совершенствования системы БДД на основе регулирования и планирования развития ее отдельных элементов и их совокупности.

На основании этого определения можно предположить наличие восьми элементов мониторинга БДД, логически связанных между собой:

* непрерывное наблюдение;
* оценка текущего состояния внутренней среды БДД;
* оценка текущего состояния внешней среды БДД;
* прогноз состояния внутренней среды БДД на перспективу;
* прогноз состояния внешней среды БДД на перспективу;
* оценка прогнозируемого состояния внутренней среды дорожного движения;
* оценка прогнозируемого состояния внешней среды дорожного движения;
* принятие управленческих решении.

Исходя из вышеизложенного, мониторинг безопасности дорожного движения – это специально организованная и непрерывно действующая информационно-аналитическая система комплексного анализа состояния БДД, осуществляемого на основании изучения необходимой статистической отчетности, сбора и анализа дополнительной информации, проведения информационно-аналитических обследований состояния и выявления тенденций дорожного движения с целью своевременной диагностики проблем и реализации наиболее эффективных способов управления, позволяющая оценить деятельность органов управления по обеспечению БДД.

Мониторинг может осуществляться на федеральном, региональном и, в идеале, муниципальном уровнях.

На территории Ермолинского сельского поселения предусматривается:

* развитие надзорно-контрольной деятельности в области дорожного хозяйства.

## Совершенствование системы информационного обеспечения участников дорожного движения

Все инженерные разработки схем и режимов движения доводятся в современных условиях до водителей с помощью таких технических средств, как дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства, которые по существу 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 направлявших устройств».

Чем более полно и четко налажено информирование водителей об условиях и требуемых режимах движения, тем более точными и безошибочными являются действия водителей. Избыточное количество информации, однако, ухудшает условия работы водителя.

Существует ряд классификационных подходов к описанию информации в дорожном движении. Представляется целесообразным подразделять информацию по дорожному движению на три группы: дорожную, внедорожную и обеспечиваемую на рабочем месте водителя.

К дорожной информации относится все, что доводится до сведения водителей (а также пешеходов) с помощью технических средств организации дорожного движения.

Во внедорожную информацию входят периодические печатные издания (газеты, журналы), специальные карты-схемы и путеводители, информация по радио и телевидению, обращенная к участникам дорожного движения о типичных маршрутах следования, метеоусловиях, состоянии дорог, оперативных изменениях в схемах организации движения и т.д.

Информация на рабочем месте водителя может складываться из визуальной и звуковой, которые обеспечиваются автоматически различными датчиками, контролирующими показатели режима движения: например, скорость движения, соответствие дистанции до впереди движущегося в потоке транспортного средства. Особое место занимают получившие развитие навигационные системы, использующие бортовые ЭВМ и спутниковую связь.

Бортовые навигационные системы позволяют водителю, ориентируясь по изображению на дисплее и звуковым подсказкам, вести транспортное средство к намеченному пункту по кратчайшему пути за минимальное время или с наименьшими затратами (по расходу топлива и использованию платных дорог).

По типу исполнения бортовые навигационные системы подразделяются:

* на картографические – показывают местоположение и трассу маршрута на карте, отображаемой на относительно большом графическом дисплее;
* маршрутные – указывают водителю направление движения в соответствии с местонахождением транспортных средств и выполняются в виде стандартной магнитолы с небольшим экраном.

По типу действия бортовые навигационные системы могут быть:

* пассивные – планируют и отслеживают маршрут движения на основании записанной в память ЭВМ или на лазерный диск цифровой карты;
* управляемые – могут вносить изменения в маршрут на основании информации, получаемой от систем управления дорожным движением.

Последний тип является наиболее перспективным, так как позволяет избежать попадания транспортных средств в зоны заторов, но требует развитой инфраструктуры управления движением с современными средствами телематики.

Маршрутное ориентирование представляет собой систему информационного обеспечения водителей, которая помогает водителям четко ориентироваться на сложных транспортных развязках, избегать ошибок в выборе направления движения, дает возможность смягчать транспортную ситуацию на перегруженных направлениях.

Маршрутное ориентирование необходимо не только для индивидуальных владельцев транспортных средств. От его наличия весьма существенно зависят четкость и экономичность работы такси, автомобилей скорой медицинской помощи, пожарной охраны, связи, аварийных служб.

Ошибки в ориентировании водителей на маршрутах следования вызывают потерю времени при выполнении той или иной транспортной задачи и экономические потери из-за перерасхода топлива.

Действия водителей увеличивают опасность возникновения конфликтных ситуаций в случаях внезапных остановок при необходимости узнать о расположении нужного объекта и недозволенного маневрирования с нарушением правил для скорейшего выезда на правильное направление.

На территории Ермолинского сельского поселения предусматриваются следующие мероприятия по совершенствованию системы информационного обеспечения участников дорожного движения:

* установка элементов транспортной навигации;
* нанесение дорожной разметки;
* установка дорожных и информационных знаков;
* реконструкция искусственных сооружений для приведения их характеристик в соответствие с параметрами автомобильных дорог на соседних участках;
* установка пешеходных ограждений.

## Применение реверсивного движения

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

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

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

Необходимость в проведении мероприятий по применению реверсивного движения на дорогах Ермолинского сельского поселения отсутствует.

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

Большинство трудовых передвижений в сельском поселении приходится на личный автотранспорт и пешеходные сообщения.

Автобусное сообщение продолжит базироваться на маршрутах транспорта общего пользования.

Для обеспечения доступности и повышения качества транспортных услуг общественным транспортом предусматриваются следующие мероприятия:

* обустройство и ремонт остановочных павильонов - 20 шт.;
* организация остановочных пунктов муниципальных автобусных маршрутов, оборудованных согласно требованиям ГОСТ.

## Организация пропуска транзитных транспортных потоков

В настоящий момент, мероприятия по созданию новых направлений на территории Ермолинского сельского поселения не предусматриваются.

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

Мероприятия, для оптимизации схемы пропуска грузовых транспортных средств, включая транспортные средства, осуществляющие перевозку опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов на территории Ермолинского сельского поселения, в настоящий момент не предусматриваются.

## Ограничение доступа транспортных средств на определенные территории

Одной из важных мер совершенствования организации дорожного движения является ограничение доступа транспортных средств на определенные территории. Ограничение доступа транспортных средств используется в различных целях:

* ограничения доступа транспортных средств на режимные (ведомственные) территории, которые устанавливаются руководящими документами ведомственного уровня;
* ограничения доступа транспортных средств в соответствии с положениями Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства;
* временные ограничения (прекращения) доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с ремонтными, строительными, восстановительными работами;
* ограничения доступа транспортных средств на определенные территории, связанные с организацией и функционированием пешеходных пространств.

В рамках разработки КСОДД для Ермолинского сельского поселения предложений по ограничению доступа транспортных средств на определенные территории не предусматривается.

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

Превышение скорости (т.е. вождение выше ограничения скорости) и неправильный выбор скорости применительно к конкретным условиям движения (слишком быстрое вождение в условиях, которые относятся к водителю, транспортному средству, дороге и сочетанию участников движения, а не к ограничению скорости) практически повсеместно признаны основными факторами, влияющими как на количество, так и на тяжесть дорожно-транспортных происшествий. Во многих странах ограничения скорости установлены на уровнях, которые являются слишком высокими по отношению к дорожным условиям, сочетанию участников и интенсивности дорожного движения, особенно там, где много пешеходов и велосипедистов. В этих обстоятельствах невозможно достичь условий безопасного дорожного движения.

Высокие скорости повышают риск попадания в дорожно-транспортное происшествие по целому ряду причин. Велика вероятность того, что водитель может не справиться с управлением транспортным средством, будет не в состоянии предвидеть надвигающуюся опасность, в результате чего другие участники дорожного движения могут неправильно оценить скорость его транспортного средства. Очевидно, что расстояние, на которое перемещается объект в единицу времени, а также расстояние, которое проедет водитель до того, как он отреагирует на небезопасную ситуацию, сложившуюся на дороге перед ним, прямо пропорционально скорости транспортного средства. Кроме того, тормозной путь транспортного средства после того, как водитель отреагирует и затормозит, будет тем больше, чем выше скорость. Поэтому с целью снижения уровня аварийности и повышения безопасности дорожного движения необходимо уделить особое внимание мероприятиям, направленным на снижение скоростного режима в населенных пунктах.

Скоростной режим движения в сельском поселении, в соответствии с п. 10.2 ПДД, составляет 40-60 км/ч в населенных пунктах, вне населенных пунктов действует ограничение максимальной скорости движения – 90 км/ч.

Существующая схема организации скоростного режима движения транспортных средств в Ермолинском сельском поселении является рациональной и ее изменение не является необходимым.

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

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

В дальнейшем необходимо предусмотреть организацию мест стоянок автомобилей возле зданий общественного назначения с учетом прогнозируемого увеличения уровня автомобилизации.

Для обеспечения жителей Ермолинского сельского поселения местами постоянного хранения индивидуального автотранспорта, в соответствии с расчетной потребностью, предусмотрено:

* строительство 10 комплексов гаражей индивидуального транспорта, вместимостью 3788 машино-мест;
* организация парковочного пространства.

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

Введение одностороннего движения обеспечивает повышение скорости транспортных потоков и увеличение пропускной способности улиц. При организации одностороннего движения появляются возможности более рационального использования полос проезжей части и осуществления выравнивания состава потоков на каждой из них, улучшения условий координации светофорного регулирования между пересечениями, облегчения условий перехода пешеходами проезжей части в результате четкого координированного регулирования и упрощения их ориентировки, повышения безопасности движения в темное время вследствие ликвидации ослепления водителей светом фар встречных транспортных средств.

Данный тип мероприятий предназначен для повышения безопасности движения и разгрузке дорог. Мероприятия по организации одностороннего движения обычно применяют в городах, с развитой улично-дорожной сетью, на узких улицах, пропускная способность которых не удовлетворяет транспортному спросу населения и города в целом.

Необходимость в проведении мероприятий по организации одностороннего движения транспортных средств на дорогах Ермолинского сельского поселения отсутствует.

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

Светофоры применяются на перекрестках в случае одновременного пропуска ТС во всех разрешенных направлениях с данного подхода к перекрестку и на регулируемых пешеходных переходах, расположенных между перекрестками.

В настоящий момент на дорогах Ермолинского сельского поселения светофорные объекты отсутствуют.

На срок до 2035 года не предусмотрено проектирование и установка светофорных объектов.

## Режимы работы светофорного регулирования

Светофорное регулирование выполняет ряд основных функций в организации дорожного движения:

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

В мероприятиях по изменению режимов работы светофоров в Ермолинском сельском поселении нет необходимости, в связи с отсутствием светофорных объектов.

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

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

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

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

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

Таблица 4.1

Перечень мероприятий по организации движения пешеходов на территории Ермолинского сельского поселения

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** |
| Капитальный ремонт асфальтового покрытия тротуаров | 2025-2035 гг.  |
| Строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения | 2020-2025 гг. |
| Обустройство пешеходных переходов | 2020-2035 гг.  |

## Обеспечение благоприятных условий для движения инвалидов

На территории Ермолинского сельского поселения при реконструкции, капитальном ремонте улично-дорожной сети особое внимание следует уделить мероприятиям по обеспечению доступности (тротуаров, пешеходных переходов) для маломобильных групп населения.

## Обеспечение маршрутов безопасного движения детей к образовательным организациям

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

1. Каждый пешеходный переход вблизи детского образовательного учреждения должен быть обеспечен стационарным наружным освещением.
2. Знаки «Пешеходный переход», «Дети» должны быть двухсторонними и размещены на щитах с флуоресцентной плёнкой жёлто-зелёного цвета; дополнительно знаки могут оснащаться мигающим сигналом жёлтого цвета.
3. Дорожная разметка на пешеходном переходе должна читаться круглый год. Полосы «зебры» должны быть выполнены в бело-жёлтых тонах.
4. Дорожные знаки «Дети» или «Школа» могут быть продублированы на асфальте.
5. Если пешеходный переход расположен на дороге, проходящей вдоль территории детских учреждений, обязательно наличие светофора.
6. Обязательно пешеходное ограждение перильного типа, которое устанавливается на расстоянии 50 м от пешеходного перехода в обе стороны, чтобы дети не могли выбежать на проезжую часть вне пешеходного перехода.
7. За 10-15 м от перехода на проезжей части должны быть обустроены искусственные дорожные неровности («лежачий полицейский»).

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

## Организация велосипедного движения

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории Ермолинского сельского поселения не предусмотрены. Движение велосипедистов осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

На перспективу не предусматривается выполнение мероприятий по организации велосипедного движения.

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

Исходные данные необходимые для организации мероприятий по развитию сети дорог или участков дорог локально-реконструкционными мероприятиями содержат информацию об участках УДС, реконструкция которых повысит пропускную способность УДС и безопасность дорожного движения.

Перечень мероприятий по развитию сети дорог представлен в таблице 4.2.

Таблица 4.2

Перечень мероприятий по развитию сети дорог Ермолинского сельского поселения

| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки** |
| --- | --- |
| Строительство обхода Великого Новгорода с северо-западной стороны | 2018-2022 гг. |
| Капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения Ермолино - Горынево | 2018-2022 гг. |
| Капитальный ремонт дорог с асфальтовым покрытием, протяженность 20 км. | 2018-2035 гг. |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог, протяженность 25 км. | 2018-2035 гг. |
| Реконструкция автодорог с обустройством твердого покрытия будет осуществляться по дорогам с грунтовым покрытием, перечень указан в таблице 1.4. Капитальный ремонт производится на автодорогах с твердым покрытием, имеющих высокий износ дорожного полотна. |

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

Средства фото/видеофиксации правонарушений на дорогах Ермолинского сельского поселения отсутствуют.

С целью обеспечения контроля за дорожным движением в аварийно-опасных местах необходимо привлечение органов ГИБДД.

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

В целях снижения количества ДТП рекомендуется дополнительная установка искусственных неровностей, светофорных объектов, камер с целью контроля за скоростью движения ТС.

## Размещение специализированных стоянок для задержанных транспортных средств

В рамках разработки КСОДД для Ермолинского сельского поселения предложений по размещению специализированных стоянок для задержанных транспортных средств не предусматривается.

# ОЧЕРЕДНОСТЬ РЕАЛИЗАЦИИ МЕРОПРИЯТИЙ

Очередность реализации мероприятий включает предложения по этапам внедрения мероприятий по ОДД, в том числе определяет очередность разработки ПОДД на отдельных территориях.

Периоды реализации:

* краткосрочный (0-5 лет);
* среднесрочный (5-10 лет);
* долгосрочный (более 10 лет).

Сроки реализации мероприятий по ОДД представлены в таблице 6.1 раздела 6.

# ОЦЕНКА ТРЕБУЕМЫХ ОБЪЕМОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕРОПРИЯТИЙ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

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

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

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

Реализация комплекса программных мероприятий сопряжена со следующими рисками:

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

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

При планировании ресурсного обеспечения КСОДД учитывается реальная ситуация в финансово-бюджетной сфере на муниципальном уровне, состояние организации и безопасности дорожного движения, социально-экономическая значимость проблемы в сфере организации и безопасности дорожного движения, а также исходя из реально возможных капиталовложений и материальных ресурсов. Оценка требуемых объемов финансирования по развитию транспортной инфраструктуры на территории Ермолинского сельского поселения представлена в таблице 6.1.

Таблица 6.1

Оценка требуемых объемов финансирования

| **Наименование мероприятия** | **Планируемые сроки реализации проекта** | **Ориентировочная сумма затрат, тыс. руб.** | **Источники финансирования** |
| --- | --- | --- | --- |
| Строительство обхода Великого Новгорода с северо-западной стороны | 2018-2022 гг. | определяется проектной документацией | Муниципальные бюджеты |
| Капитальный ремонт автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения Ермолино - Горынево | 2018-2022 гг. | определяется проектной документацией | Муниципальные бюджеты |
| Капитальный ремонт асфальтового покрытия тротуаров | 2022-2035 гг. | 12500,0 | Муниципальные бюджеты |
| Строительство тротуаров и пешеходных пространств (скверы, бульвары) для организации системы пешеходного движения | 2022-2035 гг. | 10000,0 | Муниципальные бюджеты |
| Обустройство пешеходных переходов | 2020-2035 гг. | 1000,0 | Муниципальные бюджеты |
| Строительство СТО – 8 объектов по 4 поста на каждом | 2022-2035 гг. | 4500,0 | Внебюджетные источники |
| Строительство АЗС – 4 объекта | 2022-2035 гг. | 6000,0 | Внебюджетные источники |
| Капитальный ремонт дорог с асфальтовым покрытием, протяженность 20 км. | 2018-2035 гг. | 10000,0 | Муниципальные бюджеты |
| Реконструкция, ремонт, устройство твердого покрытия дорог, протяженность 25 км | 2018-2035 гг. | 250000,0 | Муниципальные бюджеты |
| Обустройство и ремонт остановочных павильонов - 20 шт. | 2022-2035 гг. | 200,0 | Муниципальные бюджеты |
| Установка элементов транспортной навигации | 2022-2035 гг. | 40,0 | Внебюджетные источники |
| Организация парковочного пространства: строительство 10 комплексов гаражей индивидуального транспорта, вместимостью 3788 машино-мест | 2018-2035 гг. | 378800,0 | Муниципальные бюджеты, внебюджетные источники |
| **ИТОГО:** | **673040,0** |  |

Примечание. Реконструкция автодорог с обустройством твердого покрытия будет осуществляться по дорогам с грунтовым покрытием, перечень указан в таблице 1.4.

Капитальный ремонт производится на автодорогах с твердым покрытием, имеющих высокий износ дорожного полотна.

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

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

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

# ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫМ ПРЕОБРАЗОВАНИЯМ, СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО И ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

В современных условиях для эффективного управления развитием территории сельского поселения недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной инфраструктуры в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов городских поселений и городских округов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Согласно ст. 21 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» мероприятия по организации дорожного движения в границах населенных пунктов осуществляются в целях повышения безопасности дорожного движения и пропускной способности дорог органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами, являющимися собственниками или иными владельцами автомобильных дорог.

В соответствии с положениями ст. 15 Федеральным законом от 08.11.2007 №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения обеспечивается уполномоченными органами местного самоуправления.

Из статьи 22 196-ФЗ следует, что деятельность по организации дорожного движения должна осуществляться на основе комплексного использования технических средств и конструкций, применение которых регламентировано действующими в Российской Федерации техническими регламентами и предусмотрено проектами и схемами организации дорожного движения.

Для завершения формирования нормативно-правовой базы необходимо обеспечить принятие следующих программ на территории Ермолинского сельского поселения:

1) программа по формированию законопослушного поведения участников дорожного движения.

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

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