

АДМИНИСТРАЦИЯ МИХАЙЛОВСКОГО РАЙОНА
АЛТАЙСКОГО КРАЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

23.06. 2022

№ 355

с. Михайловское

Об утверждении Проекта организации
дорожного движения Ащегульского
сельсовета Михайловского района
Алтайского края

Руководствуясь статьей 14 Федерального закона от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», статьями 6, 12 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», поручением Президента Российской Федерации от 20.05.2015 № Пр-287, приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения», Уставом муниципального образования Михайловский район Алтайского края, постановляю:

1. Утвердить прилагаемый Проект организации дорожного движения Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края.
2. Разместить настоящее постановление на официальном сайте Администрации Михайловского района.
3. Отменить постановление Администрации Михайловского района от 14.11.2018 года № 665 «Об утверждении Проекта организации дорожного движения Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края»
4. Контроль за исполнением настоящего постановления возложить на первого заместителя главы Администрации района Герлеца Я.Э.

Глава района



Е.А. Юрьев

УТВЕРЖДЕН
постановлением Администрации
Михайловского района Алтайского края
от 23.06.22 № 355

ПРОЕКТ
ОРГАНИЗАЦИИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
СЕЛЬСКОГО ПОСЕЛЕНИЯ АЩЕГУЛЬСКИЙ СЕЛЬСОВЕТ
МИХАЙЛОВСКОГО РАЙОНА АЛТАЙСКОГО КРАЯ

Согласовано:

ОГИБДД МО МВД России по
Михайловскому району

Зарешин Д.С. Евф

с. Михайловское,
2022 г.

Содержание

Основные термины и определения	3
Введение	5
1. Характеристика территории муниципального образования Ащегульский сельсовет Михайловского района Алтайского края	7
2. Методика проведения натурального обследования интенсивности движения и состава транспортного потока на улично-дорожной сети в транспортных узлах	8
3. Параметры дорожного движения	8
4. Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий	10
5. Описание основных элементов дорог, их пересечений и примыканий, включая геометрические параметры элементов дороги, транспортно- эксплуатационные характеристики	10
6. Описание существующей организации дорожного движения	12
7. Общественный транспорт	13
8. Пешеходное и велосипедное движение	13
9. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (ТСОДД)	14
10. Выявленные проблемы и недостатки транспортной инфраструктуры на территории поселения	14
11. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения	15
12. Мероприятия по организации дорожного движения	18
13. Оценка основных мероприятий (вариантов проектирования)	19
Приложение 1. Дислокация дорожных знаков на территории муниципального образования Ащегульский сельсовет Михайловского района Алтайского края	20

Основные термины и определения

Автомобильная дорога – объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Велосипедная дорожка – конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный знаком 4.4.1.

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

Организация дорожного движения – комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

Парковка (парковочное пространство) – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся, в том числе, частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

Пешеход – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.

Пешеходная дорожка – обустроенная или приспособленная для движения пешеходов полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, обозначенная знаком 4.5.1.

Пешеходная и велосипедная дорожка – конструктивно отделенный от проезжей части элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для раздельного или совместного с пешеходами движения велосипедистов и обозначенный знаками 4.5.2 – 4.5.7.

Правила дорожного движения (ПДД) – свод правил, регулирующих обязанности участников дорожного движения (водителей транспортных

средств, пассажиров, пешеходов и т.д.), а также технические требования, предъявляемые к транспортным средствам для обеспечения безопасности дорожного движения. Техническое средство организации дорожного движения – дорожный знак, разметка, светофор, дорожное ограждение и направляющее устройство.

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

Улично-дорожная сеть – совокупность участков улиц и дорог, объединенных по административному или географическому признаку.

Введение

Проект организации дорожного движения Ашегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края (далее - ПОДД) разработана на основании Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Федерального закона от 08.11.2008 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и в соответствии с Приказом Министерства транспорта РФ от 17.03.2015 № 43 «Об утверждении Правил подготовки проектов и схем организации дорожного движения».

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме нашей страны. Он не только обеспечивает потребности хозяйства и населения в перевозках, но и является крупнейшей составной частью инфраструктуры как в поселении, так и в регионе, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально – экономического развития.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в России за последние годы приобрели постоянно обостряющийся характер.

Развивающаяся экономика, с одной стороны, стимулирует развитие и расширение автомобильных перевозок, с другой – несет отрицательные последствия, приводя к росту числа ДТП, численности погибших и раненых на дорогах, загрязнению окружающей среды, увеличению экономического ущерба.

Низкий уровень дорожной безопасности является следствием действия совокупности негативных факторов, для устранения, влияния которых необходимо совершенствовать функционирование системы обеспечения безопасности дорожного движения для решения следующих проблем:

- Проблема координации структур, деятельность которых связана с обеспечением безопасности дорожного движения;
- Проблема комплексного обеспечения (нормативного, материально-технического, информационного, кадрового) деятельности всех структур системы обеспечения безопасности дорожного движения;
- Проблема научного обеспечения системы безопасности дорожного движения как элемента, направленного на обобщение положительного мирового опыта, накопления информации и знаний о влиянии различных факторов на безопасность движения, разработку методик, технологий, алгоритмов.

В связи с этим перед государством стоит важнейшая задача – обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности, что требует разработки действенных и обоснованных мер для сдерживания уровня аварийности и начала устойчивого процесса повышения безопасности движения.

Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте – комплексная задача, для решения которой необходим системный подход, обусловленный созданием эффективного управления безопасностью дорожного

движения, внедрением в практику современных методов решения задач организации и управления дорожным движением, а также его безопасностью, внедрением отечественного и зарубежного опыта разработки систем управления дорожным движением, разработкой эффективного применения нормативных, информационных, технических, методических, экспертных, образовательных средств и технологий.

При помощи собранной и обработанной информации были получены результаты, характеризующие движение и интенсивность транспортных, грузовых, пешеходных и пассажирских потоков. А также существующие и возможные маршруты их движения на участках улично-дорожной сети поселения.

Полученные результаты исследования существующей транспортной инфраструктуры поселения дают возможность проанализировать, оптимизировать и разработать транспортные модели.

1. Характеристика территории муниципального образования Ащегульский сельсовет Михайловского района Алтайского края

Территория МО Ащегульского сельсовета расположена в южной части Михайловского района, граничит с юга и запада - Полуямский сельсовет, с восточной стороны – Волчихинский район, с северной стороны – Ключевской район.

В состав сельсовета входит один населенный пункт - село Ащегуль, расположенный в 420 км от краевого центра г. Барнаул и 42 км от районного центра село Михайловское. Автотранспортные связи с краевым и районным центром осуществляется по дороге с асфальта - бетонным покрытием.

Численность населения на 01.01.2022 года составила 305 человек.

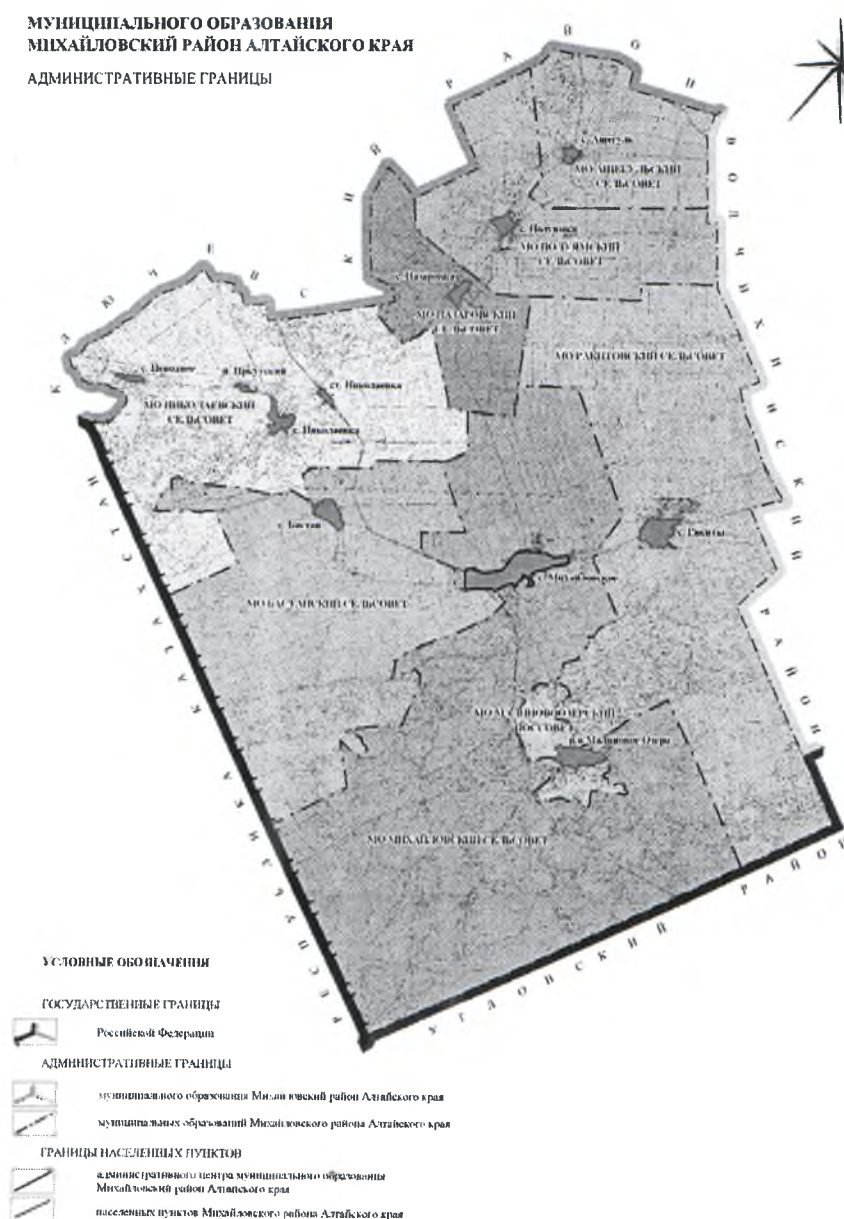


Рисунок 1. Административные границы муниципального образования Ащегульский сельсовет Михайловского района Алтайского края

2. Методика проведения натурального обследования интенсивности движения и состава транспортного потока на улично-дорожной сети в транспортных узлах

Сбор и оценка исходных данных проводились при помощи натуральных обследований. Натурные обследования заключаются в фиксации конкретных условий и показателей дорожного движения, фактически происходящего в течение заданного периода времени. Эта группа методов в настоящее время наиболее распространена и отличается большим многообразием. Натурные обследования являются единственным способом получения качественной достоверной информации о состоянии дорог и позволяют дать точную характеристику существующих транспортных и пешеходных потоков. Натурные обследования дорожного движения осуществлялись пассивным методом.

При пассивном методе фиксируются лишь фактически сложившиеся режимы движения, и получают "фотографию" существующего положения транспортного движения.

Целями натуральных обследований, является получение информации о текущем состоянии дорожного движения:

- состав транспортных потоков (доля легкового, грузового, пассажирского транспорта);
- информационное обеспечение участников дорожного движения в сечениях и транспортных узлах.

Результаты обследований необходимы для: оценки существующего состояния сложившейся транспортной системы; разработки перспективных мероприятий по развитию транспортной системы в соответствии с возрастающей потребностью населения; предложений по совершенствованию организации перевозок пассажиров и грузов и управлению городским движением.

Полученная информация позволит оценить параметры и условия дорожного движения на территории поселения, разработать программу мероприятий КСОДД на прогнозные периоды.

3. Параметры дорожного движения

Для оценки эффективной работы транспортной модели села проводится анализ параметров дорожного движения.

Основным параметром, характеризующим дорожное движение транспортного потока, является интенсивность движения транспортных потоков.

Интенсивность движения – количество транспортных средств, проходящее в единицу времени через определенное сечение дороги.

Проведя замеры интенсивность движения транспортного потока, на основе выше описанной методике, была получена информация о составе движения по улично-дорожной сети села Ащегуль.

Состав движения – качественный показатель транспортного потока, характеризующий наличие в нем различных типов транспортных средств.

Полученные данные указаны в таблицы 1 для интенсивности движения транспортных потоков по участкам улично-дорожной сети и таблицы 2 для состава движения.

Таблица 1 – Интенсивность движения транспортных потоков

№ точки сбора исходной информации	Наименование участка УДС (направление)	Пиковая интенсивность транспортных потоков, авт./ч
1	ул. Гоголя	2
2	ул. Ленина	5
3	ул. Молодежная	3
4	ул. Набережная	2
5	ул. Петуховская	4
6	ул. Смоленская	1
7	ул. Школьная	0

Таблица 2 – Состав движения транспортных потоков

№ точки сбора исходной информации	Наименование участка УДС (направление)	Состав транспортного потока, %		
		Легковые + мототранспорт	Грузовые	Автобусы
1	ул. Гоголя	50	50	0
2	ул. Ленина	80	20	0
3	ул. Молодежная	100	0	0
4	ул. Набережная	100	0	0
5	ул. Петуховская	50	50	0
6	ул. Смоленская	100	0	0
7	ул. Школьная	0	0	0

В ходе проведенного обследования состав движения транспортных потоков на улично-дорожной сети поселения был разделен на несколько основных групп: легковые, малые грузовые, средние грузовые, большие грузовые, мототранспорт. Ввиду незначительного процентного соотношения, группа «мототранспорт» была объединена с группой «легковые».

4. Анализ статистики аварийности с выявлением причин возникновения дорожно-транспортных происшествий

Дорожно-транспортное происшествие (ДТП) – событие, возникшее в процессе движения механических транспортных средств и повлекшее за собой гибель или телесные повреждения людей, повреждение транспортных средств, грузов или иной материальный ущерб.

Анализ дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), зарегистрированных на территории оперативного обслуживания ОГИБДД МО МВД России по Михайловскому району за 2020 – 2022 гг представлен в таблице 2. В указанный промежуток времени аварий не случилось.

Таблица 2 – Анализ ДТП

Вид ДТП	Количество ДТП		
	2020	2021	2022
Наезд на препятствие	-	-	-
Столкновение ТС	-	-	-
Наезд на пешехода	-	-	-
Опрокидывание	-	-	-
Иное	-	-	-
Всего:	-	-	-

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

Общая протяженность всех дорог – 13,45 км. Ширина дорог в красных линиях 23-30 м.

Таблица 4 – Протяженность автомобильных дорог поселения

Показатели	Ед. измерения	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Протяженность автодорог общего пользования местного значения, находящихся в собственности муниципального образования на конец года						
всего	километр	13,45	13,45	13,45	13,45	13,45
с твердым покрытием	километр	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4
грунтовых	километр	5,05	5,05	5,05	5,05	5,05
с усовершенствованным покрытием (цементобетонные, асфальтобетонные и типа асфальтобетона, из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами)	километр	8,4	8,4	8,4	8,4	8,4

Как показывают, данные по развитию улично-дорожной сети поселения в виде протяженности за последние годы остается неизменной.

Одной из особенностей планировочной структуры села является улично-дорожная сеть, имеющая, по большей части, прямоугольную форму. Прямоугольные схемы улично-дорожной сети позволяют более равномерно распределить транспортные потоки по территории села.

В поселении сложились основные направления движения к внешним автодорогам. По улице Ленина осуществляется выезд из села на дорогу регионального значения.

Основные пешеходные потоки сосредоточены в центральной части села на основной улице - Ленина у объектов соцкультбыта.

Ширина улиц в линиях застройки 23-30 метров, а проезжая часть шириной 6-12 метров.

В таблице 5 представлена характеристика существующей улично-дорожной сети села Ащегуль.

Таблица 5 – Характеристика для существующей УДС села Ащегуль

№ п/п	Наименование улиц и дорог	Ширина, м		Длина пог. км.	Площадь	
		В линиях застройки	Проезжей части		В линиях застройки, га	Проезжей части, тыс.кв.м.
1	2	3	4	5	6	7
1.	Селитебная зона					
	Жилые улицы:					
	ул. Гоголя	26	7	2,754	7,16	19,28
	ул. Ленина	28	12	3,178	8,90	38,14
	ул. Молодежная	26	7	0,336	0,87	2,35
	ул. Набережная	28	7	0,406	1,14	2,84
	ул. Петуховская	28	6	0,912	2,55	5,47
	ул. Смоленская	30	7	0,578	1,73	4,05
	ул. Школьная	23	6	0,631	1,45	3,79
	ИТОГО:			8,795	23,8	75,92
	в т.ч. жилые улицы без покрытия					
	ул. Набережная	28	7	0,406	1,14	2,84
	ИТОГО:			0,406	1,14	2,84
2.	Внеселитебная зона					
	Дорога на кладбище	-	7	0,586	-	4,10
	Дорога на мехток	-	6	4,069	-	24,41
	ИТОГО:			4,655	-	28,51
	ВСЕГО:			13,450	23,8	104,43

Протяженность улиц и дорог составила 13,45 км, в том числе с асфальтобетонным покрытием 8,4 км.

Анализ улично-дорожной сети села Ащегуль на предмет наличия дефектов дорожного покрытия показал следующий результаты: наиболее

распространенными дефектами проезжей части являются, отсутствие дорожного покрытия, трещины и выбоины.

6. Описание существующей организации дорожного движения

Автомобильные дороги, находящиеся в границах сельского поселения, в соответствии с их наименованиями имеют следующие значения:

- 1) автомобильная дорога регионального значения;
- 2) автомобильные дороги местного значения.

Автомобильные дороги, находящиеся в границах Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края, являются автомобильными дорогами общего пользования, которые относятся к автомобильным дорогам, предназначенным для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

Автомобильные дороги местного значения, находящиеся в границах Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края и являющиеся собственностью муниципального образования Михайловский район Алтайского края, имеют протяженность 13,45 км.

Автомобильные дороги местного значения являются следующими объектами дорожно-транспортной инфраструктуры поселения:

Таблица 6

№ п/п	Наименование объекта	Протяженность, м	Покрытие	Техническая категория
1	ул. Гоголя	2754	асфальтированная	V
2	ул. Ленина	3178	асфальтированная	V
3	ул. Молодежная	336	асфальтированная	V
4	ул. Набережная	406	грунтовая	V
5	ул. Петуховская	912	асфальтированная	V
6	ул. Смоленская	578	асфальтированная	V
7	ул. Школьная	631	асфальтированная	V
8	дорога на мехток	4069	грунтовая	V
9	дорога на кладбище	586	грунтовая	V
	Всего:	13450		

С северной и юго-западной стороны селитебной территории села располагается автомобильная трасса регионального значения III категории Ключи-Петухи-Каип-Ащегуль-Назаровка-Михайловское. Протяженность дорог регионального значения на территории сельского совета составляет 10,2 км.

В границах Ащегульского сельсовета Михайловского района отсутствуют автозаправочные станции и станции технического обслуживания.

Грузовые и транспортные перевозки осуществляются автомобильным транспортом по автомобильной дороге общего пользования регионального значения.

На территории Ащегульского сельсовета зарегистрировано 41 единица автотранспортных средств всего, из них:

- Мотоциклов – 7 единиц

- Легковых – 29 единиц
- Грузовых – 4 единицы
- Автобусов – 1 единица

Хранение легковых автомобилей индивидуальных владельцев осуществляется в одноэтажных гаражах боксового типа либо на прилегающей территории.

На улично-дорожной сети автомобили движутся в свободных условиях, взаимодействие между автомобилями отсутствует, состояние потока «свободное движение одиночных автомобилей». Таким образом, автомобили могут двигаться с максимально возможной скоростью по правилам дорожного движения или в соответствии с установленным режимом движения.

Светофорное регулирование в селе отсутствует.

Ширина дорог и улиц продиктована, в основном, сложившейся застройкой, что и определило ширину проезжей части 6-12 м.

Таблица 7 - Геометрические характеристики автомобильных дорог местного значения

№ п/п	Наименование автомобильной дороги	Протяженность, км	Ширина проезжей части, м
1	ул. Гоголя	2,754	7
2	ул. Ленина	3,178	12
3	ул. Молодежная	0,336	7
4	ул. Набережная	0,406	7
5	ул. Петуховская	0,912	6
6	ул. Смоленская	0,578	7
7	ул. Школьная	0,631	6
8	дорога на мехток	4,069	6
9	дорога на кладбище	0,586	7
	Всего:	13,450	

7. Общественный транспорт

Маршруты общественного транспорта в поселении отсутствуют. Метро, трамваи и троллейбусы – отсутствуют. Перевозки осуществляет Михайловское муниципальное Автотранспортное предприятие (лицензия № 22-АСС-305790 от 05.08.2013 года) маршрутом «Михайловское-Назаровка-Полуямки-Ащегуль».

Междугородние (проходящими) маршрут – отсутствуют.

Автостанция на территории поселения отсутствует. Потребность пассажироперевозок удовлетворяет объект «Остановка».

8. Пешеходное и велосипедное движения

Пешеходные потоки наряду с транспортными являются важнейшей частью транспортной инфраструктуры. На территории Ащегульского сельского поселения по главным улицам пешеходное передвижение осуществляется по тротуарам, в границах существующей линии застройки. В местах пересечения тротуаров с проезжей частью пешеходные переходы не оборудованы.

Основные пути пешеходного движения направлены к объектам социального, культурно-бытового транспортного обслуживания населения.

Система внутрипоселковых улиц Ащегульского сельского поселения сформирована с преимущественно пешеходным движением.

Основное пешеходное движение сосредоточено в центральной части села, в которой находится основная часть учреждений и предприятий обслуживания населения Ащегульского сельского поселения.

На улицах, где отсутствуют пешеходные дорожки (тротуары) пешеходное движение осуществляется по проезжим частям улиц, что влечет за собой риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

Специализированные дорожки для велосипедного передвижения на территории поселения отсутствуют. Велосипедное движение на территории Ащегульского сельского поселения осуществляется в соответствии с требованиями ПДД по дорогам общего пользования.

9. Данные об эксплуатационном состоянии технических средств ОДД (ТСОДД)

По назначению, технические средства организации дорожного движения делятся на две большие группы. Первая группа непосредственно воздействует на транспортные и пешеходные потоки с целью формирования их необходимых параметров. К ней относятся: дорожные знаки, дорожная разметка, светофоры, направляющие устройства. Вторая группа осуществляет обеспечение работоспособности первой группы по заданному алгоритму. Это дорожные контролеры, детекторы транспорта, средства обработки и передачи информации, оборудование управляющих пунктов автоматизированной системы управления движением (АСУД) и т.д.

Система регулирования дорожного движения на улично-дорожной сети села Ащегуль осуществляется при помощи дорожных знаков (приоритета движения), дорожной разметки.

Основными недостатками существующих средств организации дорожного движения являются: наличие трещин и выбоин дорожного покрытия, износ/отсутствие дорожной разметки, отсутствие некоторых дорожных знаков в необходимых местах. Общая оценка состояния ТСОДД на территории поселения – удовлетворительно.

10. Выявленные проблемы и недостатки транспортной инфраструктуры на территории поселения

Полученная интенсивность движения, при помощи натуральных обследований на участках улично-дорожной сети и регулируемых транспортных узлах показала потребность во внедрение мероприятий по улучшению организации дорожного движения. Были выявлены основные проблемные участки. Образование состояния затора на участках улично-дорожной сети села не было выявлено.

В ходе натурных обследований территории поселения, было выявлено полное отсутствие велосипедной инфраструктуры.

На многих участках улично-дорожной сети отсутствует искусственное уличное освещение.

Была выявлена необходимость в обустройстве мест ожидания пассажиров – остановочных пунктов.

11. Принципиальные предложения и решения по основным мероприятиям организации дорожного движения

На основе анализа сложившейся ситуации по ОДД в рамках КСОДД предлагаются следующие варианты проектирования.

Наименование мероприятий	Содержание мероприятий
Вариант № 1 (Оптимальный)	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры	- организация защитных насаждений вдоль дорог
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	- реконструкция остановок общественного транспорта;
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	- благоустройство главных улиц - устройство новых пешеходных дорожек и тротуаров
4. Мероприятия по развитию сети дорог в поселении	- содержание и ремонт автомобильных дорог
5. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	- мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): а) устройство (монтаж) дорожных знаков; б) актуализация Проекта организации дорожного движения; - проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий; - обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений; - установка пешеходных ограждений, искусственных дорожных неровностей вблизи

	детских образовательных учреждений и мест массового скопления людей
Вариант № 2 (Максимальный)	
1. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры по видам транспорта	- организация защитных насаждений вдоль дорог, - строительство АЗС и СТО
2. Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	- реконструкция остановок общественного транспорта; - оптимизация парка подвижного состава общественного транспорта в соответствии с потребностями настоящего времени;
3. Мероприятия по развитию инфраструктуры для легкового автомобильного транспорта, включая развитие единого парковочного пространства	- организация парковочных мест вдоль центральной улицы села;
4. Мероприятия по развитию инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	- расширение и благоустройство главных улиц в соответствии с категорией улицы; - строительство тротуаров - организация транспортных веломаршрутов
5. Мероприятия по развитию сети дорог города	- содержание и ремонт автомобильных дорог - строительство и реконструкция автомобильных дорог;
6. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	- мероприятия по устройству (монтажу) недостающих средств организации и регулирования дорожного движения (капитальный ремонт в части элементов обустройства автомобильных дорог): а) устройство (монтаж) дорожных знаков; б) актуализация Проекта организации дорожного движения; - проведение профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий; - обновление дорожной разметки на пешеходных переходах вблизи детских образовательных учреждений; - установка пешеходных ограждений, искусственных дорожных неровностей вблизи детских образовательных учреждений и мест

	<p>массового скопления людей</p> <p>-создание системы взаимодействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения, в том числе изготовление и установка информационных баннеров.</p>
--	--

Укрупненная оценка по целевым показателям (индикаторам) принципиальных вариантов развития транспортной инфраструктуры:

Вариант развития транспортной инфраструктуры	Значение показателя (индикатора)
Вариант № 1 (Оптимальный)	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 13,45 км, в том числе с твердым покрытием, отвечающим нормативным требованиям – 0,5 км.</p> <p>Пассажирыские перевозки: количество реконструированных остановок общественного транспорта - 1</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 0, в том числе – 0 по причине неудовлетворительных дорожных условий.</p> <p>Социальные показатели: - количество проведенных профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий - 20</p>
Вариант № 2 (Максимальный)	<p>Дорожная сеть: протяженность автомобильных дорог – 13,45 км, в том числе с твердым покрытием, отвечающим нормативным требованиям – 5,0 км.</p> <p>Пассажирыские перевозки: количество реконструированных остановок общественного транспорта - 1</p> <p>Велосипедный транспорт: количество веломаршрутов - 1, протяженность –1,3км.</p> <p>Парковочное пространство: Общее количество парковок 1</p> <p>Общий уровень безопасности дорожного движения: количество ДТП с пострадавшими – 0, в том числе – 0 по причине неудовлетворительных дорожных условий.</p> <p>Социальные показатели: - количество проведенных профилактических мероприятий по БДД в образовательных учреждениях в рамках уроков ОБЖ и внеклассных мероприятий -40</p>

Оба варианта развития транспортной инфраструктуры поселения удовлетворяют потребностям поселения в настоящем времени, а также на перспективу до 2025 г. Существующая дорожная сеть требует реконструкции, что учтено обоими вариантами развития транспортной инфраструктуры.

В поселении в настоящий момент отсутствует специальная инфраструктура для велосипедного движения. Оптимальным вариантом не предусмотрено строительство велодорожек на территории поселения, максимальный вариант предусматривает организацию веломаршрута, протяженностью 1,3 км. Однако в настоящий момент пешеходная инфраструктура развита также достаточно слабо, и ее развитие видится наиболее приоритетным.

Максимальным вариантом предусматривается устройство парковки. Основная доля застройки приходится на частные домовладения, где парковка автомобилей осуществляется на придомовых участках, в связи с этим устройство парковок окажется нерентабельным.

Проблема безопасности дорожного движения также является одной из основных для поселения. Мероприятия вариантов развития транспортной инфраструктуры предусматривают комплекс мероприятий по снижению аварийности и количества ДТП с пострадавшими.

Основной проблемой является изношенность дорожной одежды (асфальтового покрытия). Максимальным вариантом кроме содержания и ремонта автомобильных дорог, предусмотрено строительство и реконструкция. Для Ащегульского сельсовета это может быть экономически необоснованно, так как поток автотранспортных средств в поселении очень низкий.

Таким образом, экономически наиболее эффективным и отвечающим насущным потребностям Ащегульского сельсовета представляется реализация первого «Оптимального» варианта развития транспортной инфраструктуры

12. Мероприятия по организации дорожного движения

№ п/п	Мероприятие	Исполнители	Период реализации
1	2	3	4
1	Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры	Администрация Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края	2 раза в год (май, август)
2	Мероприятия по развитию транспорта общего пользования, созданию транспортно-пересадочных узлов	Администрация Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края	2019-2025 гг.
3	Мероприятия по развитию	Администрация Ащегульского сельсовета	2019-2025 гг.

	инфраструктуры пешеходного и велосипедного передвижения	Михайловского района Алтайского края	
4	4. Мероприятия по развитию сети дорог в поселении	Администрация Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края	2019-2025 гг.
5	5. Мероприятия по повышению безопасности дорожного движения	Администрация Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края; отделение государственной инспекции безопасности дорожного движения МО МВД России по Михайловскому району (по согласованию)	2019-2025 гг.

13. Оценка основных мероприятий (вариантов проектирования)

Основными приоритетами развития транспортного комплекса муниципального образования должны стать:

- ремонт и реконструкция дорожного покрытия существующей улично-дорожной сети;
- реконструкция и модернизация объектов транспортной инфраструктуры;
- обеспечение безопасности движения транспортных средств и пешеходов.

Развитие транспортного комплекса на территории муниципального образования должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных.

Транспортная система поселения является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального образования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

к Комплексной схеме организации дорожного движения Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края

Дислокация дорожных знаков на территории муниципального образования Ащегульский сельсовет Михайловского района Алтайского края

Дислокацией дорожных знаков на территории муниципального образования Ащегульский сельсовет Михайловского района Алтайского края предусмотрены следующие технические средства для организации дорожного движения: дорожные знаки и дорожная разметка на муниципальных дорогах общего пользования.

Размещение технических средств для организации дорожного движения на территории Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края произведено в соответствии с Федеральным законом от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», ГОСТ Р52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», ГОСТ Р 51256-2011 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования», ГОСТ Р 52605-2006 «Технические средства организации дорожного движения. Искусственные неровности. Общие технические требования. Правила применения», постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О правилах дорожного движения».

Номенклатура дорожных знаков Ащегульского сельсовета Михайловского района Алтайского края

№ п/п	Наименование дорожного знака, дорожной разметки	№ знака по ГОСТ	Количество, шт.	№ приложения
улица Ленина				
Предупреждающие знаки				
1	Дети	1.23	5	Приложение 1
2	Искусственная неровность	1.17	5	Приложение 1
3	Скользкая дорога	1.15	1	Приложение 1
Знаки приоритета				
4	Главная дорога	2.1	3	Приложение 1
5	Уступите дорогу	2.4	1	Приложение 1
Запрещающие знаки				
6	Ограничение максимальной скорости	3.24	5	Приложение 1
7	Конец зоны всех ограничений	3.31	2	Приложение 1
Знаки особых предписаний				
8	Пешеходный переход	5.19.1	1	Приложение 1
9	Пешеходный переход	5.19.2	1	Приложение 1
Знаки дополнительной информации (таблички)				
10	Зона действия	8.2.1	2	Приложение 1

улица Смоленская				
Знаки приоритета				
11	Уступите дорогу	2.4	1	Приложение 2
улица Молодежная				
Знаки приоритета				
12	Уступите дорогу	2.4	2	Приложение 3
улица Школьная				
Предупреждающие знаки				
13	Дети	1.23	2	Приложение 4
14	Искусственная неровность	1.17	3	Приложение 4
Знаки приоритета				
15	Уступите дорогу	2.4	2	Приложение 4
Запрещающие знаки				
16	Ограничение максимальной скорости	3.24	1	Приложение 4
Знаки особых предписаний				
17	Пешеходный переход	5.19.1	1	Приложение 4
18	Пешеходный переход	5.19.2	1	Приложение 4
Знаки дополнительной информации (таблички)				
19	Зона действия	8.2.1	2	Приложение 4
улица Петуховская				
Знаки приоритета				
20	Уступите дорогу	2.4	2	Приложение 5

ПРИЛОЖЕНИЯ
к номенклатуре дорожных знаков

Схема участка ул.Ленина

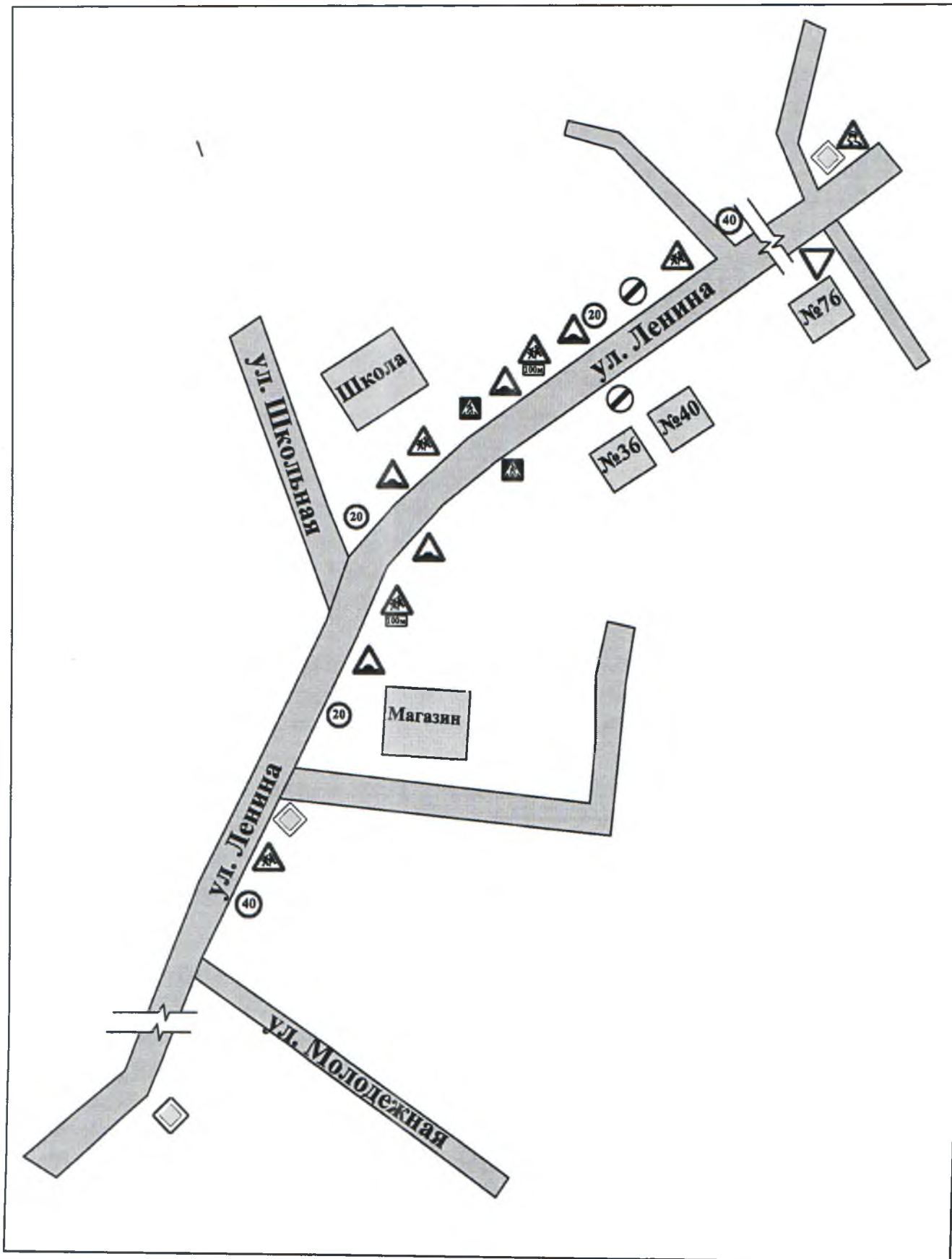


Схема участка ул. Смоленская

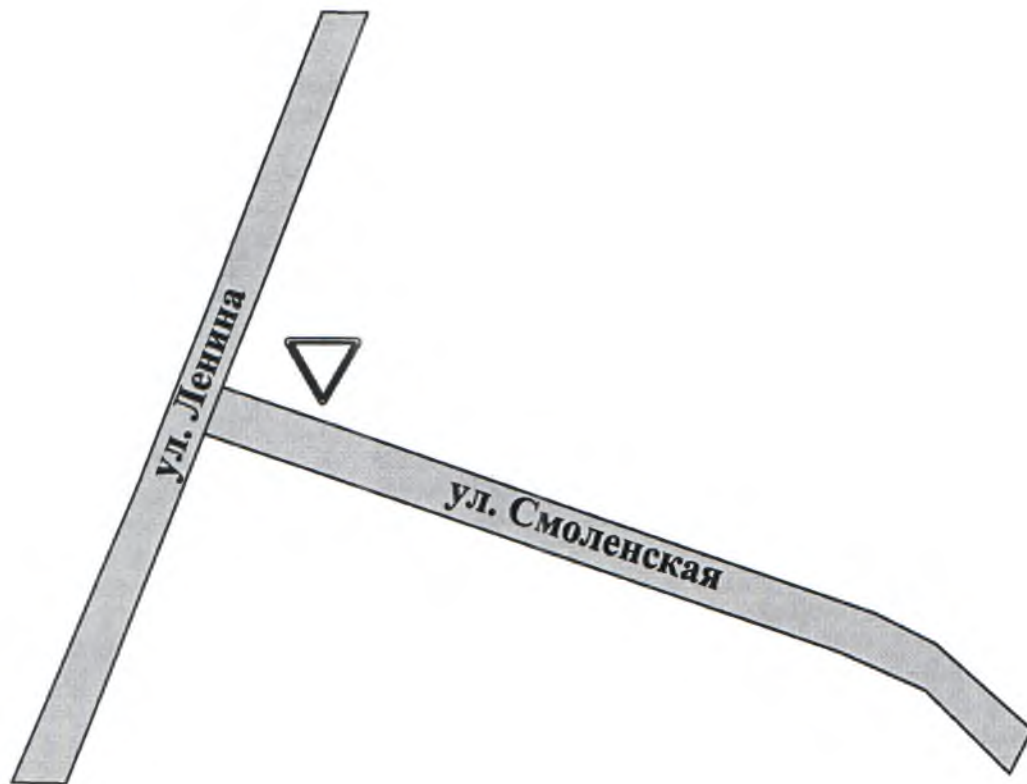


Схема участка ул. Молодежная

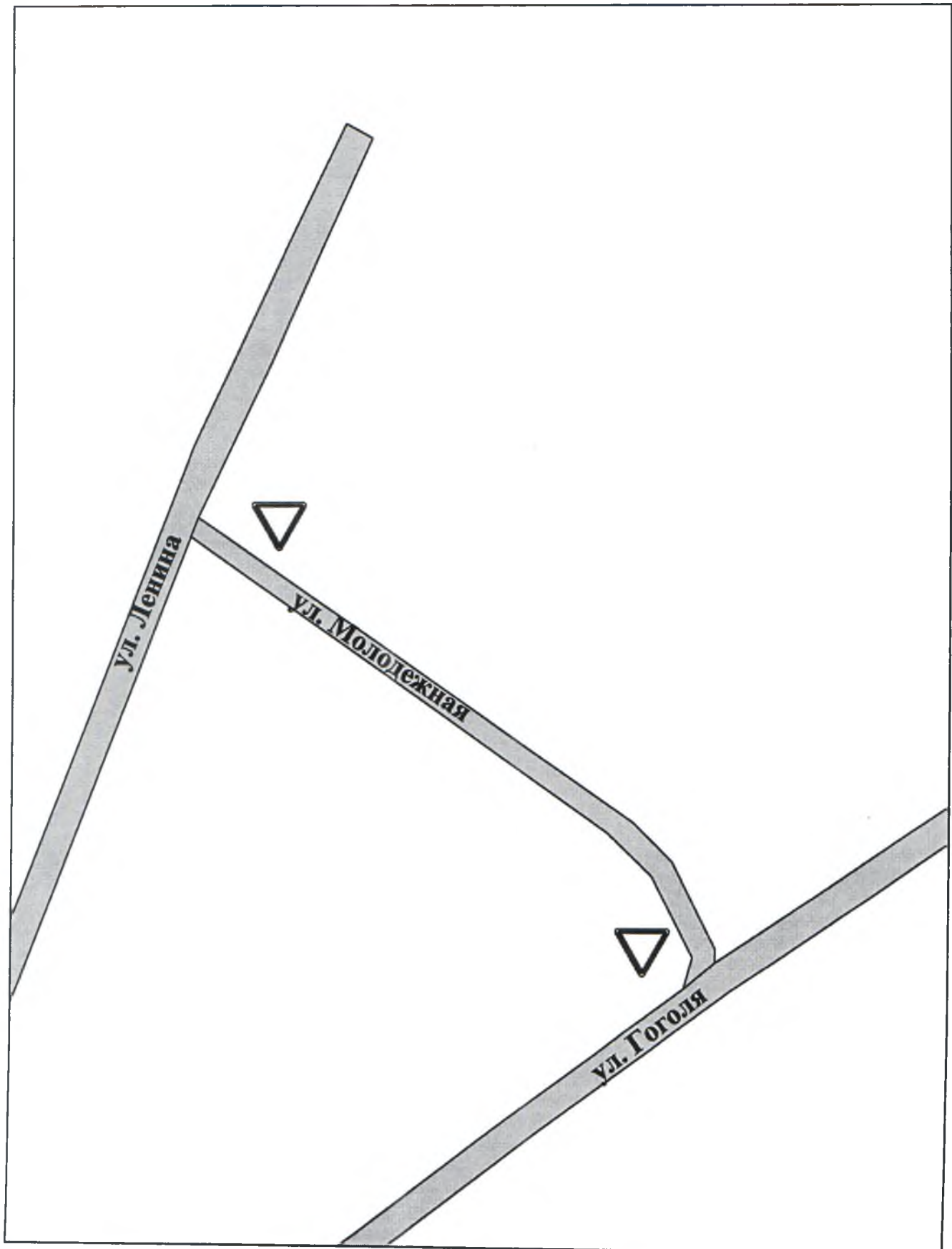


Схема участка ул. Школьная

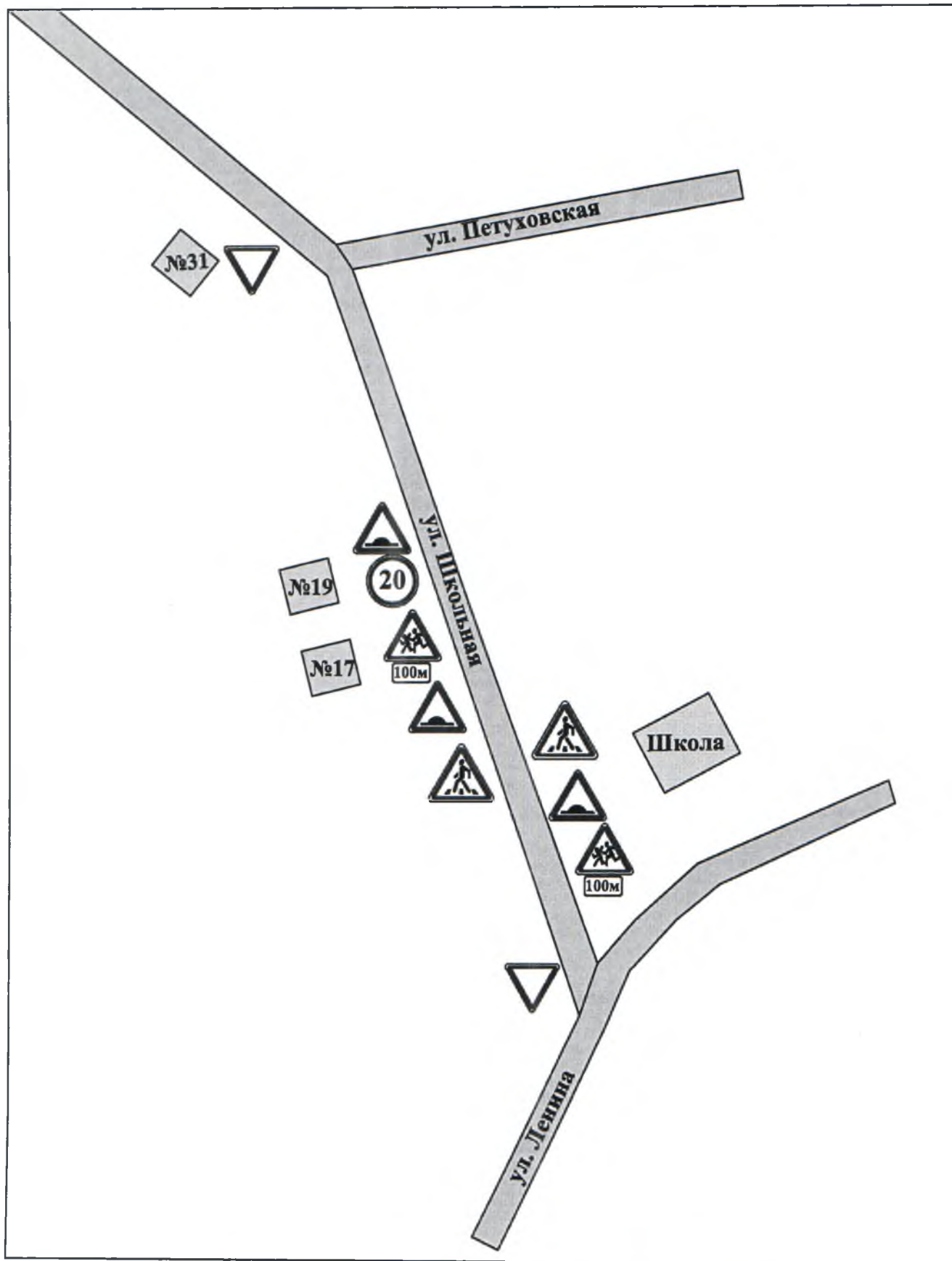


Схема участка ул.Петуховская

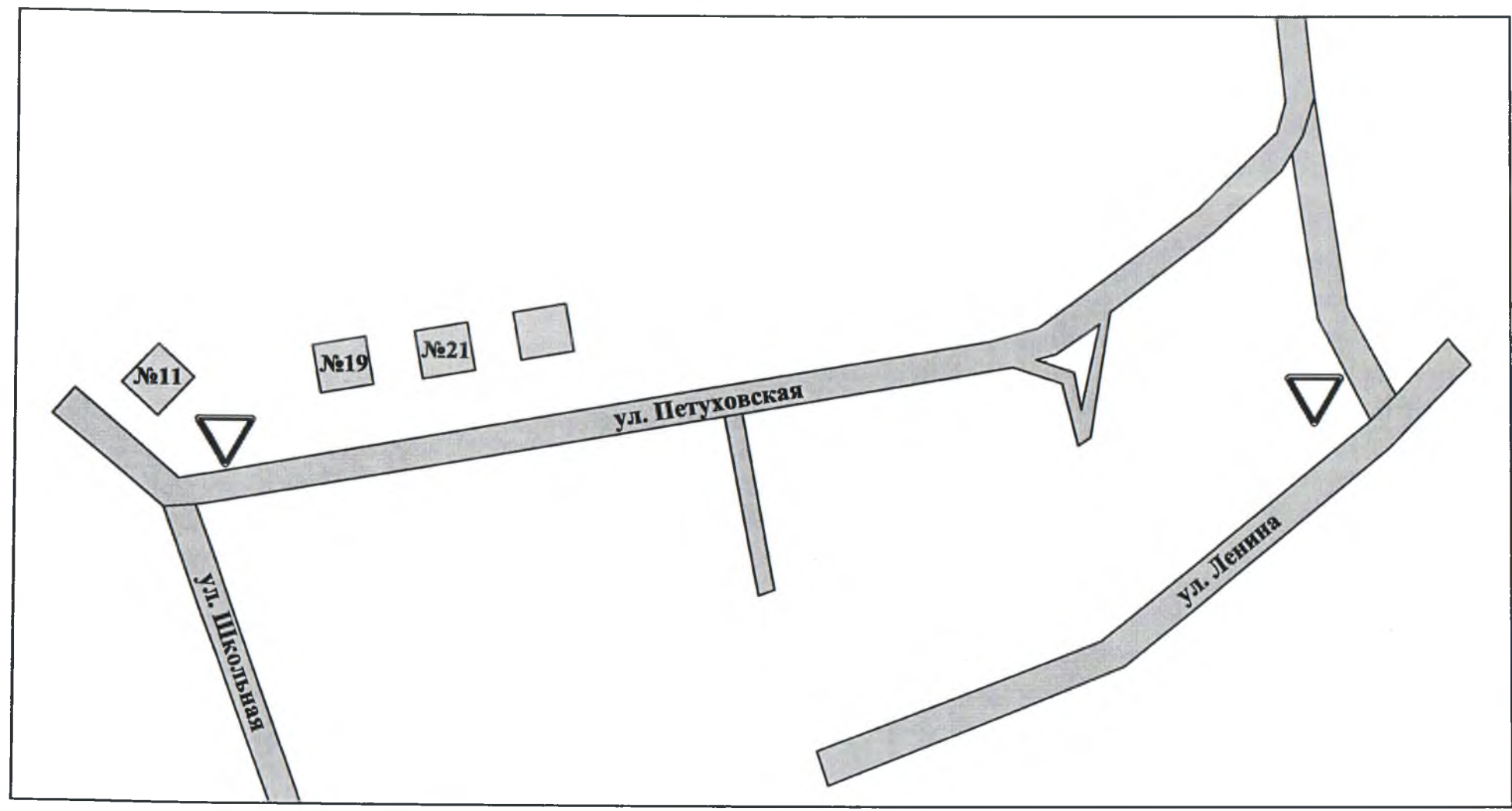


Схема автомобильных дорог
к Проекту организации дорожного движения
Муниципального образования Ащегульский сельсовет
Михайловского района Алтайского края

Масштаб 1:5000

